# CANADA

# PROVINCE DE QUÉBEC DISTRICT DE MONTRÉAL

No.: R-3888-2014

# **RÉGIE DE L'ÉNERGIE**

**HYDRO-QUÉBEC**, personne morale de droit public légalement constituée en vertu de la *Loi sur Hydro-Québec* (L.R.Q., c. H-5) ayant son siège social au 75, boul. René-Lévesque Ouest, dans les cité et district de Montréal, province de Québec, H2Z 1A4

Demanderesse

# PLAN D'ARGUMENTATION PARTAGE ET ATTRIBUTION DU COÛT DES AJOUTS AU RÉSEAU

# **TABLE DES MATIÈRES**

I.	LA	PROPOSITION DU TRANSPORTEUR	1
II.	For	NDEMENT DE LA PROPOSITION	1
	A.	Les modalités proposées respectent le principe du traitement séquentiel des demandes de services de transport et l'accès non discriminatoire au réseau	1
	B.	Les modalités proposées sont conformes aux principes de la causalité des coûts et de l'utilisateur-payeur	5
		Principe de la causalité des coûts     Principe de l'utilisateur-payeur	5
III.	RÉF	PONSES AUX INTERVENANTS	6
	A.	Newfoundland and Labrabor Hydro (NLH)	6
		La notion de « Beneficiary-Pays » et l'Ordonnance 1000 selon NLH      Contestation de la position de NLH	7
	B.	Union des consommateurs (UC)	14
IV.	Cor	NCLUSIONS	15

## I. LA PROPOSITION DU TRANSPORTEUR

- 1. Par sa proposition de politique d'ajouts au réseau de transport, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le **Transporteur** ou **HQT**) propose de codifier dans les *Tarifs et conditions* l'approche actuellement suivie de partage des coûts entre les clients pour des ajouts au réseau faisant partie d'une solution technique commune et optimale<sup>1</sup>.
- 2. La présente proposition fait suite à un constat de la Régie, dans le cadre du dossier R-3819-2012, à l'effet que « la méthodologie utilisée par le Transporteur afin de répartir le coût total du projet entre le Distributeur et un client du service de point à point, en l'occurrence le Producteur dans le présent cas, n'est pas codifiée aux Tarifs et conditions »<sup>2</sup>.
- 3. Un partage des coûts entre différents clients du service de transport s'avère nécessaire lorsque plusieurs projets d'ajouts déclenchés par des demandes concomitantes<sup>3</sup> ont avantage à être remplacés par une solution technique commune, qui s'avère optimale en terme de coûts et de développement du réseau<sup>4</sup>.
- 4. Cette notion de concomitance est reliée à la possibilité, dans le temps et suivant les dates de mises en service, de développer les ajouts requis par ces demandes dans le cadre d'une solution commune optimale plutôt qu'à une période définie à l'intérieur de laquelle seraient reçues les demandes<sup>5</sup>.
- 5. Lorsqu'une telle solution commune est développée, les ajouts qui auraient permis de répondre uniquement à l'une ou l'autre des demandes de manière individuelle sont « évités » et substitués par les ajouts associés à la solution commune.
- 6. Dans un tel cas, le Transporteur répartit les coûts entre les clients sur la base des coûts des ajouts qui sont évités, tout en tenant compte de la séquence des demandes de service à l'origine des ajouts<sup>6</sup>.
- 7. Les modalités d'attribution sont d'application générale<sup>7</sup> bien qu'elles visent des cas qui s'avèrent très rares en pratique<sup>8</sup>.
- 8. Elles sont bien fondées pour les raisons suivantes.

# II. FONDEMENT DE LA PROPOSITION

- A. LES MODALITÉS PROPOSÉES RESPECTENT LE PRINCIPE DU TRAITEMENT SÉQUENTIEL DES DEMANDES DE SERVICES DE TRANSPORT ET L'ACCÈS NON DISCRIMINATOIRE AU RÉSEAU
- 9. Les Tarifs et conditions prévoient le traitement séquentiel des demandes de service de transport des clients reçues par le Transporteur<sup>9</sup>.

<sup>8</sup> N.S. Vol. 2, p. 91, 92 (Témoignage de Sylvain Clermont).

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Politique du Transporteur relative aux ajouts au réseau de transport, HQT-1, Document 1 révisé, cote B-0016 (**Preuve en chef de HQT**), p. 24, 25; Notes sténographiques de l'audience du 2 février 2015, Volume 2, cote A-0036 (**N.S. Vol. 2**) (Témoignage de Sylvain Clermont), p. 91-92; Présentation PowerPoint du Transporteur du 2 février 2015, Document HQT-5, Document 2.1, cote B-0050 (**Présentation HQT**), p. 52.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> D-2012-152, par. 58.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> DDR 4 de la Régie à HQT, R.4.1.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Preuve en chef de HQT, p. 25.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 4 de la Régie, HQT-4, Document 1.3, cote B-0049 (**DDR 4** de la Régie à HQT), p. 20.

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> N.S. Vol. 2, p. 91, 92 (Témoignage de Sylvain Clermont).

<sup>&</sup>lt;sup>7</sup> Bien que le Transporteur se réserve la possibilité de s'adresser à la Régie afin de proposer une solution de remplacement dans l'éventualité où une situation exceptionnelle le requérait. Preuve de HQT, p. 25; Complément de preuve du Transporteur à la suite de la décision D-2014-117 de la Régie de l'énergie, HQT 3, Document 1, B-0011 (**Complément de preuve de HQT**), p. 18.

- > Article 13.2 TC: Le service de transport ferme à long terme de point à point est offert selon le principe du premier arrivé, premier servi, c'est-à-dire dans l'ordre chronologique de demande du service par chaque client du service de transport.
- 10. Les mécanismes de traitement des demandes et de l'étude de la capacité du réseau à donner suite à ces demandes reposent sur l'établissement d'une « file d'attente » des demandes.
  - Appendice D, Article 1(1): L'étude d'impact sur le réseau est menée comme suit: (1) L'impact sur le réseau est évalué en fonction des exigences de fiabilité afin: (a) de satisfaire aux obligations conformément aux conventions de service intervenues avant la date d'entrée en vigueur des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec; (b) de satisfaire aux obligations de demandes valides, existantes, acceptées ou en attente, conformément aux Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec; (c) de répondre aux besoins planifiés d'importation de production d'urgence; (d) de tenir compte des flux de puissance auxquels on peut raisonnablement s'attendre sur le réseau de transport pour alimenter les clients de charge locale [...].
  - Article 17.1 TC: [...] Toutes les demandes de service de transport ferme de point à point doivent être soumises en inscrivant les renseignements énumérés ciaprès sur le site OASIS du Transporteur. Cette méthode permettra d'obtenir un dossier horodaté pour établir la priorité de la demande.
  - Article 19.1 TC: Après avoir reçu une demande de service ou une demande de raccordement de centrale conformément à l'Article 12A, le Transporteur doit établir sur une base non discriminatoire s'il est nécessaire de procéder à une étude d'impact sur le réseau.
- 11. Ainsi, tel que reconnu par la Régie, lors de l'étude d'une demande de service de transport, le Transporteur doit simuler le réseau tel qu'il existera au moment du début du service de transport demandé, en ne tenant compte que des demandes précédant celle sous étude dans la file d'attente et en tenant pour acquis que les ajouts alors envisagés auront été construits et payés 10.
  - Décision D-2010-053, par. 386, 387

[386] [...] Le seul témoignage d'un professionnel ayant une expertise en matière d'étude d'impact sur le réseau de transport et sur la façon dont l'étude d'impact en question a été faite est celui de l'ingénieur Deguire. NLH n'a fait entendre aucun expert pour traiter de ces questions techniques et contredire le témoin Deguire.

