

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 2B

THÈME - 1

OPPORTUNITÉ D'EXAMINER LES CATÉGORIES D'INVESTISSEMENT EXISTANTES ET LEUR DESCRIPTION

TABLE DES MATIÈRES

I.	COMMENTAIRES INTRODUCTIFS	1
II.	LA POSITION DU TRANSPORTEUR CONCERNANT LE CHOIX ET LA PORTÉE DES CATÉGORIES D'INVESTISSEMENT	2
III.	LA POSITION DU TRANSPORTEUR CONCERNANT LES MODIFICATIONS PROPOSÉES À LA DESCRIPTION SYNTHÉTIQUE	4
IV.	LA POSITION DES INTERVENANTS	5
A.	La fermeture définitive d'une centrale	5
1.	Des faits incontestables.....	6
2.	Des distinctions déterminantes.....	7
B.	Le retrait et la diminution de charge	12
C.	Réponses du Transporteur à des positions particulières des intervenants	13
1.	ACEFO	13
2.	AQCIE-CIFQ.....	15
3.	SÉ-AQLPA.....	15
4.	NEMC	16
V.	CONCLUSIONS.....	17

I. COMMENTAIRES INTRODUCTIFS

1. Un premier des trois sujets à traiter en phase 2B était défini en ces termes par la Régie, dans sa décision D-2018-152 :

[74] En conséquence, la Régie juge qu'il est pertinent d'examiner et, au besoin, de préciser, au présent dossier, les définitions des catégories d'investissements. À cette fin, la Régie souhaiterait examiner l'à-propos d'ajouter aux définitions des repères qui permettent de mieux identifier à quelles catégories d'investissements sont affectés les coûts des ajouts lors de l'examen de projets intégrés à objectifs multiples¹.

2. Aux fins de cet examen, le Transporteur a suivi une démarche fondée sur des principes assurant un cadre d'analyse historique, critique et prospectif² ainsi qu'une description adéquate des objectifs visés pour chacune des catégories d'investissement.
3. Ces principes, au nombre de quatre, traduisent des exigences de clarté, de cohérence, de communication et de compréhension³. Plus spécifiquement :
 - a) le principe de clarté vise l'établissement d'objectifs précis, distincts et exclusifs permettant d'éviter toute ambiguïté, confusion ou chevauchements de catégories⁴;
 - b) le principe de cohérence permet d'adapter les catégories d'investissement du Transporteur au cadre réglementaire et aux pratiques d'affaires au Québec, tout en étant compatibles avec l'approche utilisée par ses pairs de l'industrie⁵;
 - c) le principe de communication s'intéresse à la transparence des échanges tenus dans un cadre ouvert et public, en l'occurrence celui des demandes d'approbation de projets et de budgets d'investissement présentées à la Régie en présence de personnes intéressées et en mesure de questionner l'allocation des coûts retenue par le Transporteur⁶;
 - d) le principe de compréhension cible l'amélioration de la compréhension de la Régie et des intervenants quant à l'allocation des coûts entre les différentes catégories d'investissement⁷.
4. L'adhésion à ces principes permet d'intégrer :
 - a) l'expérience vécue dans plus d'une centaine de projets d'investissement d'une valeur individuelle excédant 25 millions de dollars⁸ dont le tiers visait des projets d'ajouts impliquant plus d'une catégorie⁹;
 - b) les préoccupations soulevées par la Régie et des intervenants, notamment lors de la réalisation de projets intégrés à objectifs multiples¹⁰;

¹ Décision D-2018-152, par. 74.

² Présentation de la preuve du Transporteur pour la phase 2B à la suite de la décision D-2018-152 de la Régie de l'énergie, pièce HQT-6, Document 2.1 (**Présentation du Transporteur du 11 mars 2019**), p. 14.

³ Présentation du Transporteur du 11 mars 2019, p. 3; témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 11 mars 2019, vol. 5, p. 17, lignes 13 et 14.

⁴ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 11 mars 2019, vol. 15, p. 17, lignes 13 à 25.

⁵ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 11 mars 2019, vol. 15, p. 18, lignes 1 à 7.

⁶ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 11 mars 2019, vol. 15, p. 18, lignes 8 à 17.

⁷ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 11 mars 2019, vol. 15, p. 18, lignes 18 à 25.

⁸ Présentation du Transporteur du 11 mars 2019, p. 4.

⁹ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 11 mars 2019, vol. 15, p. 20, lignes 16 à 22; Preuve du Transporteur pour la phase 2B à la suite de la décision D-2018-152 de la Régie de l'énergie, pièce HQT-5, Document 1 (**Preuve du Transporteur pour la phase 2B**), p. 6.

- c) la réalité des besoins et des projets prévisibles sur un horizon de planification¹¹.

5. Ce faisant, le Transporteur s'est doté d'outils :

- a) pour déterminer si ses catégories d'investissement sont adéquates et suffisantes afin d'allouer les coûts entre les catégories, pour l'ensemble de ses investissements;
- b) pour déterminer si la description synthétique de ses catégories d'investissement requise par le Règlement¹² et des objectifs qui y sont associés (**Description synthétique**) est adéquate;
- c) pour juger de l'opportunité de préciser et, le cas échéant, d'apporter des ajustements à la Description synthétique afin de mieux identifier à quelle catégorie sont affectés les coûts des ajouts de projets, et ce, afin de faciliter la compréhension de la sélection des catégories et de l'attribution des coûts.

6. De plus, le Transporteur a retenu les services d'expertise de la firme *The Brattle Group* (**Brattle**), plus particulièrement du Dr Metin Celebi, sur les sujets de la description des catégories d'investissement et du traitement des pertes. L'expert Celebi était appelé à répondre aux questions suivantes :

- a) les catégories d'investissement utilisées par le Transporteur pour classer ses investissements sont-elles adéquates afin d'attribuer adéquatement les coûts aux catégories?
- b) le traitement par le Transporteur des pertes de transport dans la planification de ses investissements est-il adéquat?¹³

II. LA POSITION DU TRANSPORTEUR CONCERNANT LE CHOIX ET LA PORTÉE DES CATÉGORIES D'INVESTISSEMENT

7. Au terme de son examen de la documentation pertinente, l'expert Celebi concluait en ces termes :

The categories used by HQT to classify its transmission investments are adequate to properly allocate costs among HQT's categories of investments.

