

CANADA

**PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL**

No. : R-3888-2014 – Phase 2

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

PHASE 2A

TABLE DES MATIÈRES

I.	COMMENTAIRES INTRODUCTIFS.....	1
II.	ANALYSE DE CERTAINES PROPOSITIONS DU TRANSPORTEUR.....	2
A.	MODALITÉS D'ÉTABLISSEMENT DE LA CONTRIBUTION DU CLIENT DU SERVICE DE TRANSPORT DE POINT À POINT EN VERTU DE LA PARTIE II	2
B.	NOUVEL ARTICLE 12B - MÉTHODE D'ATTRIBUTION DES COÛTS DES PROJETS D'INVESTISSEMENT DU TRANSPORTEUR ENTRE LES DIFFÉRENTES CATÉGORIES D'INVESTISSEMENT	3
C.	AJOUT AU RÉSEAU POUR UNE NOUVELLE INTERCONNEXION AVEC UN RÉSEAU VOISIN (SECTION D DE L'APPENDICE J)	4
D.	MONTANT MAXIMAL POUR LES AJOUTS AU RÉSEAU (APPENDICE J, SECTION E) : DESCRIPTION DE L'APPLICATION DE L'ALLOCATION MAXIMALE DANS LE CAS D'UN SERVICE D'UNE DURÉE INFÉRIEURE À 20 ANS	5
E.	AJOUT AU RÉSEAU POUR L'INTÉGRATION DE CENTRALES À LA DEMANDE DU DISTRIBUTEUR (SECTION B DE L'APPENDICE J) : JUSTIFICATION DU TAUX UTILISÉ POUR LES COÛTS D'EXPLOITATION ET D'ENTRETIEN DU DISTRIBUTEUR AINSI QUE LA MAJORATION AJUSTÉE POUR UN SERVICE D'UNE DURÉE INFÉRIEURE À 20 ANS	6
F.	CODIFICATION AUX TARIFS ET CONDITIONS DE LA PRATIQUE LIÉE AUX MODALITÉS DE PAIEMENT APPLICABLES AUX CLIENTS RACCORDÉS DIRECTEMENT AU RÉSEAU DE TRANSPORT	7
III.	LA POSITION DU TRANSPORTEUR QUANT À CERTAINES AUTRES PROPOSITIONS DES INTERVENANTS OU DE LA RÉGIE.....	8
A.	PROPOSITION DE L'ACEFO DE REMPLACER «PERTES» PAR «PERTES DE TRANSPORT» À L'ARTICLE 2, SECTION E DE L'APPENDICE J ET AUX ARTICLES 30.4 ET 38.5 TC	8
B.	PROPOSITION DE L'ACEFO D'ENTREPRENDRE UN AUTRE DOSSIER AFIN DE MODIFIER LES TC POUR «PERMETTRE LE RACCORDEMENT D'UNE CENTRALE AU RÉSEAU DE TRANSPORT MAIS SANS GARANTIE D'INTÉGRATION AU RÉSEAU PRINCIPAL (PUISSANCE MAXIMALE VARIABLE)»	8
C.	PROPOSITION DE L'AQCIE-CIFQ DE DÉFINIR «PUISSANCE MAXIMALE À TRANSPORTER» DANS LA SECTION 1 – DÉFINITIONS DES TC	11
D.	PROPOSITION DE L'AQCIE-CIFQ DE MODIFIER LA DESCRIPTION DE «PUISSANCE MAXIMALE À TRANSPORTER» DANS LE CAS D'UN CLIENT RACCORDÉ DIRECTEMENT AU RÉSEAU DE TRANSPORT	12
E.	OPPOSITION DU TRANSPORTEUR À L'INTÉGRATION, DANS LE TEXTE DES TARIFS ET CONDITIONS, D'UNE FORMULE D'ENTENTE-TYPE DE RACCORDEMENT	12
F.	PROPOSITION DE LA RÉGIE EN COURS D'AUDIENCE DE MODIFIER LE TITRE DE LA SECTION C DE L'APPENDICE J	15
IV.	CONCLUSIONS.....	15

I. COMMENTAIRES INTRODUCTIFS

1. La phase 2A porte sur les sujets suivants, identifiés par la Régie dans ses décisions D-2018-077 et D-2018-152 :
 - a) les propositions de texte des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec (**Tarifs et conditions** ou **TC**) découlant des ordonnances de la décision D-2015-209, telles que modifiées par la décision D-2017-102¹;
 - b) le suivi de la décision D-2016-093 afin de préciser, dans le texte des Tarifs et conditions, le calcul de l'allocation maximale applicable à une durée inférieure à 20 ans, ainsi que le traitement des pertes dans la détermination du montant maximal assumé par le Transporteur²;
 - c) le suivi de la décision D-2017-025 dans laquelle la Régie a réservé sa décision sur l'estimation de la contribution du Distributeur ainsi que sur les modalités de recouvrement de cette contribution³.
2. Pour traiter de ces sujets, le Transporteur a déposé la preuve suivante en phase 2A, en sus de ses réponses à des demandes de renseignements de la Régie et des intervenants⁴ :
 - a) Politique du Transporteur relative aux ajouts au réseau de transport, Preuve suite à la décision D-2015-209, du 26 février 2016, pièce HQT-1, Document 1 (**Preuve de 2016**);
 - b) Complément de preuve numéro 1 du Transporteur pour la phase 2A à la suite de la décision D-2018-077 de la Régie de l'énergie, du 27 juillet 2018, pièce HQT-3 Document 1 (**Complément de preuve numéro 1**);
 - c) Complément de preuve numéro 2 du Transporteur pour la phase 2A à la suite de la décision D-2018-077 de la Régie de l'énergie, du 14 septembre 2018, pièce HQT-3, Document 2 (**Complément de preuve numéro 2**);
 - d) Justification des modifications aux Tarifs et conditions, révisée le 9 mai 2019, pièce HQT-2, Document 1 (**Justification**);
 - e) Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec, versions française et anglaise, révisés le 9 mai 2019, pièce HQT-2, documents 2 et 3.
3. La présente argumentation ne répond pas aux positions des intervenants qui portent sur des sujets exclus de la phase 2 et se limite à certains des sujets traités dans la preuve du Transporteur, en réponse à des positions exprimées par des intervenants ou à des questions posées par la Régie. En effet, plusieurs autres positions et propositions n'ont fait l'objet d'aucune contestation de la part des intervenants.
4. Le Transporteur soumet que l'ensemble des propositions soumises sont bien fondées, conformes aux décisions applicables de la Régie, raisonnables, cohérentes et logiques. Il

¹ Décision D-2018-077, par. 74.

² Décision D-2018-077, par. 23, 74.