[387] Il y a lieu de retenir ce qui suit de ce témoignage :

- Une étude d'impact implique un processus complexe et volumineux;
- HQT doit établir un réseau de base à la date où le service est demandé;
- Le réseau de base doit être bâti en tenant compte des obligations patrimoniales, des conventions de service de transport qui sont signées et des demandes qui prennent rang devant la demande faisant l'objet de l'étude, c'est-à-dire toutes les demandes qui sont dans le « queuing » et qui précèdent celle de NLH;
- Le réseau de base est établi à l'aide de logiciels permettant d'établir les diverses limitations du réseau, notamment thermiques, stabilité, tension, courant, afin de s'assurer que le réseau sera conforme aux critères de

<sup>10</sup> N.S. Vol. 2, p. 92, 93 (Témoignage de Sylvain Clermont).

<sup>&</sup>lt;sup>9</sup> N.S. Vol. 2, p. 92 (Témoignage de Sylvain Clermont).

conception du réseau de transport d'Hydro-Québec et aux normes du NPCC, de NERC et du NAESB;

- Une fois le réseau de base complété et stable, HQT étudie les impacts de la demande de service et vérifie les marges disponibles pour satisfaire cette demande et si HQT peut faire de la répartition. Si cela n'est pas possible, HQT étudie les ajouts nécessaires au réseau en appliquant l'ensemble des critères utilisés pour établir le réseau de base et valide les limitations du réseau;
- Si des ajouts sont nécessaires. HQT s'assure que le réseau final requis pour satisfaire la demande de service est la solution optimale du point de vue des coûts, des pertes et de l'environnement [...].
- Ces modalités sont conformes aux Tarifs et conditions qui prévoient que le coût d'un ajout au 12. réseau doit être supporté par le demandeur avant déclenché l'investissement<sup>12</sup>.
- 13. Le respect de la séguence des projets d'ajouts dans l'attribution des coûts est essentiel afin d'assurer une cohérence avec le mécanisme de la file d'attente régissant les demandes de services de transport.
- 14. Il assure le traitement équitable tant du client prenant rang avant que ceux prenant rang après.
- 15. En effet, la répartition des coûts doit assurer à chacun des clients visés qu'ils ne soient pas appelés à payer plus que ce qui est requis par leur demande sur une base individuelle.
- 16. Lorsqu'une solution commune mène à une réduction des coûts, le client prenant rang en premier assumera au plus les coûts évalués pour son projet pris isolément, alors que le client prenant rang en deuxième verra ses coûts réduits<sup>13</sup>.
- 17. Ainsi, les clients prenant rang après, qui sont en droit de compter sur le réseau existant (réel ou projeté, le cas échéant) pour l'évaluation de leur demande <sup>14</sup>, continuent de profiter de cet accès au réseau, de manière comparable à tout autre client ne participant pas à une solution commune.
- Lorsque la solution commune mène à une augmentation des coûts<sup>15</sup>, les deux clients ne pourront 18. se voir attribuer plus de coûts que ceux qui auraient été encourus par l'exécution de leur solution individuelle<sup>16</sup>.
- En ce sens, ces modalités sont symétriques<sup>17</sup> et permettent d'éviter les coûts excessifs d'ajouts au réseau demandés par un client et ainsi protéger les clients existants<sup>18</sup>. 19.
- 20. Toute autre méthode d'attribution des coûts entre clients, incluant celles reliées à la notion de « bénéficiaires » évoquées par certains au présent dossier, mènerait à des difficultés conceptuelles et techniques de nature à complexifier le processus et à le rendre plus incertain pour les clients.

la Régie à HQT), R14.6.

<sup>18</sup> Complément de preuve de HQT, p. 5.

<sup>&</sup>lt;sup>11</sup> D-2010-053, par. 386, 387.

<sup>&</sup>lt;sup>12</sup> Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 de l'ACEFO, HQT 4, Document 2, cote B-0019 (**DDR 1** de l'ACEFO à HQT), R24.2; Articles 13.2, 17.1, 19.1, Appendice J TC. N.S. Vol. 2, p. 91, 92 (Témoignage de Sylvain Clermont). <sup>13</sup> Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 de la Régie, HQT 4, Document 1, cote B-0015 (**DDR 1 de** 

N.S. Vol. 2, Vol. 2, p. 92, 93 (Témoignage de Sylvain Clermont). Notes sténographiques de l'audience du 4 février 2015, Volume 4, cote A-0040 (N.S. Vol. 4) (Témoignage de Stéphane Verret), p. 139.

16 Témoignage de Stéphane Verret, Jean-Pierre Giroux; N.S. Vol. 2, p. 93 (Témoignage de Sylvain Clermont).

<sup>&</sup>lt;sup>17</sup> N.S. Vol. 4, p. 136, 139-140 (Témoignage de Stéphane Verret).

- 21. En effet, une méthode d'attribution reposant sur le concept de bénéficiaire serait nouvelle et étrangère aux méthodes utilisées pour l'attribution des coûts pour tous les autres projets ne visant pas une solution commune optimale, soit la quasi-totalité des cas<sup>19</sup>.
- 22. Une telle différence aurait pour effet de changer considérablement le traitement des clients selon que le Transporteur identifie ou non qu'une solution commune optimale doit être privilégiée, une solution commune favorisant nettement le premier client, possiblement au détriment du 2<sup>e</sup> dans une telle situation.
- 23. Le recours à la notion de « *Beneficiary-Pays* » tel que discuté dans le cadre de l'Ordonnance 1000 de la FERC ne trouve pas application en l'espèce, pour les raisons détaillées aux paragraphes 66 à 105 de la présente argumentation. Pour les raisons qui y sont discutées, elle ne s'applique pas pour l'attribution des coûts entre clients d'un même transporteur.
- 24. Bien qu'elle puisse paraître séduisante à première vue, elle n'a rien d'une solution miracle, tel que discuté aux paragraphes 77, 78, 99-103 de la présente argumentation.
- 25. D'un simple point de vue technique, une solution commune optimale peut requérir une multitude d'ajouts d'équipements à plusieurs endroits sur le réseau. Il peut devenir difficile sinon impossible d'attribuer les coûts qui y sont reliés au premier ou au deuxième client<sup>20</sup>.
- 26. L'application de la notion de « *Beneficiary-Pays* » pourrait créer des difficultés dans la détermination du dénominateur à la base du partage.
- 27. Par contraste, les modalités actuelles proposées ne comportent aucune de ces difficultés. Comme le confirme le Chef-Planification du Transporteur à l'audience :

Donc, c'est une façon simple de forcer un ordre, un ordre des choses. C'est simple et on peut travailler facilement. C'est un outil qui est important pour nous pour déterminer quels sont les ajouts nécessaires en fonction du énième client qui va demander un service<sup>21</sup>.