HQT's use of its investment categories is similar to that of other transmission system operators' use of their investment categories in meeting the objectives that their respective systems face¹⁴.

8. Plus particulièrement, l'expert Celebi confirme ce qui suit:

- a) les catégories d'investissement retenues par Hydro-Québec « *are exhaustive of the types of objectives that are relevant to the currently expected needs of*

¹⁰ Décisions D-2015-209, D-2017-102, D-2016-093, D-2017-025.

¹¹ Preuve du Transporteur pour la phase 2B, p. 8 et 9.

¹² Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie, Chapitre R-6.01, r.2, (**Règlement**), article 5.

¹³ Preuve du Transporteur pour la phase 2B, p. 5 et 6.

¹⁴ Témoignage du Dr Celebi de The Brattle Groupe, pièce HQT-5, Document 3 (**Rapport Brattle**), p. 15, lignes 4 à 13.

Quebec electric system »¹⁵ et « *all of HQT's currently proposed and planned projects correspond to one or more of the existing categories* »¹⁶;

- b) ces catégories « *are mutually exclusive* »¹⁷ et « *the underlying objectives for each category are distinct from the objectives of the remaining categories* »¹⁸;
- c) l'ajout de nouvelles catégories « *would be redundant for the purpose of allocating the cost of new transmission projects to HQT customers* »¹⁹ et « *would have no effect on the allocation of costs* »²⁰;
- d) la description des catégories présentées dans la Description synthétique « *provide a transparent and clear explanation of the objectives served and types of investments that would be classified in each category, so that the Régie and the stakeholders can understand HQT's classification of specific transmission investments in the process of allocating the costs to HQT's investment categories* »²¹;
- e) l'approche suivie par le Transporteur « *for categorizing transmission investments is aligned with those of other system operators* »²²;
- f) les catégories utilisées par le Transporteur « *encompass the same types of investments as the categories of other system operators for meeting objectives that are relevant in the context of HQT system* »²³;
- g) les catégories utilisées par le Transporteur « *are put to similar use as the categories of other system operators, that is, they serve both to identify the types of investments needed to maintain a reliable electric system responsive to their customer's needs, and to allocate the costs across investment categories* »²⁴;
- h) les « *commonalities and differences* » existant entre les catégories retenues par des entités réglementées sont tributaires des « *contextual differences among the systems, such as the lack of need for new transmission to address congestion costs* »²⁵ et de la « *relevance of categories to each of their systems* »²⁶, soit des particularités propres à chacun des réseaux;
- i) selon l'expert Celebi, les principes de clarté²⁷, de cohérence²⁸, de communication²⁹ et de compréhension³⁰ évoqués précédemment sont pertinents.

9. Se fondant sur l'ensemble des considérations pertinentes et les conclusions de l'expertise réalisée par Brattle, le Transporteur a conclu ce qui suit :

¹⁵ Rapport Brattle, p. 8, ligne 4.

¹⁶ Rapport Brattle, p. 8, ligne 6.

¹⁷ Rapport Brattle, p. 8, ligne 8.

¹⁸ Rapport Brattle, p. 8, lignes 8 et 9.

¹⁹ Rapport Brattle, p. 8, lignes 11 et 12.

²⁰ Rapport Brattle, p. 8, ligne 15.

²¹ Rapport Brattle, p. 9, lignes 15 à 19.

²² Rapport Brattle, p. 10, lignes 15 et 16.

²³ Rapport Brattle, p. 9, lignes 22 à 24.

²⁴ Rapport Brattle, p. 9, lignes 24 à 27.

²⁵ Rapport Brattle, p. 10, lignes 11 à 13.

²⁶ Rapport Brattle, p. 10, ligne 15.

²⁷ Rapport Brattle, p. 9, lignes 13 à 19.

²⁸ Rapport Brattle, p. 9, ligne 9.

²⁹ Rapport Brattle, p. 9, ligne 9.

³⁰ Rapport Brattle, p. 9, lignes 5 à 9 et 14 à 19.

- a) les objectifs visés par les catégories d'investissement, tel que présentés dans la Description synthétique ajustée, sont « précis, distincts et exclusifs »³¹ évitant ainsi tout chevauchement en conformité avec les principes de clarté et de cohérence, de communication et de compréhension;
 - b) les quatre catégories d'investissement « sont adéquates et suffisantes afin d'allouer les coûts entre les catégories »³², de sorte que « l'ajout d'une catégorie ou la modification de la portée d'une catégorie »³³ existante n'est pas requis;
 - c) la « cohabitation de plusieurs catégories au sein d'un même projet, voire la concomitance de plusieurs objectifs pour une même composante »³⁴ ne « constitue aucunement un chevauchement des catégories ou de leurs objectifs » mais témoigne de la présence d'un projet intégré à objectifs multiples.
10. Pour ces raisons, le Transporteur soumet que le contenu de la Description synthétique, ainsi que les catégories d'investissement qui y sont définies et détaillées, sont bien fondés, complets, et adéquats. Ils sont conformes au cadre réglementaire en vigueur et permettent de répondre complètement aux besoins du Transporteur et de ses clients, eu égard au contexte du réseau électrique du Transporteur.
- III. LA POSITION DU TRANSPORTEUR CONCERNANT LES MODIFICATIONS PROPOSÉES À LA DESCRIPTION SYNTHÉTIQUE**
11. Pour les raisons explicitées dans sa preuve documentaire et testimoniale, le Transporteur propose des modifications à la description synthétique au moyen de repères permettant « de mieux identifier à quelle catégorie d'investissement sont affectés les coûts d'un projet »³⁵ et « en particulier lorsqu'il s'agit d'un projet intégré à objectifs multiples »³⁶. Ces ajustements sont les suivants :
- a) le regroupement des objectifs associés à chacune des catégories;
 - b) l'identification de mots clés distinctifs dans l'énumération des objectifs et leur mise en évidence;
 - c) la sélection d'exemples illustrant leur application;
 - d) l'harmonisation de la présentation des quatre catégories³⁷.
12. L'identification et la mise en évidence de mots clés dans la description des objectifs visés par ces catégories d'investissement contribuent à la formulation d'objectifs précis, distincts et exclusifs³⁸ éliminant tous risques de chevauchement, d'ambiguïté ou de confusion dans l'application de ces catégories.