³ Décision D-2018-077, par. 23, 74.

⁴ Pièces HQT-4, Documents 1, 1.1, 1.2, 2 et 3.

réitère et demande à la Régie d'approuver l'ensemble de ses propositions, y compris celles qui ne sont pas spécifiquement abordées dans la présente argumentation.

II. ANALYSE DE CERTAINES PROPOSITIONS DU TRANSPORTEUR

A. MODALITÉS D'ÉTABLISSEMENT DE LA CONTRIBUTION DU CLIENT DU SERVICE DE TRANSPORT DE POINT À POINT EN VERTU DE LA PARTIE II

5. Dans sa décision D-2015-209, aux paragraphes 586, 587 et 593, la Régie fixait de nouvelles modalités d'établissement et de versement de la contribution du client du service de transport de point à point et demandait au Transporteur de proposer une modification à l'appendice J afin de préciser le délai à l'intérieur duquel la contribution doit être versée, tant pour les mises en service partielles que pour les mises en service finales.
6. Le Transporteur a d'abord proposé une modification au libellé de l'article 2 de la section A de l'appendice J précisant les modalités d'établissement de la contribution payable par le client, mais uniquement dans le cas d'un projet comportant plusieurs dates de mises en service échelonnées dans le temps⁵.
7. Il proposait aussi que « toute contribution devra être versée au plus tard le 31 décembre de l'année où la mise en service qui y est associée a été réalisée »⁶.
8. Or, le Transporteur a modifié et complété⁷ le libellé qu'il propose notamment afin de tenir compte de ce qui suit :
 - a) En réponse à la preuve de l'AQCIE-CIFQ⁸ et de demandes de renseignements de cet intervenant et de la Régie⁹ soulignant l'absence de traitement, à l'article 2, du cas d'un projet comportant une seule date de mise en service, le Transporteur propose des ajouts au texte afin de prévoir le traitement de tels projets, tel qu'il appert de la plus récente version de la pièce HQT-2, Document 2;
 - b) Après analyse des impacts de l'application du délai de paiement de la contribution au 31 décembre de l'année de la mise en service, dans le cas d'un projet ne comportant qu'une seule mise en service, le Transporteur propose de réclamer au client la contribution établie en fonction des coûts estimés dans les 90 jours suivant la mise en service du projet¹⁰. Le cas échéant, tout écart entre la contribution réelle et la contribution estimée sera réglé selon les coûts réels.
9. La proposition d'un délai de 90 jours pour réclamer le paiement de la contribution dans le cas d'une mise en service unique permet de couvrir la situation où la mise en service survient en fin d'année, ce qui rendrait le paiement de la contribution avant le 31 décembre de l'année difficile, voire impossible d'application, tel que confirmé par le Transporteur à l'audience¹¹.

⁵ Justification des modifications aux Tarifs et conditions, dans sa version révisée le 14 septembre 2018, p. 8-9.

⁶ Justification des modifications aux Tarifs et conditions, dans sa version révisée le 14 septembre 2018, p. 10.

⁷ Voir la Réponse 1.2 du Transporteur à la Demande de renseignements numéro 3 de la Régie pour la phase 2A, pièce HQT-4, Document 1.2.

⁸ Preuve de l'AQCIE-CIFQ, p. 2-3.

⁹ Réponse 1.1 à la Demande de renseignements de l'AQCIE-CIFQ pour la phase 2A, pièce HQT-4, Document 3;

Réponse 1.2 du Transporteur à la Demande de renseignements numéro 3 de la Régie, pièce HQT4, Document 1.2.

¹⁰ Justification, p. 12.

¹¹ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 14 mai 2019, vol. 17, p. 7-8.

10. Ce délai est raisonnable et d'application générale pour tous les projets ne comportant qu'une seule date de mise en service, peu importe le moment dans l'année où survient la mise en service¹². Le cas échéant, tout écart entre la contribution réelle et la contribution estimée sera réglé selon les coûts réels.
11. Tel que confirmé en audience¹³, le Transporteur a incorporé ces modifications dans la version révisée des pièces HQT-2, Document 2 et HQT-2, Document 3 du 9 mai 2019.
12. La proposition modifiée du Transporteur est conforme à la Décision D-2015-209 et permet un meilleur appariement entre le moment de la mise en service et le moment du paiement de la contribution par le client¹⁴.
13. Le Transporteur soumet que la proposition telle que modifiée¹⁵ est bien fondée, complète, raisonnable et équitable et que la Régie est justifiée de l'approuver.

B. NOUVEL ARTICLE 12B - MÉTHODE D'ATTRIBUTION DES COÛTS DES PROJETS D'INVESTISSEMENT DU TRANSPORTEUR ENTRE LES DIFFÉRENTES CATÉGORIES D'INVESTISSEMENT

1. Position du Transporteur

14. Conformément à la demande de la Régie contenue au paragraphe 631 de la décision D-2015-209, le Transporteur propose un libellé afin de codifier la méthode séquentielle de répartition des coûts des projets dont les principales composantes contribuent à satisfaire simultanément les objectifs multiples de façon intégrée (projet intégré – objectifs multiples), approuvée par la Régie.
15. Ainsi, le Transporteur propose l'introduction d'un nouvel article 12B aux Tarifs et conditions explicitant cette méthode séquentielle¹⁶.
16. Il importe de noter que la proposition de codification du Transporteur se situe dans la section « Clauses communes relatives aux services » des Tarifs et conditions, et non à l'intérieur de l'appendice J qui ne traite que de la politique d'ajouts et de la catégorie d'investissement Croissance des besoins de la clientèle¹⁷.
17. Ce choix est le plus approprié considérant que la méthode séquentielle détaillée à l'article 12B vise toute répartition des coûts des projets intégrés à objectifs multiples, qu'ils impliquent ou non la catégorie d'investissement Croissance des besoins de la clientèle. Ainsi, la répartition proposée des coûts des projets entre les catégories d'investissement ne se fait pas uniquement « aux fins de la détermination de la contribution des clients »¹⁸.
18. Par contre, comme il est précisé à l'article 12B, dans le cas d'un projet impliquant une portion croissance, la contribution du client sera déterminée suivant les dispositions de l'appendice J¹⁹.

¹² Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 14 mai 2019, vol. 17, p. 8.

¹³ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 14 mai 2019, vol. 17, p. 8, 9.

¹⁴ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 14 mai 2019, vol. 17, p. 8, 9.

¹⁵ Réponse 1.2 du Transporteur à la Demande de renseignements numéro 3 de la Régie pour la phase 2A, pièce HQT-4, Document 1.2.

¹⁶ Justification, p. 4 à 6.

¹⁷ Complément de preuve numéro 2, p. 6.