- 28. Le Transporteur a aussi l'obligation d'assurer l'accès non discriminatoire à son réseau à tous ses clients. Cette obligation est incluse aux *Tarifs et conditions*.
- 29. Elle se reflète dans les procédures entourant l'étude d'impacts des demandes des clients menant à l'identification des ajouts requis et, par voie de conséquence, dans les modalités d'attribution des coûts des ajouts au réseau, incluant le traitement séquentiel des demandes.
- 30. Les modalités d'attribution des coûts proposées permettent donc d'assurer un accès non discriminatoire<sup>22</sup> au réseau à tous les clients du Transporteur, notamment en ce que :
  - a) elles prévoient des critères objectifs d'application générale<sup>23</sup>;
  - b) elles assurent que chaque client ne se voit jamais attribuer plus de coûts que ceux requis pour exécuter les ajouts reliés à leur demande<sup>24</sup>;

<sup>&</sup>lt;sup>19</sup> N.S. Vol. 4, p. 146, 147.

<sup>&</sup>lt;sup>20</sup> Interrogatoire de la formation, 4 février 2015, Volume 4, p. 132-148.

<sup>&</sup>lt;sup>21</sup> N.S. Vol. 4, p. 142-143 (Témoignage de Jean-Pierre Giroux).

<sup>&</sup>lt;sup>22</sup> N.S. Vol. 2, p. 93 (Témoignage de Sylvain Clermont).

<sup>&</sup>lt;sup>23</sup> Présentation HQT, p. 53.

<sup>&</sup>lt;sup>24</sup> Présentation HQT, p. 53

- c) elles permettent à tout nouveau client de se fier sur un réseau projeté présumant la réalisation et le paiement des ajouts reliés aux demandes prenant rang avant leur demande<sup>25</sup>:
- d) elles traitent les clients dont les ajouts participent à une solution commune de la même manière que ceux qui n'y participent pas.
- 31. De plus, tel que déjà reconnu par la Régie et confirmé par la preuve au dossier, ces modalités d'attribution fonctionnent et ont permis le développement ordonné, suffisant et efficace d'un réseau robuste et fiable, de manière non discriminatoire à tous les clients qui ont contribué au développement du réseau par leurs demandes de service<sup>26</sup>.
- 32. Cette pratique d'attribution des coûts dans le respect de la file d'attente constitue la pratique usuelle la plus répandue dans l'industrie en Amérique du Nord<sup>27</sup>.

"Well, is the first come first served the most common approach?" and the answer is yes when it comes to point to point and service requests because it is the fairest way, it is the fair way to deal with multiple customers wanting service. The most equitable method is to treat customers one by one as they cue [sic] up to take service and it is still the most common and well established practice in the U.S.<sup>28</sup>

#### В. LES MODALITÉS PROPOSÉES SONT CONFORMES AUX PRINCIPES DE LA CAUSALITÉ DES COÛTS ET DE L'UTILISATEUR-PAYEUR

#### 1. Principe de la causalité des coûts

- 33. Le principe de la causalité des coûts prévoit que « les coûts devraient être payés par ceux qui les occasionnent »29
- 34. Il ne fait pas de doute que le demandeur-déclencheur est un utilisateur des ajouts requis et que sans sa demande, de tels ajouts ne serajent pas initiés. Il est celui qui « occasionne les coûts ».
- 35. Dans la mesure où ces coûts sont supérieurs au montant de l'Allocation maximale, il devra supporter cet excédent. Cette méthode est conforme au principe du « higher-of » reconnu et appliqué de manière continue par la FERC en semblables matières<sup>30</sup>.
- 36. Cette règle ne change pas lorsque le Transporteur identifie qu'une solution commune à des ajouts requis par la demande d'un autre client prenant rang après est plus optimale pour des raisons de coûts ou de développement du réseau.
- 37. En effet, les droits de ce deuxième client de compter sur un réseau projeté réalisé et payé n'est pas amoindri par le fait que les besoins d'ajouts que requiert sa demande sont éventuellement combinés à ceux d'une demande prenant rang avant.
- 38. Ceci dit, ce deuxième client continuera, le cas échéant, d'assumer tous les coûts excédant le montant maximal applicable à son projet.

Présentation HQT, p. 53Décision Phase 2 de la cause tarifaire.

<sup>&</sup>lt;sup>27</sup> DDR 1 de l'ACEFO à HQT, R24.1.

<sup>&</sup>lt;sup>28</sup> N.S. Vol. 2, p. 151 (Témoignage de Judy Chang).

<sup>&</sup>lt;sup>29</sup> RH-1-2007, p. 23, RH-1-99, p. ix.

<sup>30</sup> Rapport de l'expert Judy W. Chang de The Brattle Group sur la politique relative aux ajouts au réseau de transport, HQT-2, Document 1, cote B-0005 (Rapport Chang), p. 31; Présentation Chang, p. 26.

## 2. Principe de l'utilisateur-payeur

- 39. Les modalités d'attribution et le respect du principe de la file d'attente sont aussi conformes au principe de l'utilisateur-payeur (ou « *User-Pay* »).
- 40. La Régie a questionné le plein respect de ce principe en relation avec le respect du principe d'accès non discriminatoire, dans un cas d'ajouts reliés au renforcement du réseau, à la Décision D-2014-045<sup>31</sup>.
- 41. Il y a lieu de maintenir un équilibre adéquat entre ces deux principes qui doivent coexister, ce que permettent les modalités proposées.
- 42. En effet, il ne fait pas de doute que le premier client déclencheur d'un ajout sera le premier utilisateur de cet ajout. Il est en de même du deuxième client participant à une solution technique commune.
- 43. Les modalités d'attribution requièrent qu'ils payent pour ces ajouts et se conforment, en ce sens, au principe du « User-Pay ».
- 44. De plus, les ajouts peuvent également :
  - a) permettre de résoudre une contrainte opérationnelle pour l'ensemble des usagers par la suite, ce qui est au bénéfice de tous les utilisateurs du réseau<sup>32</sup>;
  - b) favoriser l'arrivée de nouveaux clients ou une utilisation accrue par les clients existants du réseau sans investissement supplémentaire, ayant un effet à la baisse sur les tarifs, ce qui est aussi à l'avantage de tous les utilisateurs du réseau<sup>33</sup>.
- Ace titre, il y a lieu de reconnaître que tous les clients du réseau sont des utilisateurs du réseau intégré et qu'ils doivent payer les tarifs en vigueur, qui tiennent compte de l'ensemble des actifs. Ceci inclut les clients à l'origine d'ajouts, qui demeurent assujettis aux tarifs applicables au service qu'ils requièrent.
- 46. Par contre, tel que discuté ci-dessus, le respect de la « file d'attente » permet d'attribuer les coûts entre les clients pour qui le Transporteur doit bâtir <u>suivant l'ordre de leur demande</u>.
- 47. Ceci permet à la fois de continuer de garantir un accès non discriminatoire à son réseau, pour les clients qui présentent des demandes de services, qu'ils participent à une solution commune ou non.