³¹ Présentation du Transporteur du 11 mars 2019, p. 11.

³² Présentation du Transporteur du 11 mars 2019, p. 14.

³³ Présentation du Transporteur du 11 mars 2019, p. 4.

³⁴ Preuve du Transporteur pour la phase 2B, p. 7 de 9, lignes 6 et 7.

³⁵ Présentation du Transporteur du 11 mars 2019, p. 5.

³⁶ Preuve du Transporteur pour la phase 2B, p. 7, lignes 27 et 28.

³⁷ Preuve du Transporteur pour la phase 2B, p. 7, ligne 25 et Présentation du Transporteur du 11 mars 2019, p. 5.

³⁸ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 11 mars 2019, vol. 15, p. 28, lignes 20 à 25.

13. Les exemples viennent appuyer la description des objectifs et facilitent la compréhension de la sélection des catégories et de l'attribution des coûts par référence à des situations concrètes, récurrentes ou prévisibles pour chacune de ces catégories³⁹.
14. Le regroupement des objectifs visés au sein de sous-sections dédiées pour chacune des catégories à l'intérieur d'un format de présentation harmonisé répond au principe de « clarté »⁴⁰ et permet d'« améliorer la compréhension »⁴¹.
15. Ces ajustements, dont certains sont « des repères visuels »⁴², « forment un tout »⁴³ répondant aux quatre principes ayant guidé le Transporteur dans sa démarche analytique.
16. Cela dit, il importe de souligner que ces ajustements n'affectent en rien les objectifs et les champs d'application actuels des catégories d'investissement, lesquelles s'avéraient adéquates et suffisantes aux fins réglementaires auxquelles elles sont destinées⁴⁴.
17. Pour ces raisons, le Transporteur soumet que les modifications apportées à sa Description synthétique sont conformes à la demande de la Régie et permettent de « mieux identifier à quelle catégorie d'investissement sont affectés les coûts d'un projet »⁴⁵.

IV. LA POSITION DES INTERVENANTS

18. Certains sujets ont été abordés par plus d'un intervenant alors que d'autres sont propres à chacun. Le Transporteur traitera d'abord des sujets communs, en l'occurrence :

- a) la fermeture définitive d'une centrale, et;
- b) le retrait et la diminution de charge,

pour ensuite répondre de manière particulière à chacun des intervenants.

A. LA FERMETURE DÉFINITIVE D'UNE CENTRALE

19. Plusieurs intervenants s'opposent à la précision apportée au libellé de la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service concernant les investissements requis pour maintenir la fiabilité du réseau à la suite de la fermeture d'une centrale.
20. Pour l'ACEFO, ces investissements devraient désormais être assumés entièrement par « l'entité qui en était responsable »⁴⁶, qu'il s'agisse du Producteur ou de tout autre propriétaire de centrales, et non « par la charge locale »⁴⁷.
21. Pour l'AQCIE-CIFQ, la « fermeture d'une centrale fournissant en partie de l'électricité patrimoniale »⁴⁸ doit nécessairement engager la responsabilité d'Hydro-Québec en vertu du

³⁹ Réponse 2.2 du Transporteur à la Demande de renseignements numéro 1 de la Régie de l'énergie pour la Phase 2B, pièce HQT-5, Document 4.1.

⁴⁰ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 11 mars 2019, vol. 15, p. 22, lignes 21 à 24.

⁴¹ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 11 mars 2019, vol. 15, p. 23, ligne 3.

⁴² Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 11 mars 2019, vol. 15, p. 24, ligne 20.

⁴³ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 11 mars 2019, vol. 15, p. 23, lignes 7 et 8.

⁴⁴ Réponse du Transporteur à l'engagement numéro 2, pièce HQT-6, Document 4.2.

⁴⁵ Présentation du Transporteur du 11 mars 2019, p. 5.

⁴⁶ Preuve de l'ACEFO du 17 avril 2019, C-ACEFO-0037, (**Preuve de l'ACEFO**), p. 16.

⁴⁷ Preuve de l'ACEFO, p. 18.

⁴⁸ Preuve de l'AQCIE-CIFQ, C-AQCIE-CIFQ-0053 (**Preuve de l'AQCIE-CIFQ**), p. 8.

Décret patrimonial⁴⁹ et elle « ne saurait valablement s'en décharger en refileant la facture à sa clientèle »⁵⁰. Sur cette base, l'intervenant excluait de la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service, les investissements requis « par suite de la fermeture ou de la réduction de la capacité de centrales qui contribuent à rendre disponible l'électricité patrimoniale au sens du décret 1277-2001, lesquels demeurent à la charge exclusive d'Hydro-Québec »⁵¹.

22. Pour NEMC, il ne serait pas souhaitable « d'inclure [...] une référence spécifique à la notion de fermeture de centrale »⁵², un événement classé au titre des « événements peu fréquents »⁵³, suggérant plutôt que « les définitions actuelles répondent aux besoins et permettent à la Régie de traiter au cas par cas les situations potentielles ou des ajouts aux réseaux qui pourraient être nécessaires à la suite de la fermeture de centrale »⁵⁴. Appelée à fournir des exemples, NEMC confirme le bien-fondé d'une classification des ajouts en Maintien et amélioration de la qualité de service dans les cas de fermeture des centrales Tracy et Cadillac, mais offre une lecture non-conforme de la situation menant à la fermeture de Gentilly-2⁵⁵.
23. Enfin, pour SÉ-AQLPA, le Transporteur modifierait « le droit actuel »⁵⁶ en n'incluant pas aux coûts d'investissement en croissance comptabilisés lors de l'ajout d'une ressource « tout coût supplémentaire qui résultera de la mise hors service de cette ressource (centrale de production) durant sa durée de vie »⁵⁷, soit une forme de « police d'assurance », une « provision » imposée au propriétaire d'une centrale et susceptible d'évoluer « ultérieurement »⁵⁸.
24. Ces oppositions sont dénuées de fondement pour les motifs suivants :