¹⁸ Complément de preuve numéro 2, p. 5 et 6.

¹⁹ Complément de preuve numéro 2, p. 6; Justification, page 6.

2. Position des intervenants

19. La proposition de libellé précitée du Transporteur pour l'article 12B n'a pas fait l'objet de contestation en soi de la part des intervenants.
20. Seule l'ACEFO demande, dans sa preuve écrite, à ce que cette nouvelle disposition « clarifie, à l'intérieur des Tarifs et conditions, les notions de « composantes d'un projet d'investissement » et d'« équipement », telles qu'utilisées dans le contexte de l'article 12B », pour en faciliter la compréhension²⁰.
21. Le Transporteur conteste la nécessité de définir ces termes à l'article 12B considérant que le sens des termes « composantes d'un projet d'investissement » et « équipements » utilisés à l'article 12B ne crée aucune ambiguïté et ne soulève pas de difficulté d'interprétation²¹.
22. D'ailleurs, l'intervenante n'allègue aucune problématique ni enjeu qui requerrait de clarifier ces termes dans le contexte de l'article 12B. D'ailleurs l'ACEFO est restée muette sur ce sujet à l'audition. Ainsi, la clarification demandée apparaît inutile²².
23. Par ailleurs, la proposition de l'intervenante aurait pour effet d'alourdir inutilement le libellé de l'article 12B²³.
24. La proposition du Transporteur telle que soumise est conforme à la Décision D-2015-209 et codifie clairement et adéquatement la méthode d'attribution des projets d'investissements aux différentes catégories d'investissement, incluant la méthode séquentielle appliquée lorsque les principales composantes des projets contribuent à satisfaire simultanément les objectifs multiples de façon intégrée (projet intégré à objectifs multiples).
25. Elle est bien fondée, complète et claire. Ainsi, la Régie est justifiée de l'approuver.

C. AJOUT AU RÉSEAU POUR UNE NOUVELLE INTERCONNEXION AVEC UN RÉSEAU VOISIN (SECTION D DE L'APPENDICE J)

1. Position du Transporteur

26. Le Transporteur propose des modifications à la section D de l'appendice J pour les projets visant une nouvelle interconnexion avec un réseau voisin ou une augmentation de la capacité d'une interconnexion existante, afin d'intégrer les exigences de la Régie dans sa décision D-2015-209²⁴, telles que modifiées par la décision D-2017-102.

2. Position des intervenants

27. Seule l'AQCIE-CIFQ²⁵ a traité de ce sujet dans sa preuve. Elle recommande que le titre de la section D de l'appendice J soit modifié afin de refléter les deux situations envisagées dans cette section, soit le cas d'une nouvelle interconnexion ou celui d'un accroissement de la capacité d'une interconnexion existante.

²⁰ Preuve de l'ACEFO, C-ACEFO-0037 (**Preuve de l'ACEFO**), p. 8.

²¹ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 14 mai 2019, vol. 17, p. 9.

²² Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 14 mai 2019, vol. 17, p. 9.

²³ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 14 mai 2019, vol. 17, p. 10.

²⁴ Décision D-2015-209, par. 205-214.

²⁵ Preuve de l'AQCIE-CIFQ, p. 6.

28. Le libellé proposé par l'AQCIE-CIFQ est le suivant :

Section D – Ajouts au réseau pour une nouvelle interconnexion avec un réseau voisin ou pour un accroissement de la capacité d'une interconnexion existante²⁶

29. Le Transporteur a pris note de ce commentaire et propose plutôt de supprimer le mot « nouvelle » dans le titre, afin qu'il se lise : « Ajouts au réseau pour une interconnexion avec un réseau voisin ».
30. Cette proposition a l'avantage d'englober les deux situations visées par la disposition.
31. Elle a aussi l'avantage de simplifier le titre et le rendre cohérent avec celui de la section B se rapportant aux « Ajouts au réseau pour l'intégration de centrale », tel que confirmé par le Transporteur à l'audience²⁷.
32. Par ailleurs, en réponse à une demande de renseignements de l'AQCIE-CIFQ, le Transporteur a également harmonisé les textes en substituant les termes « projet d'expansion du réseau de transport retenu » par « de l'arrangement électrique proposé » à la section D de l'appendice J²⁸.
33. Le Transporteur soumet que les propositions de modifications apportées à la section D sont conformes à la décision D-2015-209 telle que modifiée par la décision D-2017-102. Elles sont simples, claires et complètes et la Régie est justifiée de les approuver.

**D. MONTANT MAXIMAL POUR LES AJOUTS AU RÉSEAU (APPENDICE J, SECTION E) :
DESCRIPTION DE L'APPLICATION DE L'ALLOCATION MAXIMALE DANS LE CAS D'UN SERVICE
D'UNE DURÉE INFÉRIEURE À 20 ANS**

34. Le Transporteur propose une description de l'application de l'allocation maximale, en tenant compte d'une période d'un an à vingt ans, tel qu'il appert de l'article 1 de la section E de l'appendice J. Le libellé était inclus dans sa proposition de codification en février 2016 et se retrouve dans la plus récente version de la pièce HQT-2, Documents 2 et 3 du 9 mai 2019²⁹.
35. Dans sa décision D-2018-077, la Régie demandait au Transporteur de préciser ses intentions quant aux amendements proposés à la suite de la décision D-2016-093, par. 98, rendue dans l'intervalle³⁰, dans le cas d'un service d'une durée inférieure à 20 ans.
36. Le Transporteur confirme que le texte proposé tient compte de cette éventualité et ne nécessite aucune autre modification à l'appendice J, section E, article 1, à la suite de la décision D-2016-093.
37. Par ailleurs, tel que précisé en réponse à des demandes de renseignements de la Régie³¹, le Transporteur ne conçoit pas que des ajouts puissent être réalisés pour offrir un service de transport d'une durée inférieure à un an, puisque cela équivaldrait à exiger du client le remboursement complet des coûts qui devraient être encourus à cette fin.

²⁶ Preuve de l'AQCIE-CIFQ, p. 6.

²⁷ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 14 mai 2019, vol. 17, p. 10.

²⁸ Réponse 7.2 du Transporteur à la Demande de renseignements de l'AQCIE-CIFQ, pièce HQT-4, Document 3, p. 11.

²⁹ Justification, p. 25.

³⁰ Décision D-2016-093, par. 98.

³¹ Réponses 2.1, 2.2 du Transporteur à la Demande de renseignements numéro 2 de la Régie de l'énergie pour la phase 2A, pièce HQT-4, document 1.1, p. 7.

38. En conséquence, le Transporteur soumet que sa proposition telle que soumise est conforme à la décision D-2016-093. Elle est bien fondée et cohérente et la Régie est justifiée de l'approuver.