## III. RÉPONSES AUX INTERVENANTS

48. Deux intervenants ont exprimé une position plus particulière relativement à la proposition du Transporteur, soit NLH et UC.

## A. NEWFOUNDLAND AND LABRABOR HYDRO (NLH)

49. NLH, par l'entremise de son expert, Seabron Adamson, souligne à grands traits ce qu'elle juge être une omission déterminante de la Proposition du Transporteur, soit celle de ne pas avoir

<sup>&</sup>lt;sup>31</sup> D-2014-045, par. 96.

<sup>&</sup>lt;sup>32</sup> Complément de preuve de HQT, p. 24.

<sup>&</sup>lt;sup>33</sup> Complément de preuve de HQT, p. 24.

fondé sa Politique d'ajouts sur une ordonnance de la FERC qui trouverait, selon elle, application et de ne pas suivre ses enseignements<sup>34</sup>.

50. Or, cette omission n'en est pas une et les critiques de NLH sont non fondées et doivent être reietées, pour les motifs détaillés ci-dessous.

#### 1. La notion de « Beneficiary-Pays » et l'Ordonnance 1000 selon NLH

- 51. Selon NLH, la Proposition du Transporteur « do[es] not address the many profound economic weaknesses which have been identified by FERC in its original proforma OATT with respect to the same issues » et « continue[s] to rely upon the old FERC structure with respect to transmission upgrades and cost allocation, even where these have been shown to be economically inefficient and prone to discrimination » 35.
- 52. Elle critique la Proposition du Transporteur considérant qu'elle « clings to the principle that the requester should solely pay for new growth-related transmission upgrades even if other transmission users will see significant benefits. This is clearly inefficient and allows the potential for discriminatory treatment »<sup>36</sup>.
- 53. Toujours selon NLH « FERC Policy has moved on while HQT's Policy appears tied to a previous era »37, reprochant au passage à l'expert du Transporteur, Mme Chang, le fait de ne pas s'être fondée sur l'Ordonnance 1000 de la FERC pour rendre son opinion<sup>38</sup>.
- 54. Selon NLH, l'attribution des coûts fondée sur la notion de « Beneficiary-Pays » aux États-Unis aurait maintenant « force de loi », comme en témoigneraient les nombreux dépôts de conformités des entités réglementées par la FERC au lendemain de l'Ordonnance 1000<sup>39</sup>
- 55. Non seulement NLH prétend que cette ordonnance s'applique au Transporteur, mais ajoute qu'elle devrait régir l'attribution des coûts des ajouts entre clients d'un même transporteur et donner « d'importantes leçons » au Québec<sup>40</sup>.
- 56. Elle rejette donc le principe du « déclencheur-payeur » et du respect du traitement séquentiel des demandes dans l'attribution des coûts. À l'audience, NLH a semblé nuancer sa proposition en précisant que l'approche qu'elle préconise ne viserait que les « big projects »<sup>41</sup>.
- Elle évoque plutôt, sans faire quelque proposition concrète en ce sens, la nécessité d'établir un 57. tout nouveau mécanisme d'attribution des coûts des ajouts fondé sur les bénéfices<sup>42</sup>, requérant au passage la réouverture complète du débat entourant l'adoption de l'Appendice K au dossier R-3669-2008. Phase 2.

I think a starting point for any mechanism is an open transmission planning process that identifies projects that are, that help meet the efficient expansion plan for the system. One aspect of Order 1000, it says: yes, we already had an Order 890 process, but we actually need to go more than that. We need to say: you, mister Transmission provider, need to identify an efficient transmission plan. and if you're the region, you need to identify that together with other people in your region, because of all the interactions we discussed. And that transmission plan needs to have inputs from other users. It's not developed in isolation. It has

<sup>&</sup>lt;sup>34</sup> Rapport de l'expert Seabron Adamson de NLH, cote C-NLH-0018 (Rapport Adamson), p. 20.

<sup>&</sup>lt;sup>35</sup> Rapport Adamson, p. 5 et 30.

<sup>&</sup>lt;sup>36</sup> Rapport Adamson, p. 5.

<sup>&</sup>lt;sup>37</sup> Rapport Adamson, p. 11.

<sup>&</sup>lt;sup>38</sup> Rapport Adamson, p. 11.

<sup>&</sup>lt;sup>39</sup> Rapport Adamson, p. 23.

<sup>&</sup>lt;sup>40</sup> Rapport Adamson, p. 15. <sup>41</sup> N.S. Vol. 7, p. 72.

<sup>&</sup>lt;sup>42</sup> Rapport Adamson, p. 5.

to be developed understanding the load growth of native load, changes in other point-to-point service, and what people think additional point-to-point service will be required; all those things need to go in, to identify this expansion plan<sup>43</sup>.

- 58. Cette mesure draconienne aurait pour objet de faire échec aux difficultés découlant de l'application du principe du « déclencheur-payeur » (*Requester-Pay*), plus particulièrement le problème de « *free-riding* »<sup>44</sup> permettant à des bénéficiaires d'ajouts de ne pas en assumer la juste part des coûts. De l'admission du témoin Adamson, ce pourrait être le cas de NLH sur l'interconnexion HQT-MASS<sup>45</sup>.
- 59. Selon NLH, l'existence de ce problème, lorsque combinée à une méthode d'attribution des coûts reposant sur le traitement séquentiel des demandes, mènerait à des résultats inefficaces causés par un « waiting game » des clients dans l'espoir de voir d'autres clients assumer des coûts qui leur seraient autrement imputables, paralysant les investissements nécessaires sur les réseaux<sup>46</sup>.
- 60. À l'inverse, NLH <u>insiste</u> à plusieurs reprises sur le fait que le mécanisme qu'elle préconise <u>doit</u> <u>assurer aux clients existants de ne payer aucun coût relié à tout ajout qui ne leur procurerait aucun bénéfice<sup>47</sup>.</u>
- A l'audience, le témoin Adamson nuancera sa position pour plutôt recommander le cumul de plusieurs méthodes d'attribution des coûts, dans des circonstances non précisées :
  - a) Maintenir la méthode d'attribution des coûts actuelle pour tous les projets à l'exception des «big projects» qui auront été retenus au terme d'une nouvelle planification régionale annoncée;
  - b) Rouvrir le débat sur l'Appendice K et instaurer un nouveau processus de planification régionale, sujet ne faisant pas partie du présent dossier<sup>49</sup>;
- 62. Il témoignera plus tard que la Régie devrait plutôt et simplement «pick out the relevant concepts that kind of solve problems you have [...] and you can forget about [...] a lot of the rest of this stuff» 50.
- 63. Les propositions de NLH relativement à la notion de « *Beneficiary-Pays* » et la portée de l'Ordonnance 1000 sont non seulement erronées, mais inapplicables au Québec et partant, non pertinentes.
- 64. Le Transporteur a formulé une objection en ce sens au dossier<sup>51</sup> et soumet que la Régie est justifiée de rejeter la preuve de NLH présentée à cet égard.
- 65. Par ailleurs, le Transporteur soumet qu'il est révélateur que NLH aura fait le choix de ne poser <u>aucune question</u> à l'expert du Transporteur en audience, sur cette pierre-angulaire de sa position<sup>52</sup>.