1. Des faits incontestables

25. D'entrée de jeu, il importe de rappeler certains faits pertinents mis en preuve et non contestés :
- a) la fermeture d'une centrale est un événement imprévisible et hors du contrôle du Transporteur⁵⁹;
 - b) la fermeture d'une centrale est un événement susceptible de dégrader la fiabilité du réseau de transport⁶⁰;
 - c) il est à prévoir que la période de temps écoulée entre le raccordement et la fermeture définitive d'une centrale sera relativement longue, de sorte que l'état du réseau de transport, incluant les besoins à satisfaire, seront appelés à évoluer durant cette période en raison d'une multitude de facteurs d'ordres économique, technique, technologique ou normatif⁶¹;

⁴⁹ Décret 1277-2001, 24 octobre 2001 : CONCERNANT les caractéristiques de l'approvisionnement des marchés québécois en électricité patrimoniale, GAZETTE OFFICIELLE DU QUÉBEC, 14 novembre 2001, 133^e année, no 46, p. 7705, (**Décret patrimonial**); Preuve de l'AQCIE-CIFQ, p. 7-8.

⁵⁰ Preuve de l'AQCIE-CIFQ, p. 8.

⁵¹ Preuve de l'AQCIE-CIFQ, p. 9.

⁵² Preuve de la NEMC, C-NEMC-0012 (**Preuve de NEMC**), p. 6.

⁵³ Preuve de NEMC, p. 7.

⁵⁴ Preuve de NEMC, p. 6.

⁵⁵ Réponses 1.1 et 1.2 de NEMC à la Demande de renseignements numéro 1 de la Régie, C-NEMC-0015, p. 2 et 3. Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 40.

⁵⁶ Preuve de SÉ-AQLPA, p. 24, par. 34.

⁵⁷ Preuve de SÉ-AQLPA, p. 25, par. 36.

⁵⁸ Témoignage des représentants de SÉ-AQLPA, N.S., 16 mai 2019, vol. 19, p. 208, ligne 23, à la p. 210, ligne 13.

⁵⁹ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 33.

⁶⁰ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 33; Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 11 mars 2019, vol. 15, p. 38, ligne 24, p. 39, ligne 15 et p. 40, ligne 14, à la p. 41, ligne 1.

⁶¹ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 34.

- d) le Transporteur est tenu d'assurer la fiabilité du réseau de transport en vertu de ses Tarifs et conditions⁶² et ce, sans égard à l'événement ou à la combinaison d'événements déclencheurs, prévus ou imprévus, à l'origine de cette dégradation de fiabilité;
- e) la Régie reconnaît depuis 2001 que le coût d'ajouts dont l'objectif est le maintien ou l'amélioration de la fiabilité du réseau est assumé par l'ensemble de la clientèle du Transporteur, y compris à la suite d'une fermeture d'une centrale⁶³.

2. Des distinctions déterminantes

26. Bien conscient de ces faits, exigences réglementaires et précédents jurisprudentiels, le Transporteur souligne toute l'importance de distinguer :

- a) entre un évènement et son impact sur la fiabilité du réseau de transport⁶⁴;
- b) entre la fiabilité du réseau de transport et la fiabilité de l'approvisionnement d'un volume d'électricité patrimoniale;
- c) entre l'état du réseau au moment du raccordement d'une centrale et l'état du réseau au moment de la survenance d'une fermeture dégradant la fiabilité;
- d) entre un investissement en maintien de la fiabilité et l'imposition d'une nouvelle condition des services de transport.

i. Distinction entre un évènement et son impact sur la fiabilité du réseau de transport

27. L'expérience vécue au Québec⁶⁵ et la pratique observée dans d'autres juridictions⁶⁶ témoignent abondamment de la pertinence de définir des catégories d'investissement en fonction de leurs objectifs, plutôt que de tenter de dresser des listes inévitablement incomplètes d'événements « déclencheurs » aux fins d'allouer les coûts y étant associés, sans égard à leur impact sur le réseau ou le service de transport⁶⁷.

28. Aucun intervenant :

- a) ne remet en cause l'identification d'objectifs comme fondement de la catégorisation des ajouts et de l'allocation des coûts;

⁶² Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 11 mars 2019, vol. 15, p. 60 ligne 20 à la p. 61, ligne 13; Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 33.

⁶³ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 33; voir les décisions D-2014-190, par. 30-33 et 62 à 69; D-2012-037.

⁶⁴ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 33.

⁶⁵ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 11 mars 2019, vol. 15, p. 20, lignes 16 à 22; Preuve du Transporteur pour la phase 2B, p. 6.

⁶⁶ Rapport Brattle, p. 9, 10.

⁶⁷ Cette distinction explique l'absence de toute valeur à l'ajout, dans la Description synthétique, d'une section distincte dédiée à l'identification des « éléments déclencheurs ». Le recours à un nombre limité d'exemples intégrés à la description de chacune des catégories en qualité de repères permet justement d'illustrer cette distinction dans une situation concrète et ainsi de faciliter la compréhension du lecteur.

- b) ne peut ignorer les décisions rendues par la Régie dans plus d'une centaine de demandes d'autorisation de projet d'investissement d'une valeur excédant 25 millions de dollars⁶⁸;
 - c) ne peut ignorer les décisions rendues par la Régie à la suite de la fermeture de centrales, notamment Cadillac⁶⁹ et Tracy⁷⁰, affirmant le bien-fondé de l'inclusion de ces investissements dans la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service et de la répartition des coûts y associés entre tous les clients du Transporteur.
29. Pourtant, ces mêmes intervenants ont choisi de cibler le cas d'une fermeture de centrale pour déroger à ces fondements et précédents et tenter d'introduire un concept de « propriétaire-payeur » sans motif apparent sauf celui de pointer le Producteur comme débiteur.
30. Une telle incohérence dans le traitement d'un cas isolé ne peut se justifier au plan réglementaire et aucun n'intervenant ne tente sérieusement de la défendre sur la base de précédents ou de l'opinion d'un expert.
31. Qu'il s'agisse du respect d'un critère de conception⁷¹, d'une norme relative à des orages géomagnétiques⁷², de la fermeture d'une centrale, du retrait d'une charge ou de sa réduction, un investissement dont l'objectif est d'assurer le maintien ou l'amélioration de la fiabilité du réseau relève de la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service.
- ii. Distinction entre la fiabilité du réseau de transport et la fiabilité de l'approvisionnement d'un volume d'électricité patrimoniale**
32. L'AQCIE-CIFQ s'appuie sur sa propre interprétation juridique du Décret patrimonial⁷³, notamment de l'article 6, pour tenter d'imputer, « à la charge exclusive d'Hydro-Québec »⁷⁴, le coût de tout ajout requis en fiabilité à la suite de la fermeture de centrales qui « contribuent à rendre disponible l'électricité patrimoniale au sens du décret 1277-2001 »⁷⁵.
33. Cette responsabilité serait celle du Producteur, soit Hydro-Québec en sa qualité de fournisseur d'électricité au sens du Décret patrimonial⁷⁶, et s'étendrait aux cas de fermeture de centrales privées appartenant à des sociétés tierces⁷⁷.
34. Ainsi, l'AQCIE-CIFQ demande à la Régie d'utiliser les Tarifs et conditions des services de transport pour imposer nommément et directement à une société non réglementée en sa qualité de producteur d'électricité, une responsabilité financière exclusive pour des coûts d'ajouts en fiabilité du réseau de transport découlant de décisions prises par elle ou par des tiers propriétaires de centrales privées.
35. Outre :
- a) la question de compétence de la Régie pour agir de la sorte;