E. AJOUT AU RÉSEAU POUR L'INTÉGRATION DE CENTRALES À LA DEMANDE DU DISTRIBUTEUR (SECTION B DE L'APPENDICE J) : JUSTIFICATION DU TAUX UTILISÉ POUR LES COÛTS D'EXPLOITATION ET D'ENTRETIEN DU DISTRIBUTEUR AINSI QUE LA MAJORATION AJUSTÉE POUR UN SERVICE D'UNE DURÉE INFÉRIEURE À 20 ANS

1. Position du Transporteur

39. Le Transporteur a donné suite à la demande de la Régie dans sa décision D-2018-077³², de présenter une justification du taux de 15 % apparaissant à l'article 4 de la section B de l'appendice J, soit le taux actuellement utilisé pour tenir compte de la valeur actualisée sur 20 ans des coûts d'exploitation et d'entretien encourus par le Distributeur dans le cas des raccordements de centrales au réseau de distribution nécessitant la modification et l'extension de ce dernier.
40. Cette demande fait notamment suite à l'actualisation du taux pour les coûts d'exploitation et d'entretien encourus par le Transporteur de 15 % à 19 % dans le cadre de la phase 1 du présent dossier³³.
41. Le Transporteur réfère à la proposition du Distributeur de recourir aux paramètres employés par ce dernier³⁴ afin d'actualiser le taux à 17 % en remplacement du taux de 15 % dont il est présentement fait mention à l'article 4 de la section B de l'appendice J des Tarifs et conditions³⁵.
42. Ces paramètres servent au calcul du ratio des dépenses qu'entretient le Distributeur en aérien sur la valeur à neuf des actifs³⁶ de ce dernier (1,41 %), mais actualisé sur une période de 20 ans au taux d'actualisation de 5,445 % (coût du capital prospectif du Distributeur).
43. Ce taux de 17 % est cohérent avec le taux de 21 % utilisé aux Conditions de services du Distributeur, provenant des mêmes données de calcul à l'exception de la période d'actualisation de 30 ans plutôt que de 20 ans³⁷.
44. Ce calcul est celui retenu dans la décision D-2018-025, paragraphe 154 (dossier R-4011-2017).
45. Par ailleurs, le Distributeur confirme que les actifs visés par l'article 4 de la section B de l'appendice J ont généralement une durée de vie utile excédant 20 ans³⁸.
46. Dans sa preuve, l'ACEFO est satisfaite de la modification proposée par le Transporteur³⁹.

³² Décision D-2018-077, par. 41.

³³ Décision D-2015-209, p. 130.

³⁴ Complément de preuve numéro 2, p. 11; Réponse 8.1, 8.2 à la Demande de renseignements numéro 1 de la Régie de l'énergie pour la phase 2A, p. 25.

³⁵ Complément de preuve numéro 2, p. 11.

³⁶ Pour une définition de la valeur à neuf des actifs, voir la Réponse 3.2 à la Demande de renseignements numéro 2 de la Régie de l'énergie pour la phase 2A, p. 10.

³⁷ Réponse 3.1 à la Demande de renseignements numéro 2 de la Régie de l'énergie pour la phase 2A, p. 9.

³⁸ Réponse 3.3 à la Demande de renseignements numéro 2 de la Régie de l'énergie pour la phase 2A, p. 10.

³⁹ Preuve de l'ACEFO, p.8.

47. Par ailleurs, à la suite de questions de la Régie en audience, le Transporteur précise que dans le cas d'une durée du service de transport inférieure à vingt ans, la majoration de 17 % dans le cas du Distributeur ou de 19 % dans le cas du Transporteur, le cas échéant, sera ajusté selon la valeur actualisée des coûts d'exploitation et d'entretien associée au nombre d'années correspondant à cette durée⁴⁰.
48. La proposition du Transporteur telle que soumise est conforme à la décision D-2018-077. Elle est bien fondée, cohérente, raisonnable et équitable. Ainsi, la Régie est justifiée de l'approuver.

F. CODIFICATION AUX TARIFS ET CONDITIONS DE LA PRATIQUE LIÉE AUX MODALITÉS DE PAIEMENT APPLICABLES AUX CLIENTS RACCORDÉS DIRECTEMENT AU RÉSEAU DE TRANSPORT

49. Une partie des coûts de certains projets de raccordement de clients du Distributeur au réseau de transport peuvent devoir être assumés par le Distributeur hors du cadre de l'agrégation charges-ressources.
50. Il en est ainsi de l'excédent du coût de raccordement de référence sur le montant maximal établi en fonction de la puissance maximale à transporter et du coût de toute option demandée par un client du Distributeur (coût additionnel lié à un arrangement électrique différent demandé par le Distributeur au 3^e paragraphe de la section C, appendice J TC), avec les coûts d'exploitation et d'entretien associés⁴¹.
51. Puisqu'il s'agit de l'une des particularités de l'agrégation charges-ressources annuelle de nature à influencer les coûts inclus à l'agrégation charges-ressources, le Transporteur considère qu'il importe de la codifier avec les autres particularités dans les Tarifs et conditions.
52. En réponse à une demande de renseignement de la Régie⁴² et de l'ACEFO⁴³ quant au libellé proposé, le Transporteur suggère de remplacer les mots « du raccordement de référence » par « de l'arrangement électrique proposé par le Transporteur » à l'article 3c(iii) de l'appendice J, le tout tel que reflété à la pièce HQT-2, document 2, révisée le 9 mai 2019. L'AQCIE-CIFQ est d'accord avec cette modification⁴⁴.
53. Cette nouvelle version de l'article 3c comprend aussi une modification à son dernier paragraphe afin de préciser que les coûts d'exploitation et d'entretien s'appliquent à tout montant additionnel à ceux assumés par le Transporteur et correspondent à une majoration de 19 % de ce montant, tel que proposé antérieurement au dossier⁴⁵.
54. Mise à part la suggestion de modification du libellé proposée et acceptée par le Transporteur, ce sujet n'a fait l'objet d'aucune contestation. Le Transporteur soumet que sa proposition est bien fondée, cohérente et logique et que la Régie est justifiée de l'approuver.

⁴⁰ Réponse du Transporteur à l'engagement 3, pièce HQT-6, Document 4.3., p. 4 et s.

⁴¹ Complément de preuve numéro 1, p. 8 et 9.

⁴² Réponse 7.1 du Transporteur à la Demande de renseignements numéro 1 de la Régie de l'énergie pour la phase 2A, pièce HQT-4, Document 1.

⁴³ Réponse 4.1 du Transporteur à la Demande de renseignements numéro 1 de l'ACEFO pour la phase 2A, pièce HQT-4, Document 2.