<sup>&</sup>lt;sup>43</sup> Rapport Adamson, p. 20; N.S. vol. 7, p. 95 (témoignage de M. Adamson).

<sup>44</sup> Rapport Adamson, p. 21.

<sup>&</sup>lt;sup>45</sup> N.S. vol. 7, p. 168-169.

<sup>&</sup>lt;sup>46</sup> Rapport Adamson, p. 22.

<sup>&</sup>lt;sup>47</sup> Rapport Adamson, p. 10, et répété à de nombreuses reprises à l'audience. Voir aussi la présentation de S. Adamson, p. 8.

<sup>&</sup>lt;sup>48</sup> N.S. Vol. 7, p. 96.

<sup>&</sup>lt;sup>49</sup> N.S. vol. 7, p. 95 (témoignage de M. Adamson).

<sup>&</sup>lt;sup>50</sup> N.S. Vol. 8, p. 54, 55.

<sup>&</sup>lt;sup>51</sup> Lettre du 7 janvier 2015, Pièce B-0030.

<sup>&</sup>lt;sup>52</sup> Voir le contre-interrogatoire des témoins de HQT par NLH, 4 février 2015, Volume 4, p. 7-123.

## 2. Contestation de la position de NLH

## (a) L'ordonnance 1000 de la FERC est inapplicable en l'espèce

- (i) Contexte et application de l'Ordonnance 1000
- 66. L'ordonnance 1000 de la FERC porte sur un tout autre objet que celui visé par le présent dossier.
- 67. En effet, comme son titre même le souligne, cette Ordonnance introduit aux États-Unis une procédure de planification « régionale », par opposition à « locale », en vue de permettre aux différents transporteurs d'une même région, d'identifier des solutions de transport plus efficaces ou économiques au niveau de la région<sup>53</sup>. Elle définit ainsi la planification «locale» et les limites de planification « régionale » :

## Ordonnance 1000

68. [...] By « local» transmission planning process, we mean the transmission planning process that a public utility transmission provider performs for its individual retail distribution service territory or footprint pursuant to the requirements of Order No. 890<sup>54</sup>. [...]

160. The Commission also acknowledged the importance of identifying the appropriate size and scope of the regions over which regional transmission planning will be performed. We clarify that for purposes of this Final Rule, a transmission planning region is one in which public utility transmission providers, in consultation with stakeholders and affected states, have agreed to participate in for purposes of regional transmission planning and development of a single regional transmission plan<sup>55</sup>.

## Ordonnance 1000-A

We also affirm Order No. 1000's determination that the Commission will not prescribe the size or scope of a transmission planning region in a generic proceeding except to provide that a single public utility transmission provider by itself may not be a transmission planning region, consistent with Order No. 890<sup>56</sup>.

- 68. La FERC prévoit aussi un mode d'attribution des coûts entre transporteurs d'une région pour la réalisation des projets communs d'ajouts identifié lors de cette planification régionale<sup>57</sup>.
- 69. Il est important de noter que cette planification régionale et son mode d'attribution des coûts « builds on the <u>transmission planning principles</u> adopted by the Commission in Order No. 890 »<sup>58</sup>.
- 70. Elle prévoit des mesures additionnelles de coordination régionale afin de stimuler davantage les investissements dans les réseaux de transport, devenus requis considérant les résultats mitigés de l'application de l'Ordonnance 890<sup>59</sup> :

However, the Commission is concerned that the existing requirements of Order No. 890 regarding transmission planning and cost allocation are insufficient to ensure that this evolution will occur in a manner that ensures that the rates, terms and conditions of

<sup>&</sup>lt;sup>53</sup> Ordonnance 1000 de la Federal Energy Regulatory Commission (FERC) (**Ordonnance 1000**), par. 6-9.

<sup>&</sup>lt;sup>54</sup> Ordonnance 1000, par. 68.

<sup>&</sup>lt;sup>55</sup> Ordonnance 1000, par. 160.

<sup>&</sup>lt;sup>56</sup> Ordonnance 1000-A, par. 205.

<sup>&</sup>lt;sup>57</sup> Ordonnance 1000, par. 6-9.

<sup>&</sup>lt;sup>58</sup> Ordonnance 1000, par. 6.

<sup>&</sup>lt;sup>59</sup> Ordonnance 1000, par. 42-46.

service by public utility transmission providers are just and reasonable and not unjustly discriminatory. As a number of commenters contend, <u>inadequate</u> transmission planning and <u>cost allocation requirements may be impeding the development of beneficial transmission lines or resulting in inefficient and overlapping transmission development due to a lack of coordination, all of which contributes to unnecessary congestion and difficulties in obtaining more efficient or cost-effective transmission service<sup>60</sup>.</u>

- 71. Or, tel que décrit ci-dessus de manière détaillée, la Régie a déjà fait les constats et tiré les conclusions qui s'imposent quant à l'inapplicabilité des remèdes américains à des problèmes américains traités dans l'Ordonnance 890 en matière de planification du réseau et aucun changement n'est survenu qui justifierait aujourd'hui de s'éloigner de ces conclusions<sup>61</sup>.
- 72. Enfin, c'est dans le contexte bien précis et limité du « *regional* » et « *interregional planning* » que l'Ordonnance 1000 adopte un mode d'attribution des coûts d'ajouts entre régions pour les « *new regional or interregional transmission facilities* » <sup>62</sup> suivant la notion de « *Beneficiary-Pays* ».
- 73. Cette méthode d'attribution des coûts vise à les partager entre les divers transporteurs bénéficiaires d'ajouts reliés à des projets régionaux approuvés et traversant plusieurs réseaux et plusieurs régions, plutôt que de les faire supporter aux seuls transporteurs ou région où se construiront physiquement les ajouts<sup>63</sup>.
- 74. En effet, la FERC prend la peine de préciser clairement que cette méthode d'attribution des coûts « apply only to new transmission facilities selected in regional transmission plans for purposes of cost allocation [...] Our cost allocation reforms are tied to our transmission planning reforms, which require that, to be eligible for regional cost allocation, a proposed new transmission facility first must be selected in a regional transmission plan for purposes of cost allocation » <sup>64</sup>.
- 75. Elle ne s'applique pas à des ajouts situés en totalité sur le réseau d'un seul transporteur, à moins qu'il soit identifié comme un projet régional dans le cadre de la planification régionale<sup>65</sup>.
- 76. De par sa nature, cette Ordonnance est d'application limitée à un contexte inexistant au Québec. Elle n'est donc pas pertinente à la Politique d'ajouts du Transporteur, qui ne vise que les ajouts sur son réseau<sup>66</sup>.
- 77. Par ailleurs, il importe de noter que le partage des coûts suivant la notion de « *Beneficiary-Pays* » est loin d'une solution miracle aux imperfections d'autres méthodes.
- 78. La preuve révèle plutôt que l'attribution des coûts entre bénéficiaires aux niveaux régional et interrégional aux États-Unis rencontre de nombreux écueils :