⁶⁸ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 11 mars 2019, vol. 15, p. 20, lignes 16 à 22; Preuve du Transporteur pour la phase 2B, p. 6.

⁶⁹ D-2012-037.

⁷⁰ D-2014-190.

⁷¹ Description synthétique, p. 7.

⁷² Description synthétique, p. 7.

⁷³ Témoignage du représentant de l'AQCIE-CIFQ, N.S., 16 mai 2019, vol. 19, p. 110, ligne 13, p. 111, ligne 15.

⁷⁴ Témoignage du représentant de l'AQCIE-CIFQ, N.S., 16 mai 2019, vol. 19, p. 81, ligne 8.

⁷⁵ Témoignage du représentant de l'AQCIE-CIFQ, N.S., 16 mai 2019, vol. 19, p. 81, ligne 6.

⁷⁶ Témoignage du représentant de l'AQCIE-CIFQ, N.S., 16 mai 2019, vol. 19, p. 112, ligne 13, à la p. 113, ligne 10.

⁷⁷ Témoignage du représentant de l'AQCIE-CIFQ, N.S., 16 mai 2019, vol. 19, p. 113, ligne 15, à la p. 117, ligne 7.

- b) les questions juridiques liées à l'interprétation du Décret patrimonial;
- c) les questions réglementaires pour juger du bien-fondé d'une telle approche sans précédent connu;
- d) les questions techniques pour déterminer si une centrale a, à un moment, contribué, en partie ou en totalité, à rendre disponible de l'électricité patrimoniale;

la proposition de l'AQCIE-CIFQ, sous couvert de la codification d'une modification à la Description synthétique, déborde largement du cadre de la phase 2 et nécessiterait tant des amendements législatifs que des modifications aux Tarifs et conditions, notamment à son Annexe 8.

36. À ce sujet, il appert de son mémoire que l'AQCIE-CIFQ se fonde lourdement sur l'article 6 du Décret patrimonial pour faire le lien entre un ajout en fiabilité à la charge du Producteur à la suite de la fermeture d'une centrale et les « services nécessaires et généralement reconnus pour [...] assurer la fiabilité et la sécurité »⁷⁸ de l'approvisionnement patrimonial.
37. Or, à l'audience, l'intervenant admettait que l'approvisionnement patrimonial sert l'alimentation de la charge locale⁷⁹ et, qu'en vertu de l'Annexe 8 des Tarifs et conditions, la fourniture des services complémentaires pour l'alimentation de la charge locale est la responsabilité du Distributeur⁸⁰.
38. En somme, suivant sa logique et son interprétation des textes, l'AQCIE-CIFQ devrait plutôt conclure à la responsabilité exclusive du Distributeur, donc de la charge locale, pour le coût de tout ajout en fiabilité à la suite d'une fermeture d'une centrale contribuant à l'alimentation de la charge locale.
39. L'objectif de l'AQCIE-CIFQ est simple : exclure du revenu requis du Transporteur ou du Distributeur tout ajout en fiabilité, sans trop se préoccuper des détails :

tout ce que je dis, c'est que ces coûts-là ne peuvent être dans les revenus requis du Transporteur ni dans ceux du Distributeur. Ou ça va, la Régie n'a pas à s'en préoccuper [...]»⁸¹.
40. Pour y arriver, elle évoque le Décret patrimonial sans trop se préoccuper des questions d'ordres juridictionnel, juridique, réglementaire et technique évoquées précédemment, ni de l'absence de fondement à sa proposition.
41. En effet, on comprendra aisément que le traitement réglementaire d'investissements requis afin d'assurer la fiabilité d'un réseau de transport constitue un sujet entièrement distinct et diffère de l'obligation d'assurer la fiabilité de « l'approvisionnement des marchés québécois en électricité patrimoniale pour un volume de 165 térawattheures »⁸².
42. On comprendra aussi que l'utilisation d'un même mot, en l'occurrence le mot « fiabilité », dans la Description synthétique et le Décret patrimonial ne peut constituer une base rationnelle pour :
 - a) prétendre que le Décret patrimonial est un document source d'obligations relatives au maintien ou à l'amélioration de la qualité ou de la fiabilité du réseau de transport;

⁷⁸ Décret patrimonial, par. 6.

⁷⁹ Témoignage du représentant de l'AQCIE-CIFQ, N.S., 16 mai 2019, vol. 19, p. 119, lignes 3-6.

⁸⁰ Témoignage du représentant de l'AQCIE-CIFQ, N.S., 16 mai 2019, vol. 19, p. 119, ligne 3, à la p. 120, ligne 3.

⁸¹ Témoignage du représentant de l'AQCIE-CIFQ, N.S., 16 mai 2019, vol. 19, p. 118.

⁸² Décret patrimonial, par. 6.