⁴⁴ Preuve de l'AQCIE-CIFQ, C-AQCIE-CIFQ-0053 (**Preuve de l'AQCIE-CIFQ**), p. 5, 6.

⁴⁵ Réponse 4.2 du Transporteur à la Demande de renseignements numéro 1 de l'ACEFO pour la phase 2A, pièce HQT-4, Document 2.

III. LA POSITION DU TRANSPORTEUR QUANT À CERTAINES AUTRES PROPOSITIONS DES INTERVENANTS OU DE LA RÉGIE

A. PROPOSITION DE L'ACEFO DE REMPLACER «PERTES» PAR «PERTES DE TRANSPORT» À L'ARTICLE 2, SECTION E DE L'APPENDICE J ET AUX ARTICLES 30.4 ET 38.5 TC

55. L'ACEFO⁴⁶ propose de remplacer la deuxième phrase du nouvel article 2 de la section E de l'appendice J des Tarifs et conditions par la suivante : « Dans le cadre d'une demande de service de transport de point à point, la puissance maximale à transporter est la capacité réservée en puissance, inscrite dans la convention de service de transport, majorée des pertes de transport au taux prévu à l'article 15.7 ».
56. Le Transporteur est disposé à modifier le texte de l'article 2 de la section E de l'appendice J comme le propose l'intervenante. La plus récente version de la pièce HQT-2, Document 2, révisée le 9 mai 2019 inclut d'ailleurs cette modification⁴⁷.
57. Par contre, le Transporteur ne considère pas requis de procéder à la même modification aux articles 30.4 et 38.5 des Tarifs et conditions, comme le propose l'intervenante⁴⁸.

B. PROPOSITION DE L'ACEFO D'ENTREPRENDRE UN AUTRE DOSSIER AFIN DE MODIFIER LES TC POUR «PERMETTRE LE RACCORDEMENT D'UNE CENTRALE AU RÉSEAU DE TRANSPORT MAIS SANS GARANTIE D'INTÉGRATION AU RÉSEAU PRINCIPAL (PUISSANCE MAXIMALE VARIABLE)»

58. L'ACEFO⁴⁹ propose, dans le cadre d'un autre dossier à venir ou dans une phase subséquente du présent dossier, de modifier les Tarifs et conditions afin de « permettre le raccordement d'une centrale au réseau de transport mais sans garantie d'intégration au réseau principal (puissance maximale variable) » (**Raccordement hybride**).
59. Dans sa preuve écrite, l'ACEFO évoque l'hypothèse où le Distributeur ou un client point à point souhaite, pour des raisons économiques, demander au Transporteur de raccorder une centrale de production au réseau de transport mais sans garantir son transport sur le réseau principal dans le cas où ce dernier exigerait un renforcement et des investissements supplémentaires⁵⁰.
60. À l'audience, l'ACEFO ne traitera que d'un cas hypothétique précis, soit celui du raccordement d'un parc éolien de 100 MW, que le Distributeur pourrait vouloir raccorder au réseau sans en assumer les coûts d'ajouts ou de renforcement au réseau principal⁵¹, sans garantie qu'il pourra fournir la puissance requise au moment requis⁵².
61. Le Transporteur s'oppose fermement à cette proposition pour plusieurs raisons.
62. Tout d'abord, le sujet excède clairement le cadre du dossier de la Politique d'ajouts. Ce sujet est tout à fait nouveau et la proposition de créer un tout nouveau dossier afin d'en traiter au fond n'est soutenue par aucune base factuelle qui justifierait la Régie d'émettre quelque ordonnance que ce soit à cet égard.

⁴⁶ Preuve de l'ACEFO, p. 11.

⁴⁷ Justification, p. 26.

⁴⁸ Réponse 7.1 du Transporteur à la Demande de renseignements numéro 3 de la Régie, pièce HQT-4, Document 1.2.

⁴⁹ Preuve de l'ACEFO 2.6, p. 13.

⁵⁰ Preuve de l'ACEFO, p. 13.

⁵¹ Témoignage de représentant de l'ACEFO, N.S., 15 mai 2019, vol. 18, p. 94.

⁵² Témoignage de représentant de l'ACEFO, N.S., 15 mai 2019, vol. 18, p. 95.

63. Sans même se pencher sur le bien-fondé du sujet qui, selon l'intervenante, mériterait la création d'un tout nouveau dossier, le Transporteur déplore que cette dernière étape d'un dossier générique débuté il y a plus de cinq ans puisse servir de tremplin à l'ouverture de nouveaux débats sur de nouveaux sujets.
64. Ainsi, le Transporteur soumet que la Régie est justifiée de ne pas donner suite à la recommandation de l'intervenante pour cette seule raison.
65. Par ailleurs, il est manifeste, selon le Transporteur, qu'à sa face même, la proposition de l'ACEFO est mal fondée et que la Régie devrait la rejeter sans autre formalité.
66. En effet, sans avoir eu la possibilité de faire une analyse détaillée ni une preuve étoffée sur la proposition de l'ACEFO, le Transporteur a tout de même été en mesure de confirmer⁵³ que, *prima facie*, cette proposition soulève des problèmes conceptuels majeurs, à la fois aux niveaux de la planification, de l'exploitation, de la commercialisation et de la réglementation du réseau de transport du Transporteur.
67. Premièrement, au niveau de la planification et de l'exploitation du réseau, le Transporteur a confirmé à l'audience qu'un Raccordement hybride :
- a) permet uniquement une contribution en énergie de ces centrales, sans contribution en puissance. Ainsi, la puissance produite par ces centrales devra circuler à l'intérieur des limites existantes du réseau et ne pourra pas circuler à la pointe. En effet, le réseau est dimensionné en fonction de la puissance existante et installée, ce qui exclurait ces nouvelles centrales⁵⁴;
 - b) en conséquence, un Raccordement hybride ne pourrait en aucun cas contribuer au bilan de puissance du Distributeur, et ce, au moment où il en aurait le plus besoin pour satisfaire la demande de la charge locale à la pointe hivernale⁵⁵;
 - c) contrevient à l'exercice de dimensionnement du réseau à la pointe pour assurer sa fiabilité en tout temps, ce qui fait en sorte que la production d'une telle centrale pourrait faire l'objet de coupures imprévisibles, à n'importe quel moment dans l'année, et l'empêcher de contribuer au bilan en énergie du Distributeur. Il s'agit de contraintes additionnelles et imprévisibles qui affectent la disponibilité du service pour le client⁵⁶;
 - d) sera susceptible d'avoir des impacts négatifs sur le comportement du réseau, notamment de dégrader le comportement dynamique du réseau, puisqu'une intégration de ce type de production devrait être évaluée en substitution avec des groupes existants et la nature et la localisation d'une production raccordée selon ce mode pourrait vraisemblablement venir dégrader le comportement du réseau de transport principal. Ceci créerait des contraintes supplémentaires pour ce type de production⁵⁷;
 - e) enfin, dans l'éventualité où plusieurs Raccordements hybrides étaient réalisés dans le temps, cela aurait pour effet de complexifier grandement la planification du réseau et d'augmenter la fréquence et l'importance des contraintes mentionnées en a. à c. De plus, si l'on combine de tels raccordements avec

⁵³ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 51, lignes 4 à 16.