I want to explain to you because it turns out, this beneficiary pay approuach creates a lot of discussions and debates and contention around cost allocation. It's ...thre's no way around it. Once you start going down the path of saying « Okay, if the three of us are all benefits of certain upgrades, then we must share someway, somehow, and there's no agreement; very very difficult to agree on, well, is it that I benefit more of you benefit more?» Is it today's benefit or is it twenty (20) years now benefit? [...] I guess a word of warning is that, first of all, the <u>US has not moved away from request[er] [sic] pay and first come first served for point to point customers</u>. And there's probably good reason for that. [...] how do we decide who actually benefited more? Is there a way to agree to that? And then, also, when you agree, do you agree today? Do you agree to twenty (20)

<sup>&</sup>lt;sup>60</sup> Ordonnance 1000, par. 43.

<sup>61</sup> Décision D-2012-010, par. 302, 312; Présentation HQT, p. 55.

<sup>&</sup>lt;sup>62</sup> Ordonnance 1000, par. 5.

<sup>63</sup> Ordonnance 1000, par. 486.

<sup>&</sup>lt;sup>64</sup> Ordonnance 1000, par. 503, 539, 551.

<sup>&</sup>lt;sup>65</sup> Ordonnance 1000, par. 552.

<sup>&</sup>lt;sup>66</sup> Présentation Chang, p. 23-26.

years? Do you agree to forty (40) years? [...] if I can speak about the experience in the US, this cost allocation actually creates barrier for investment, not some great thing that...It's great in concept [...] but it has created big hurdles for transmission investments<sup>87</sup>.

- (ii) Cette Ordonnance est inapplicable au Québec
- 79. Contrairement aux prétentions de NLH, cette Ordonnance n'a pas « force de loi » au présent dossier notamment en ce que le Transporteur n'est pas assujetti à la juridiction de la FERC, comme l'a reconnu la Régie à plusieurs reprises<sup>68</sup>.
- 80. Elle n'est pas non plus pertinente au présent débat puisqu'elle porte sur l'attribution des coûts entre différentes régions regroupant différents réseaux, une réalité étrangère à la portée du présent dossier<sup>69</sup>.
- 81. Par ailleurs, les problèmes que cette Ordonnance cherche à solutionner n'existent pas au Québec tel que l'a déjà reconnu la Régie suite à la tenue d'un débat de fond détaillé sur cette question<sup>70</sup>.
- 82. En effet, dans le cadre du dossier portant sur l'adaptation des *Tarifs et conditions* du Transporteur suivant l'Ordonnance 890 de la FERC, un débat sur l'opportunité d'adopter un Appendice K suivant le contenu proposé par la FERC a mené la Régie à conclure que les changements demandés par la FERC étaient dictés par des caractéristiques propres aux réseaux de transport américains, incluant notamment :
  - a) la dégradation graduelle et continue de l'état des infrastructures en transport d'électricité aux États-Unis en raison d'un manque de plus en plus important d'investissements;
  - b) la dégradation de l'accès au service de transport et de la fiabilité de ces réseaux résultant, entre autres, de l'insuffisance des investissements, d'importants problèmes de coordination entre les très nombreuses entités des différentes régions à l'intérieur des Interconnexions américaines;
  - c) des problèmes importants de congestion des réseaux<sup>71</sup>.

## 83. La Régie concluait ainsi :

[302] Après examen de la preuve, la Régie est d'Avis que la problématique reliée au manque d'investissements dans les infrastructures des réseaux de transport, telle qu'observé aux États-Unis, ne trouve pas son équivalent au Québec. Le Transporteur a été en mesure de réaliser les investissements nécessaires pour répondre aux besoins en pérennité et en croissance de la demande, tant pour les clients du service de point à point que pour l'alimentation de la charge locale, dans la mesure où les demandes s'avéraient conformes aux exigences du texte des Tarifs et conditions. [...]

[307] La Régie retient de la preuve que le réseau de transport au Québec comporte des particularités, notamment en ce qu'il n'a qu'un seul transporteur majeur qui agit à l'intérieur de l'Interconnexion Québec et que le réseau de transport est asynchrone avec les réseaux voisins.

[308] La Régie note que le Transporteur planifie et conçoit l'évolution de son réseau afin de répondre aux besoins de l'ensemble de sa clientèle, tout en maintenant la pérennité

<sup>&</sup>lt;sup>67</sup> N.S. Vol. 4, p. 160-162.

<sup>68</sup> Voir entre autre la décision D-2012-010, par. 74, 75.

<sup>&</sup>lt;sup>69</sup> Présentation Chang, p. 25..

<sup>&</sup>lt;sup>70</sup> Référence peut être faite à la Décision D-2012-010, par. 302, 312.

<sup>&</sup>lt;sup>71</sup> Décision D-2012-010, par. 302, 312; Ordonnance 890 de la FERC, par. 52, 61, 421.

des infrastructures, et que, de plus, il est en mesure de satisfaire ces besoins en réalisant les projets requis qui en découlent. Elle note, par ailleurs, que le réseau du Transporteur est conçu afin d'éviter toute congestion sur le réseau principal lorsque tous les équipements sont en opération. [...]

[L]a Régie conclut qu'il n'est pas requis de prévoir et de codifier au texte des Tarifs et conditions l'ensemble des éléments constituant le processus de planification du Transporteur et les divers principes y afférents<sup>72</sup>.

- 84. Or, tel que mentionné ci-dessus, l'Ordonnance 1000 fait suite à l'Ordonnance 890 et en raffine les exigences dans un cadre très limité. Ce lien entre les deux ordonnances rend directement applicables les constats et conclusions de la Régie à sa Décision D-2012-010.
- 85. Par ailleurs, tel qu'il appert à nouveau de la preuve au présent dossier :

Globalement, la position de NLH ne tient pas compte d'un certain nombre de particularités du réseau de TransÉnergie. Par exemple, le réseau du Transporteur est un vaste réseau intégré qui permet de rendre l'ensemble des services.