- b) mettre en cause la capacité du Producteur d'assurer l'approvisionnement d'un volume d'électricité patrimoniale à partir de l'ensemble des centrales et autres ressources désignées à cette fin en dépit de la fermeture d'une centrale en un lieu et à un moment spécifique;
 - c) mettre en cause la capacité du Distributeur, ou de son fournisseur, d'assurer la fourniture des services complémentaires à partir de l'ensemble des centrales et autres ressources désignées à cette fin en dépit de la fermeture d'une centrale en un lieu et à un moment spécifique;
 - d) déroger à l'approche historique autorisée par la Régie et imputer à un fournisseur, qu'il s'agisse du Producteur ou d'un propriétaire d'une centrale privée, y compris des membres de l'AQCIE-CIFQ⁸³, le coût d'ajouts servant au maintien ou à l'amélioration de la qualité ou de la fiabilité du réseau de transport.
43. En vertu de ses Tarifs et conditions, le Transporteur est tenu de fournir un service de transport permettant de répondre aux besoins de ses clients, en assurant la fiabilité du réseau et la qualité du service⁸⁴. À cette fin, il est appelé à réaliser des projets dont l'objectif est le maintien ou l'amélioration de cette fiabilité.
44. Depuis 2001, ces investissements sont classés dans la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service⁸⁵.
45. En vertu des dispositions pertinentes de sa loi constitutive⁸⁶, de la loi habilitante de la Régie⁸⁷ et du Décret patrimonial, Hydro-Québec, à titre de fournisseur d'électricité, est tenue de fournir à Hydro-Québec, à titre de distributeur d'électricité, un volume d'électricité patrimoniale dont les caractéristiques sont fixées par le gouvernement.
46. Ces dispositions légales n'interviennent aucunement dans la réglementation des services de transport ni le traitement ou la catégorisation des projets d'investissement en fiabilité sur le réseau de transport.

iii. Distinction entre l'état du réseau au moment du raccordement d'une centrale et l'état du réseau au moment de la survenance d'une fermeture dégradant la fiabilité

47. De nombreuses années se seront fort probablement écoulées entre l'ouverture et la fermeture d'une centrale⁸⁸ et l'état du réseau à son ouverture sera nécessairement différent de son état au moment de sa fermeture en raison d'une multitude d'événements prévisibles ou imprévus attribuables à une multitude de participants de marché, qu'ils s'agissent de la réalisation ou non de projets annoncés et en file d'attente, de l'évolution des besoins de la charge locale, de travaux en pérennité, en fiabilité ou en respect des exigences⁸⁹.
48. Or, un ajout en fiabilité à la suite de la fermeture d'une centrale :

⁸³ Témoignage du représentant de l'AQCIE-CIFQ, N.S., 16 mai 2019, vol. 19, p. 116, ligne 6, à la p. 117, ligne 7.

⁸⁴ Réponse 1.1 du Transporteur à la Demande de renseignements numéro 1 de l'Association coopérative d'économie familiale de l'Outaouais (ACEFO) pour la phase 2B, pièce HQT-5, Document 4.2.

⁸⁵ Réponse 1.1 du Transporteur à la Demande de renseignements numéro 1 de l'Association coopérative d'économie familiale de l'Outaouais (ACEFO) pour la phase 2B, pièce HQT-5, Document 4.2.

⁸⁶ *Loi sur Hydro-Québec*, L.R.Q., Chapitre H-5.

⁸⁷ *Loi sur la Régie de l'énergie (LRÉ)*, L.R.Q., Chapitre R-6.01.

⁸⁸ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 34.

⁸⁹ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 34.

- a) est tributaire de l'état du réseau au moment de cette fermeture, tenant compte de l'ensemble des faits pertinents connus à ce moment⁹⁰; et
 - b) est imputable à cette multitude d'événements survenus et de participants intervenus entre l'ouverture et la fermeture d'une centrale⁹¹.
49. L'application inversée d'une variante du principe « déclencheur-payeur » que semblent invoquer (sans le nommer) l'ACEFO, l'AQCIE-CIFQ et SE-AQLPA pour faire payer « l'entité » responsable de la fermeture impliquerait, en toute logique, une analyse rétrospective de la causalité associant une dégradation de la fiabilité à cette multitude d'événements et de participants.
50. Outre toutes les difficultés exprimées en audience quant à la faisabilité d'une telle analyse causale rétrospective⁹², il semble, du moins *a priori*, que son résultat ne peut qu'être contraire à la position des intervenants.
51. En effet, l'ouverture et l'exploitation d'une centrale, à la charge financière de son propriétaire procurent au réseau une stabilité accrue⁹³.
52. Toute chose étant égale, n'eût été de l'évolution de l'état du réseau imputable à cette multitude d'événements et de tiers participants postérieurs à l'ouverture d'une centrale, sa fermeture mènerait logiquement au *statu quo* en matière de fiabilité, plutôt qu'à une dégradation⁹⁴.
53. En somme, au net, au plan causal⁹⁵, rien dans la preuve des intervenants ne permet de conclure que, sur la période considérée, le propriétaire d'une centrale est responsable de la dégradation de la fiabilité du réseau pour laquelle les ajouts sont requis.

iv. Distinction entre un investissement en maintien de la fiabilité et l'imposition d'une nouvelle condition de service de transport

54. Correctement caractérisée au plan réglementaire, la proposition d'imputer au propriétaire d'une centrale le coût d'ajouts en maintien de la fiabilité du réseau à la suite de sa fermeture ne constitue pas une modalité relative à un investissement mais l'imposition d'un frais de sortie, d'un « *exit fee* » au sens de la jurisprudence, soit une nouvelle condition financière à la fourniture des services de transport.
55. Or, rappelons que le producteur qui décide de fermer sa centrale a, à l'origine, payé pour les ajouts au réseau aux fins de s'y raccorder, ainsi que les tarifs de transport tout au long de son contrat, conformément aux Tarifs et conditions⁹⁶.
56. Ces coûts étaient connus et le client et ses créanciers ont pris la décision d'affaires d'aller de l'avant en toute connaissance de cause quant aux coûts de raccordement requis⁹⁷.
57. L'idée suivant laquelle les coûts d'ajouts au réseau pour en maintenir la fiabilité devraient désormais être imputables au client qui quitte le réseau représente « un risque financier

⁹⁰ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 35-37.