⁵⁴ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 51-53.

⁵⁵ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 51-53; Réponse 5.2 du Transporteur à la Demande de renseignements de l'ACEFO, pièce HQT-4, document 2, confirmant la position du Distributeur.

⁵⁶ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 53-54.

⁵⁷ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 54-55.

l'étude des demandes « traditionnelles » suivant la séquence des demandes dans OASIS, cela requerrait du Transporteur qu'il révise constamment les conditions établies pour les Raccordements hybrides, vraisemblablement à la baisse, ce qui représente de nouvelles contraintes pour ces clients⁵⁸.

68. Il importe de noter que la prémisse envisagée par l'ACEFO à l'origine de sa proposition présume d'une préférence du Distributeur de se priver de la puissance d'un parc éolien raccordé de manière hybride, plutôt que de supporter les coûts des ajouts au réseau autrement requis⁵⁹.
69. Or, la proposition de l'ACEFO repose sur une hypothèse directement à l'opposé de la préoccupation du Distributeur de ne pas « le priver d'un apport en puissance au moment où il en a le plus besoin, soit lors des périodes de pointe du réseau »⁶⁰.
70. Par ailleurs, la proposition de l'ACEFO se fonde sur une incompréhension de l'intervenant des réalités de planification et d'exploitation précitées du Transporteur et de l'impact prévisible et problématique de sa mise en place. La simple affirmation de l'intervenante à l'audience à l'effet que sa proposition ne mène à « aucune modification majeure » ni à « aucun changement au processus d'exploitation »⁶¹ ne convainc pas, surtout lorsque comparée aux explications détaillées et informées du chef innovation technologique et innovation du réseau chez le Transporteur, à l'effet inverse⁶².
71. Deuxièmement, au niveau de la commercialisation des services de transport, le type de raccordement proposé est théorique en ce qu'aucun intérêt pour ce type de service n'a été exprimé au Transporteur⁶³. Contrairement aux prétentions de l'ACEFO, même en l'absence de dispositions dans les TC prévoyant des Raccordements hybrides, s'il existait un intérêt commercial émergeant à cet égard, le Transporteur en aurait été informé par des participants de marché, ce qui n'est pas le cas.
72. Par ailleurs, un tel service a bien peu d'attraits commerciaux considérant les nombreux inconvénients discutés ci-dessus et le haut taux d'imprévisibilité qu'il revêt⁶⁴.
73. Enfin, la mise en œuvre de tout Raccordement hybride au niveau réglementaire impliquerait des modifications fondamentales au cadre réglementaire actuel, ce qui constitue, selon le Transporteur, une proposition déraisonnable et inacceptable, particulièrement au terme de ce dossier générique portant sur la Politique d'ajouts⁶⁵.
74. Aujourd'hui, le Transporteur n'a jamais eu de demande de client en ce sens. Il ne voit donc pas l'intérêt de proposer un mode de raccordement qui somme toute reste théorique et avec bien peu d'attrait commerciaux.

⁵⁸ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 56-57.

⁵⁹ Témoignage de représentant de l'ACEFO, N.S., 15 mai 2019, vol. 18, p. 96.

⁶⁰ Réponse 5.2 du Transporteur à la Demande de renseignements de l'ACEFO, pièce HQT-4, document 2, confirmant la position du Distributeur.

⁶¹ Présentation de l'ACEFO à l'audience du 15 mai 2019, C-ACEFO-0041, p. 14.

⁶² Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 51-57.

⁶³ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 57-59.

⁶⁴ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 57, 59.

⁶⁵ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 58-59.

**C. PROPOSITION DE L'AQCIE-CIFQ DE DÉFINIR « PUISSANCE MAXIMALE À TRANSPORTER »
DANS LA SECTION 1 – DÉFINITIONS DES TC**

75. L'AQCIE-CIFQ⁶⁶ recommande que l'expression « puissance maximale à transporter » soit incluse à la sous-section 1 de la section 1 – Définitions des Tarifs et conditions, laquelle comporte la définition de certains termes utilisés dans les Tarifs et conditions.
76. Le Transporteur est en désaccord avec cette proposition.
77. Tout d'abord, la notion de « puissance maximale à transporter » est déjà définie et détaillée à l'article 2 de la section E de l'appendice J.
78. Cette notion se définit différemment selon le type de demande, tel qu'il appert du libellé de l'article 2, qui inclut tous les cas de figure susceptibles d'application.
79. Ainsi, la description de ce que constitue la « puissance maximale à transporter », même dans la section 1 – Définitions, qui permettrait de couvrir tous les cas de figure requis ne pourrait être raccourcie par rapport à sa version actuelle.
80. De plus, le Transporteur réitère⁶⁷ que la notion de « puissance maximale à transporter » est un intrant au calcul du montant maximal applicable à un projet de croissance, lequel est prévu de manière détaillée au préambule de la section E de l'appendice J, s'appliquant directement à l'article 2.
81. Ainsi, il est beaucoup plus pertinent pour les clients que cette notion soit incluse à l'appendice J comme le propose le Transporteur, soit à la section où le client peut calculer le montant de l'allocation maximale qu'il a droit pour son projet⁶⁸.
82. Le déplacement de la description de la « puissance maximale à transporter » dans la section 1 – Définition ne procure aucune valeur ajoutée⁶⁹.
83. Au contraire, il apparaît beaucoup plus logique et opportun de définir cette notion dans son contexte, soit celui de la section E de l'appendice J, tel que proposé par le Transporteur.
84. Par ailleurs, à l'audience, en réponse à un engagement souscrit à la demande de la Régie, le Transporteur a confirmé qu'il pourrait accepter l'inclusion, à la section 1 – Définitions, d'une référence à la section de l'appendice J qui définit la notion de « puissance maximale à transporter »⁷⁰.

⁶⁶ Preuve de l'AQCIE-CIFQ 1.2, page 5.

⁶⁷ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 14 mai 2019, vol. 17, p. 12.

⁶⁸ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 14 mai 2019, vol. 17, p. 12.