Donc, l'ensemble du réseau, et on l'a mentionné dans la preuve, l'ensemble du réseau sert à rendre l'ensemble des services. Le Québec, comme vous le savez, est une Interconnexion, donc une des grandes Interconnexions reconnues par la NERC, Interconnexion de l'est, Interconnexion de l'ouest, et le Texas et le Québec. Elle est également asynchrone par rapport à ses voisins, par rapport à l'Interconnexion de l'est. Il n'y a au Québec qu'un seul transporteur majeur. Il y a bien sûr plus d'un transporteur, mais il y a un transporteur majeur. Le réseau est planifié sans congestion suivant des critères de conception qui sont stricts.

On ne voit pas au Québec ou enfin on n'en a pas de manifestation qu'il y aurait des enjeux ou qu'il y aurait un «waiting game» ou du «free-riding» au Québec, les demandes rentrent, on voit à chaque année, on vient vous voir avec des dizaines de projets. [...]<sup>73</sup>

La position de NLH finalement ne tient pas compte de la portée [...] «locale» de la politique d'ajouts. Au Québec, nous ne sommes qu'une seule région avec un seul transporteur majeur, contrairement à une certaine réalité qu'on voit souvent aux États-Unis<sup>74</sup>.

- 86. Le fait que la preuve de NLH soit silencieuse sur cette importante décision de la Régie est révélateur de sa volonté de rouvrir un débat qui a déjà eu lieu, alors qu'aucun changement n'est survenu depuis qui justifierait un tel élargissement du présent dossier<sup>75</sup>.
- 87. L'Ordonnance 1000 n'est pas pertinente au présent dossier et c'est à juste titre que le Transporteur et son expert n'en ont pas fait référence dans leur preuve et rapport au dossier.
  - (iii) La notion de « Beneficiary-Pays » et la situation du Transporteur
- 88. Cette notion, telle que définie par la FERC, ne trouve pas application dans l'environnement actuel du Transporteur et n'est pas pertinente à l'élaboration d'une Politique d'ajouts d'application « locale » entre un même transporteur et ses clients.
- 89. Par ailleurs, tel que discuté ci-dessus<sup>76</sup>, la politique d'ajouts du Transporteur tient déjà compte, dans plusieurs de ses facettes, de la notion d'utilisateur-payeur, soit un principe relié à celui voulant que ceux qui profitent des ajouts contribuent aux coûts.

.

<sup>&</sup>lt;sup>72</sup> D-2012-010, par. 302, 307, 308, 312.

<sup>&</sup>lt;sup>73</sup> N.S. Vol. 2, p. 94 (Témoignage de Sylvain Clermont).

N.S. Vol. 2, p. 95-96 (Témoignage de Sylvain Clermont).
 N.S. Vol. 2, p. 95 (Témoignage de Sylvain Clermont).

- 90. De plus, le Transporteur réalise de nombreux projets d'envergure dont les principales composantes contribuent à satisfaire simultanément des objectifs multiples de facon intégrée (« projets intégrés à objectifs multiples »), pour lesquels le Transporteur a précisé les modalités et critères de partage des coûts, en réponse à la demande de la Régie<sup>77</sup>.
- 91. Ainsi, pour chacun des projets d'investissement sur son réseau, le Transporteur identifiera à quelle catégorie, soit : croissance, maintien des actifs et amélioration du service, à laquelle ils appartiennent.
- 92. En présence de projets intégrés à objectifs multiples, le Transporteur attribuera une part des coûts à chacune des catégories visées par le projet selon une séquence qui est conforme à une hiérarchie des besoins.
- 93. Ces modalités et critères de partage des coûts utilisés pour des projets appartenant à la fois à plusieurs catégories d'investissement actuellement utilisées par le Transporteur, respectent à la fois le principe d'utilisation d'une file d'attente et sont conformes aux principes de la causalité des coûts et de l'utilisateur-payeur.
- 94. Ils respectent les pratiques largement établies dans l'industrie et représentent une gestion équitable des demandes des clients et autres considérations menant à des ajouts au réseau<sup>78</sup>.
- 95. Or, la notion de « Beneficiary-Pays », telle que représentée par certains intervenants, requiert l'identification de tous et chacun des bénéficiaires pour chaque ajout, afin de n'attribuer qu'à ces derniers, à l'exclusion de tous les autres<sup>79</sup>, les coûts de tels ajouts.
- 96. Une telle notion, utilisée comme fondement à une politique d'ajouts applicables par un transporteur à ses propres clients, n'est pas une méthode reconnue dans l'industrie<sup>80</sup>. Elle serait excessivement difficile, voire impossible d'application<sup>81</sup>.
- 97. La FERC a d'ailleurs spécifiquement exclut cette possibilité. Sa Présidente Cheryl LaFleur confirmait cette interprétation de manière non équivoque :

[T]ransmission upgradres may be needed to reliably interconnect individual new generation resources or to create capacity to satisfy individual requests for transmission service. In these situations, long-standing Commission policy allows a transmission provider to charge the customer a rate equal to the higher of either: (1) the incremental cost of the required upgrades or (2) the embedded costs of the transmission provider's system. This policy ensures that individual interconnecting generators and transmission service customers pay the full cost of the upgrades they require (or « cause »), and the existing customers do not subsidize any costs caused by these new customers.

More recently, in Order Nos. 890 and 1000, the Commission adopted cost allocation requirements for transmission facilities that are identified in a regional transmission planning process as needed to meet reliability requirements, provide economic benefits, or address transmission needs driven by public policy requirements enacted by federal, state or local governmental authorities. Notably, these types of transmission facilities are not driven by a specific service request. To address these types of transmission facilities, I supported adopting the cost allocation principles in Order No. 1000 to guide the allocation

Argumentation, par. 39 à 47.
 D-2014-117, par. 58; Complément de preuve de HQT, p. 19.

<sup>&</sup>lt;sup>78</sup> Présentation Chang, p. 26-28. DDR 2 Régie à HQT, R.8.2.

<sup>&</sup>lt;sup>79</sup> Rapport Adamson, p. 10.

<sup>80</sup> Complément de preuve de HQT, p. 24; DDR 1 de l'ACEFO à HQT, R24.1; Présentation Chang, 24.

<sup>&</sup>lt;sup>81</sup> Complément de preuve, p. 24.

of the cost of regionally-planned projects, while giving each region the flexibility to design its own cost allocation approach to meet its own needs, consistent with these principles<sup>82</sup>.

[nos soulignés]

98. L'Ordonnance 1000 précise par ailleurs ce qui suit :

With respect to cost allocation for a proposed transmission facility located entirely within one public utility transmission owner's service territory, we find that a public utility transmission owner may not unilaterally apply the regional cost allocation methof or methods developed pursuant to this Final Rule<sup>83</sup>.