⁹¹ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 35-37. Admis par SE-AQLPA : Témoignage du représentant de SE-AQLPA, N.S., 16 mai 2019, vol. 19, p. 210, ligne 19, à la p. 211, ligne 1; page 216, ligne 24, à la p. 217, ligne 4.

⁹² Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 37-38.

⁹³ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 37.

⁹⁴ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 37.

⁹⁵ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 37.

⁹⁶ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 41.

⁹⁷ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 42-43.

complètement déraisonnable », équivalant à un « chèque en blanc » de la part des clients du Transporteur⁹⁸.

58. Une telle approche pourrait avoir des conséquences désastreuses pour le marché⁹⁹ et « bloquerait complètement le développement du réseau »¹⁰⁰, tel que confirmé par le Transporteur à l'audience.
59. Les Tarifs et conditions ne permettent pas l'imposition d'un frais de sortie à la clientèle, et l'instauration d'une telle mesure implique nécessairement un amendement formel aux Tarifs et conditions, au terme d'un débat public sur l'opportunité de responsabiliser ou pénaliser un fournisseur ou un usager du réseau lorsqu'il cesse d'utiliser un service réglementé, en partie ou en totalité.
60. Un débat similaire devrait être tenu simultanément lors du retrait ou de la réduction d'une charge imputable à un utilisateur du réseau suite¹⁰¹, à titre illustratif, à la fermeture d'une usine ou à une baisse de la production d'un client industriel¹⁰².
61. Ce débat déborde largement le cadre autorisé de la phase 2B et ne pourrait être légalement tenu en l'instance.
62. À ce sujet, la position de la SE-AQLPA quant à l'état du droit actuel est dénuée de tout fondement juridique. Ni les Tarifs et conditions, ni l'ensemble des précédents en matière d'ajouts n'imposent de telles barrières ou pénalités financières à la sortie pour le propriétaire d'une ressource ou d'une charge.
63. À noter plutôt qu'il est prévu que, dans le cas de la fermeture d'une centrale, son propriétaire demeure tenu de satisfaire à ses engagements pris en vertu de l'entente de raccordement, y compris des obligations de remboursement du coût des ajouts réalisés pour raccorder sa centrale¹⁰³.

B. LE RETRAIT ET LA DIMINUTION DE CHARGE

64. Rappelons que le Transporteur n'exerce aucun contrôle sur l'évolution du contexte économique ou industriel prévalant à l'échelle régionale ou provinciale, ni sur les variations du niveau d'activités de la clientèle¹⁰⁴.
65. Par contre, le Transporteur demeure tenu légalement d'assurer la fiabilité de son réseau et de voir aux besoins de ses clients.
66. Qu'il s'agisse du retrait ou d'une réduction de charge, c'est à l'objectif d'un projet d'investissement et non à un événement ou à une combinaison d'événements « déclencheurs » qu'il faut se référer pour le classer adéquatement¹⁰⁵.

⁹⁸ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 42-44.

⁹⁹ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 43.

¹⁰⁰ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 43.

¹⁰¹ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 38.

¹⁰² Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 39.

¹⁰³ Réponse 1.1 du Transporteur à la Demande de renseignements numéro 1 de l'Association coopérative d'économie familiale de l'Outaouais (ACEFO) pour la phase 2B, pièce HQT-5, Document 4.2.

¹⁰⁴ Argumentation, par. 25.

¹⁰⁵ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 33, 36, 39.

67. Ainsi, à titre illustratif, l'ajout d'un nouveau transformateur justifié par l'insuffisance prévisible de la capacité d'un poste pour satisfaire à la prévision de charge du Distributeur sera classée en « Croissance », en l'absence même d'une croissance globale à l'échelle du réseau¹⁰⁶.
68. En raison des mêmes distinctions évoquées précédemment aux paragraphes 27 à 31, 47 à 53 et 54-63, la responsabilisation des entités liée au retrait ou à la réduction de charge est dénuée de fondement.

C. RÉPONSES DU TRANSPORTEUR À DES POSITIONS PARTICULIÈRES DES INTERVENANTS

1. ACEFO

69. Outre le traitement d'ajouts à la suite de la fermeture d'une centrale discuté ci-dessus, l'ACEFO formule un certain nombre de recommandations qui ont fait l'objet de commentaires en audience.
70. L'une de ces recommandations concerne « des cas d'intégration qui dépendent de prévisions de la demande régionale »:

L'ACEFO recommande à la Régie de demander au Transporteur, dans un dossier subséquent, de proposer des modifications à la politique d'ajouts pour couvrir les cas d'intégration qui dépendent de prévisions de la demande régionale qui peuvent ne pas se concrétiser, comme dans l'exemple de la Côte-Nord pour le cas de l'intégration de centrales de production en amont du corridor Manic-Québec¹⁰⁷.

71. Le Transporteur s'oppose à cette recommandation pour trois motifs :
72. **Premièrement**, en vertu des Tarifs et conditions, le Transporteur est tenu « d'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 des clients de charge locale »¹⁰⁸.
73. À cette fin, le Transporteur agit sur la base « des meilleures hypothèses »¹⁰⁹ de prévisions de charge fournies par le Distributeur, « des experts en la matière »¹¹⁰ et planifie son réseau « à l'aide des informations les plus précises possible »¹¹¹.
74. Or, en raison de la nature même du processus prévisionnel, une incertitude demeure quant à la charge qui sera mesurée en temps réel et ces écarts ne constituent pas des « erreurs » comme l'affirme l'ACEFO¹¹², mais le reflet d'une imprécision inhérente à l'établissement de prévisions.
75. Curieusement, l'ACEFO croit qu'une mesure statistique de l'incertitude permet de l'éliminer aux fins de l'examen d'un projet bien réel dans un cadre spécifique¹¹³.
76. **Deuxièmement**, d'un point de vue méthodologique, le Transporteur planifie son réseau dans le respect des principes réglementaires reconnus et des pratiques établies par la Régie, y compris l'application d'un principe du déclencheur-payeur et le respect de la file d'attente ou « queueing ».

¹⁰⁶ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 11 mars 2019, vol. 15, p. 84.

¹⁰⁷ Preuve de l'ACEFO, p. 23.

¹⁰⁸ Article 36.2, Tarifs et conditions.

¹⁰⁹ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 47, ligne 11, à la p. 48, ligne 12.

¹¹⁰ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 48, lignes 5 à 6.