⁶⁹ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 14 mai 2019, vol. 17, p. 12, 13.

⁷⁰ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 15 mai 2019, vol. 18, p. 78; Réponse du Transporteur à l'engagement 3, pièce HQT-6, Document 4.3.

D. PROPOSITION DE L'AQCIE-CIFQ DE MODIFIER LA DESCRIPTION DE « PUISSANCE MAXIMALE À TRANSPORTER » DANS LE CAS D'UN CLIENT RACCORDÉ DIRECTEMENT AU RÉSEAU DE TRANSPORT

85. L'AQCIE-CIFQ⁷¹ recommande aussi une modification à la définition proposée par le Transporteur de la « puissance maximale à transporter » dans le cas d'un client raccordé directement au réseau de transport.

86. La définition proposée par le Transporteur prévoit ce qui suit :

Dans le cadre d'une demande de croissance de charge du Distributeur impliquant un client raccordé ou à raccorder directement au réseau de transport, la puissance maximale à transporter correspond à la nouvelle charge demandée par le Distributeur pour son client⁷².

87. L'AQCIE-CIFQ propose de séparer les deux cas de figure déjà envisagé par le libellé du Transporteur en deux paragraphes distincts comme suit :

Dans le cadre d'une demande de croissance de charge du Distributeur impliquant un client à raccorder directement au réseau de transport, la puissance maximale à transporter correspond à la charge demandée par le Distributeur pour son client.

Dans le cadre d'une demande de croissance de charge du Distributeur impliquant un client déjà raccordé directement au réseau de transport, la puissance maximale à transporter correspond à l'augmentation de la charge demandée par le Distributeur pour son client⁷³.

88. Tel que confirmé par le Transporteur en audience⁷⁴ et dans sa réponse à une demande de renseignements de la Régie⁷⁵, il est d'avis que le libellé qu'il propose inclut explicitement les deux cas de figure (raccordement d'un nouveau client et accroissement de puissance pour un client existant), qu'il est clair et complet.

89. Le Transporteur considère que le libellé qu'il propose est supérieur à celui de l'AQCIE-CIFQ en ce qu'il est succinct et précis⁷⁶. En effet, la proposition de l'AQCIE-CIFQ alourdit inutilement le texte et n'offre aucune valeur ajoutée.

90. En conséquence, le Transporteur soumet que sa proposition telle que soumise est conforme, bien fondée et cohérente et que la Régie est justifiée de l'approuver.

E. OPPOSITION DU TRANSPORTEUR À L'INTÉGRATION, DANS LE TEXTE DES TARIFS ET CONDITIONS, D'UNE FORMULE D'ENTENTE-TYPE DE RACCORDEMENT

91. Dans sa Demande de renseignements numéro 3 du 2 mai 2019, la Régie demandait au Transporteur s'il « s'opposerait à intégrer, dans le texte des Tarifs et conditions, une formule d'entente-type de raccordement »⁷⁷.

92. Le Transporteur s'oppose à l'intégration de l'Entente-type de raccordement (**Entente-type**) dans les Tarifs et conditions pour les raisons suivantes.

⁷¹ Preuve de l'AQCIE-CIFQ, p. 4, 5.

⁷² Justification, p. 26.

⁷³ Preuve de l'AQCIE-CIFQ, p. 4, 5.

⁷⁴ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 14 mai 2019, vol. 17, p. 13.

⁷⁵ Réponse 6.1 du Transporteur à la Demande de renseignements numéro 3 de la Régie dans la phase 2A, pièce HQT-4, document 2.1, p. 20.

⁷⁶ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 14 mai 2019, vol. 17, p. 12-13.

⁷⁷ Réponse 9.1 du Transporteur à la Demande de renseignements numéro 3 de la Régie dans la phase 2A, pièce HQT-4, document 2.1, p. 23.

93. Dans la mesure où les objectifs recherchés par une codification de l'Entente-type sont d'en assujettir le contenu à la surveillance de la Régie ou d'en assurer la transparence auprès des clients du Transporteur, ces objectifs sont déjà pleinement atteints par le régime réglementaire actuel.
94. En effet, les Tarifs et conditions prévoient déjà un cadre complet et adéquat relativement à l'Entente-type que peut convenir le Transporteur avec ses clients⁷⁸.
95. L'article 12A.1 TC prévoit notamment ce qui suit :
- Suite à toute demande de raccordement de centrale d'un client admissible, la signature d'une Entente de raccordement substantiellement équivalente à l'Entente-type disponible sur le site Internet du Transporteur est requise préalablement à tout raccordement de centrale au réseau de transport ou au réseau de distribution et visant à répondre aux besoins des clients du service de transport en vertu de la Partie II, de la Partie III et de la Partie IV des présentes [...].
96. Ainsi, en vertu des Tarifs et conditions, le Transporteur a l'obligation de signer une entente de raccordement substantiellement équivalente à son Entente-type et il lui est interdit d'y déroger de manière substantielle⁷⁹. La seule discrétion résiduelle disponible au Transporteur est limitée et très encadrée et se justifie pour permettre l'atteinte d'objectifs purement commerciaux, au bénéfice du Transporteur et de sa clientèle.
97. En effet, cette discrétion résiduelle permet au Transporteur d'adapter le contenu de l'Entente-type à deux fins bien circonscrites :
- a) de manière particulière afin de refléter les particularités de chacun des projets de raccordement de centrale et de chacun de ses clients;
 - b) de manière générique, afin de mettre à jour, de temps en temps, l'Entente-type disponible sur son site Internet, pour tenir compte de l'évolution de sa réalité de transporteur⁸⁰.
98. Dans le premier cas, il importe de rappeler que des modifications non-substantielles de l'Entente-type peuvent être requises afin de s'adapter à chacun des projets et à la réalité des clients promoteurs des projets. Ces modifications particulières peuvent viser des ajustements mineurs relatifs à des enjeux techniques (exigences, codes d'exploitation, restrictions d'exploitation, filière énergétique particulière) ou des adaptations au contexte particulier du projet, dont le fait qu'il s'agisse d'une nouvelle centrale ou d'une centrale existante⁸¹.
99. La discrétion résiduelle limitée dont dispose le Transporteur est explicitement prévue et encadrée de manière stricte par l'article 12A.1 TC, et aucune difficulté d'application de cette disposition, ni aucune problématique n'a été soulevée par le Transporteur ou ses clients, tel que confirmé à l'audience par le Transporteur⁸².
100. Ceci s'explique notamment par le fait que la négociation d'une entente de raccordement entre le Transporteur et ses clients (ainsi que leurs consultants juridiques et

⁷⁸ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 14 mai 2019, vol. 17, p. 15.

⁷⁹ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 14 mai 2019, vol. 17, p. 15.