- 99. En effet, il s'avère impossible d'individualiser de manière suffisamment objective et fiable les clients, actuels ou futurs, à qui pourrait bénéficier chacun des ajouts et la hauteur de tels bénéfices, au courant de la durée de vie utile de l'ajout, pour ensuite en attribuer les coûts<sup>84</sup>.
- 100. À titre illustratif, l'application de cette notion mènerait au résultat contraire à l'esprit et la lettre des *Tarifs et conditions* ou tout client faisant une demande de service de transport ne requérant aucun ajout au réseau devrait se voir attribuer une contribution payable pour des ajouts déjà réalisés, et ce, au-delà du paiement des tarifs de transport approuvés par la Régie<sup>85</sup>.
- 101. Tout emprunt de la notion de « *Beneficiary-Pays* », pour une fin à laquelle elle n'est manifestement pas destinée, serait susceptible de créer des difficultés d'exécution et d'accroître l'incertitude dans l'attribution des coûts entre les clients tant pour le présent que pour le futur.
- 102. Il est d'ailleurs révélateur que l'expert de NLH, en réponse à des questions de la Régie, a été incapable (1) de fournir un exemple à sa connaissance d'un tel type de mode d'attribution de coûts, ou (2) de proposer quelque modalité concrète que ce soit de ce qu'il recommande, se limitant à référer à des généralités<sup>86</sup>.
- 103. Un tel «remède», avec les risques et les incertitudes qui y seraient associés, n'est justifié par aucune preuve quant à une problématique réelle à solutionner.
- 104. En effet, la preuve n'a révélé aucune nécessité d'écarter les modalités de partage des coûts entre clients fondées sur le principe du déclencher-payeur, tel que reflété par le Transporteur dans sa Proposition.
- 105. La Proposition de NLH est inapplicable au Transporteur et non pertinente au présent dossier. Elle est par ailleurs non-fondée et difficile voire impossible d'application.

## B. UNION DES CONSOMMATEURS (UC)

- 106. UC souligne une possible « instrumentalisation » de l'ordonnancement des besoins entre le Producteur et le Distributeur<sup>87</sup>.
- 107. UC laisse sous-entendre que le Transporteur exercerait une discrétion de manière abusive ou de mauvaise foi en favorisant le Producteur dans l'ordonnancement de demandes, au détriment du Distributeur.
- 108. Cette proposition est sans fondement.

<sup>82</sup> Lettre de Mme Cheryl LaFleur, Présidente de la FERC, 4 juin 2014, B-0060, p. 12.

<sup>83</sup> Ordonnance 1000, par. 564.

<sup>&</sup>lt;sup>84</sup> Complément de preuve de HQT, p. 24.

<sup>85</sup> Complément de preuve de HQT, p. 24.

<sup>&</sup>lt;sup>86</sup> N.S. Vol. 8, p. 50-54.

<sup>&</sup>lt;sup>87</sup> Preuve de UC, p. 10.

- 109. Comme le Transporteur l'a confirmé à l'audience, il reçoit à chaque année un plan des charges et des ressources de la part du Distributeur, qui inclut une prévision de la charge sur une durée de 20 années<sup>88</sup>.
- 110. Cette prévision a pour but d'informer le Transporteur des besoins de la charge locale, incluant la croissance prévue de cette charge au courant des prochaines années.
- 111. Aux fins de la planification de son réseau de transport, le Transporteur doit tenir compte de ces prévisions et s'assurer de construire les installations nécessaires aux fins de rencontrer la demande de la charge locale, à l'endroit et au moment où elle se matérialisera.
- 112. En effet, suivant les *Tarifs et conditions*, le Transporteur a les responsabilités suivantes :
  - **36.2** Responsabilité du Transporteur : Le Transporteur planifie, construit, exploite et entretient son réseau de transport et il contrôle les mouvements d'énergie dans sa zone de réglage, conformément aux pratiques usuelles des services publics, afin de fournir un service de transport pour la livraison de puissance et d'énergie à partir des ressources du Distributeur, de manière à alimenter les charges des clients de charge locale à partir du réseau du Transporteur. Le Distributeur doit désigner les ressources qui sont disponibles, sous le contrôle du Transporteur, pour alimenter sa charge locale. Le Transporteur doit inclure la charge locale du Distributeur aux fins de la planification de son réseau de transport et doit, conformément aux pratiques usuelles des services publics, s'efforcer de construire, et mettre en service, une capacité de transfert suffisante pour livrer les ressources du Distributeur de manière à desservir d'une façon fiable les clients de la charge locale.
- 113. Par conséquent, le Transporteur est avisé des prévisions de la croissance projetée des besoins de la charge locale à l'avance. Il évalue les besoins sur un horizon de 5 à 7 ans et détermine une fenêtre d'intervention possible pour être en mesure de répondre en temps utile à la matérialisation des besoins de croissance de la charge locale<sup>89</sup>.
- 114. Lorsqu'il étudie une demande de service d'un client de point à point, il présumera que les ajouts permettant de répondre à la croissance projetée connue de la charge locale auront été construits.
- 115. Il ne s'agit pas d'un choix arbitraire de la part du Transporteur, mais bien d'une obligation contenue à l'Appendice D des *Tarifs et conditions* qui prévoit qu'il doit tenir compte « <u>des flux de puissance auxquels on peut raisonnablement s'attendre</u> sur le réseau de transport pour alimenter les clients de la charge locale » <sup>90</sup>.
- 116. Conformément à ses obligations, lorsque le Transporteur est informé annuellement de la prévision de croissance de la charge qui lui permet de <u>raisonnablement s'attendre</u> à devoir y répondre, il donne priorité aux besoins de la charge locale dans la séquence des demandes<sup>91</sup>.

Cette manière de faire est transparente, claire, objective, et tient compte des obligations du Transporteur de desservir la charge locale.

## IV. CONCLUSIONS

117. Considérant l'ensemble des faits pertinents et pour les motifs énoncés précédemment et dans sa preuve, le Transporteur demande à la Régie d'approuver cette Proposition.

<sup>91</sup> Appendice D, Article 1(1)(d) TC.

<sup>88</sup> Témoignage de Sylvain Clermont, 4 février 2015, Volume 4, p. 134.

<sup>89</sup> N.S. Vol. 4, p. 141-143 (Témoignage de Jean-Pierre Giroux).

<sup>&</sup>lt;sup>90</sup> Appendice D, Article 1(1)(d) TC.

## LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.

Montréal, le 12 février 2015

(s) Norton Rose Fulbright Canada S.E.N.C.R.L., s.r.l.

# NORTON ROSE FULBRIGHT CANADA S.E.N.C.R.L., S.R.L.

Procureurs de **Hydro-Québec** Me Éric Dunberry Me Marie-Christine Hivon Bureau 2500 1, Place Ville-Marie Montréal (Québec) H3B 1R1 Tél. ED: (514) 847-4492

Tel. ED: (514) 847-4492 Tél. MCH: (514) 847-4805 Téléc.: (514) 286-5474

<u>eric.dunberry@nortonrosefulbright.com</u> <u>marie-christine.hivon@nortonrosefulbright.com</u>

## **HYDRO-QUÉBEC**

Direction Affaires juridiques Me Yves Fréchette 4º étage 75, boul. René-Lévesque Ouest Montréal (Québec) H2Z 1A4 Tél.: (514) 289-2211, poste 6925

Téléc.: (514) 289-2007 frechette.yves@hydro.gc.ca