⁸⁰ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 14 mai 2019, vol. 17, p. 15, 16.

⁸¹ Réponse 9.1 du Transporteur à la Demande de renseignements numéro 3 de la Régie dans la phase 2A, pièce HQT-4, Document 1.2, p. 24. Témoignage des représentants du Transporteur, 14 mai 2019, vol. 17, p. 16.

⁸² Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 14 mai 2019, vol. 17, p. 19.

techniques)⁸³ mène souvent à des modifications non substantielles de certains termes et conditions, le tout conformément aux Tarifs et conditions.

101. Ces modifications peuvent viser le choix de certains mots, l'ajout de clauses exigées par les créanciers du client ou encore l'adaptation de l'Entente-type à sa propre réalité. L'entente qui en résulte est une entente bilatérale entre le Transporteur et son client⁸⁴ conforme aux Tarifs et conditions.
102. Or, la codification d'une Entente-type équivaldrait à rendre l'entente de raccordement tripartite dans la mesure où aucune modification négociée ne pourrait être convenue sans avoir été préalablement approuvée par la Régie⁸⁵.
103. Dans le second cas, la discrétion résiduelle qu'a le Transporteur de mettre à jour son Entente-type générique disponible sur son site Internet, sans nécessité de soumettre une nouvelle Entente-type à la Régie pour approbation préalable est également limitée, encadrée et justifiée dans le contexte d'affaires du Transporteur⁸⁶.
104. En effet, il est dans l'intérêt du Transporteur et de ses clients que l'Entente-type puisse être mise à jour afin d'y incorporer les modifications requises promptement et efficacement, et non pas suivant le cycle des demandes tarifaires⁸⁷, le tout afin d'assurer que le contenu des ententes à être signées reflètent adéquatement le contexte d'affaires et la réalité du Transporteur.
105. Ces mises à jour de l'Entente-type visent à refléter l'évolution :
 - a) des pratiques commerciales pertinentes du Transporteur. À titre d'exemples, celles relatives à la gestion des risques financiers et aux dispositions spécifiques des contrats d'approvisionnement approuvés par la Régie (contribution des postes de départ limitée au montant prévue dans les contrats d'approvisionnement)⁸⁸;
 - b) des exigences techniques applicables aux centrales ou des nouvelles exigences techniques de raccordement pour les centrales raccordées au réseau de transport afin de refléter notamment des décisions de la Régie⁸⁹;
 - c) des codes d'exploitation, des normes d'entretien et d'autres informations qui doivent être ajustés sur une base régulière et qui sont contenus aux annexes de l'Entente-type⁹⁰.
106. Ainsi, contrairement à la « Formule de convention de service pour le service de transport ferme à long terme de point à point » incluse à l'appendice A des Tarifs et conditions, soit un document de moins de 5 pages contenant peu de variables, l'Entente-type est un document beaucoup plus complexe de plus de soixante pages, en plus d'annexes, contenant de nombreuses variables et se prêtant mal à une codification⁹¹.

⁸³ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 15 mai 2019, vol. 18, p. 22, 24.

⁸⁴ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 15 mai 2019, vol. 18, p. 23.

⁸⁵ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 15 mai 2019, vol. 18, p. 25-26.

⁸⁶ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 14 mai 2019, vol. 17, p. 16.

⁸⁷ Réponse 9.1 du Transporteur à la Demande de renseignements numéro 3 de la Régie dans la phase 2A, pièce HQT-4, Document 1.2, p. 24. Témoignage des représentants du Transporteur, 14 mai 2019, vol. 17, p. 18.

⁸⁸ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 14 mai 2019, vol. 17, p. 17.

⁸⁹ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 14 mai 2019, vol. 17, p. 17.

⁹⁰ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 15 mai 2019, vol. 18, p. 74.

⁹¹ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 15 mai 2019, vol. 18, p. 70 à 72.

107. Enfin, la fréquence des modifications d'ordre générique requises à l'Entente-type disponible sur le site Internet du Transporteur n'est pas pertinente aux fins de juger du caractère suffisant et adéquat de son encadrement strict déjà codifié aux Tarifs et conditions.
108. Par ailleurs, l'article 12A.1 TC prévoit également que l'Entente-type de raccordement doit être rendue disponible à tous sur le site Internet du Transporteur, ce qui en assure le caractère pleinement transparent. À cet égard, il importe de souligner qu'aucun client n'a exprimé de préoccupation à ce sujet.
109. En conséquence, la flexibilité et l'agilité résiduelles dont dispose actuellement le Transporteur dans sa gestion des ententes de raccordement et dans ses relations d'affaires avec ses clients⁹², pour modifier ou mettre à jour, de manière non substantielle, son Entente-type, sont minimales et nécessaires au Transporteur et à ses clients.
110. Si l'Entente-type devait être codifiée, il en résulterait un cadre trop rigide pour interagir et faire affaires⁹³.
111. À la lumière de ce qui précède, le Transporteur soumet que le cadre réglementaire actuel en ce qui a trait à l'Entente-type est équilibré, complet et raisonnable, qu'il est dans l'intérêt du Transporteur et de ses clients et qu'aucune modification n'est requise.

F. PROPOSITION DE LA RÉGIE EN COURS D'AUDIENCE DE MODIFIER LE TITRE DE LA SECTION C DE L'APPENDICE J

112. En audience, à la suite de questions de la Régie, le Transporteur a accepté de modifier le titre de la section C de l'appendice J afin de retirer le mot « locale » considérant que l'article 1 de cette section vise aussi la Partie III des Tarifs et conditions, comme proposé dans la réponse à l'engagement 3⁹⁴.

IV. CONCLUSIONS

113. Le Transporteur soumet que l'ensemble de ses propositions de modifications des Tarifs et conditions visées par la phase 2A sont bien fondées et demande à la Régie de les approuver.

⁹² Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 14 mai 2019, vol. 17, p. 18.

⁹³ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 14 mai 2019, vol. 17, p. 18.

⁹⁴ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 15 mai 2019, vol. 18, p. 30; Réponse du Transporteur à l'engagement 3, pièce HQT-6, Document 4.3.

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.

MONTREAL, le 23 mai 2019

(s) Norton Rose Fulbright Canada

NORTON ROSE FULBRIGHT CANADA S.E.N.C.R.L., s.r.l.

Procureurs du Transporteur

Me Éric Dunberry

Me Marie-Christine Hivon

Bureau 2500,1 Place Ville-Marie

Montréal (Québec) H3B 1R1

Tél. ED: (514) 847-4492

Tél. MCH : (514) 847-4805

Télec. : (514) 286-5474

eric.dunberry@nortonrosefulbright.com

marie-christine.hivon@nortonrosefulbright.com