¹¹¹ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 47, ligne 11, à la p. 48, ligne 12.

¹¹² Présentation de l'ACEFO du 15 mai 2019, C-ACEFO-0041 (**Présentation de l'ACEFO**), p. 20.

¹¹³ Présentation de l'ACEFO, p. 23.

77. Bien que l'ACEFO le conteste¹¹⁴, la mise en œuvre de sa recommandation implique nécessairement un réexamen rétrospectif d'un projet d'investissement et cherche à modifier l'allocation des coûts établis à l'origine, de façon prospective, sur la base des meilleurs renseignements disponibles au moment de l'optimisation de la solution retenue pour satisfaire aux besoins de la clientèle¹¹⁵.
78. Ce réexamen s'effectuerait au moyen d'une « condition » suspensive assujettissant le propriétaire d'une centrale à une charge financière sous la forme d'un surcoût « d'intégration Y »¹¹⁶ ou d'une limitation de « production captive »¹¹⁷.
79. Ainsi, la détermination des coûts de raccordement deviendrait hautement complexe au plan méthodologique, et s'effectuerait en contravention des principes réglementaires reconnus et des pratiques établies par la Régie.
80. **Troisièmement**, et l'ACEFO le reconnaît expressément¹¹⁸, sa proposition a pour principal, voire seul objectif d'effectuer un transfert du risque prévisionnel au compte d'un client, en l'occurrence les propriétaires de centrale, qu'il s'agisse du Producteur ou d'un producteur privé.
- Ainsi le risque sur la prévision de la charge est pris par le client qui demande l'intégration de production et non par les autres clients¹¹⁹.
81. Au plan commercial, ce transfert de risque revient à exiger « un chèque en blanc », soit une demande déraisonnable :
- Donc, c'est un risque, encore une fois, pour nous qui est complètement déraisonnable d'un point de vue commercial qui devrait être supporté par l'ensemble des clients ou par un client en particulier.
- [...]
- Et comme on l'a déjà mentionné pour le sujet précédent, donc au sujet de la fermeture de centrales, pour moi, ça revient un peu au fait de faire signer, encore une fois, un chèque en blanc à un client pour dire « bien, si jamais la révision ou la photo qu'on a prise au moment X ne se concrétise pas, bien tu devras assumer le risque-là qui vient avec »¹²⁰.
82. Qui prendrait un tel risque indéterminé sur lequel il n'exerce aucun contrôle? Invitons l'ACEFO à vérifier auprès de Brookfield, Boralex, Énergex ou Nalcor¹²¹.
83. En somme, la recommandation de l'ACEFO présume d'« erreurs » du Distributeur pour responsabiliser des tiers sans égard aux réalités commerciales et au cadre réglementaire actuel afin de convertir une incertitude normale et inhérente aux prévisions de charges en une incertitude contractuelle et commerciale déraisonnable.
84. La preuve est largement suffisante pour immédiatement rejeter cette recommandation et le Transporteur s'oppose à tout report dans un dossier subséquent.
85. Considérant ce qui précède relativement à cette recommandation et la position du Transporteur concernant la recommandation numéro 7 de l'ACEFO¹²² en phase 2A, le Transporteur soumet

¹¹⁴ Présentation de l'ACEFO, p. 24.

¹¹⁵ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 48, ligne 13, à la p. 49, ligne 5.

¹¹⁶ Présentation de l'ACEFO, p. 22.

¹¹⁷ Présentation de l'ACEFO, p. 21.

¹¹⁸ Présentation de l'ACEFO, p. 22.

¹¹⁹ Présentation de l'ACEFO, p. 22.

¹²⁰ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 49, ligne 23, à la p. 50, ligne 10.

¹²¹ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 49, lignes 14 à 22.

¹²² Argumentation du Transporteur, phase 2A, par. 58 à 74.

que la recommandation numéro 12 de l'ACEFO portant sur la modification de la dénomination de la catégorie « Croissance » des besoins pour « Modification » des besoins est non fondée.

2. AQCIE-CIFQ

86. Sans égard au dispositif des décisions D-2015-209 et D-2018-152, l'AQCIE-CIFQ a cherché à relancer un débat sur un sujet déjà jugé au terme d'un débat de fond récent¹²³ et exclus de la présente Phase 2B, soit l'imposition d'un principe du « bénéficiaire-payeur ». Cette partie de la preuve de l'intervenant a été rejetée¹²⁴.
87. Concernant la demande de modification du paragraphe 3.1 de la Description synthétique pour y ajouter, à l'égard du raccordement d'une ressource, les mots « y compris les ajouts requis pour assurer le transit à partir du point de réception jusqu'au point de livraison »¹²⁵, et, à l'égard d'une interconnexion, les mots « y compris tous les investissements sur le réseau de transport en amont de l'interconnexion qui sont requis pour acheminer l'électricité jusqu'au point d'interconnexion »¹²⁶, le Transporteur a précisé en audience que tous les ajouts requis pour répondre aux demandes de ses clients, qu'il s'agisse du raccordement d'une ressource ou de la réalisation d'une interconnexion sont inclus.

R. Oui. Notre commentaire à ce niveau-là, c'est que, pour nous, c'est implicite comme quoi que tous les ajouts requis, donc qu'ils soient en amont, en aval, de côté, en dessous, au-dessus, tout ça c'est tout compris dans le projet d'investissements qu'on va faire pour le raccordement d'une nouvelle centrale. Donc, on n'avait pas besoin, on ne voyait pas l'intérêt d'ajouter ce petit bout de phrase là, là, à la fin¹²⁷.

88. Cette confirmation énoncée en des termes clairs et sans réserve dispose définitivement de toute ambiguïté ou doute possible quant à l'interprétation large et inclusive de la notion d'ajout et rend inutile la proposition de l'AQCIE-CIFQ.
89. Que cette confirmation donnée sous serment en audience en réponse à une question spécifique du procureur de la Régie ne soit pas de nature à rassurer l'intervenant¹²⁸ révèle un niveau d'inconfort subjectif propre à son représentant, non un motif raisonnable pour modifier la Description synthétique.

3. SÉ-AQLPA

90. En dépit de l'exclusion de ce sujet¹²⁹ et de la portée restreinte de son intervention¹³⁰, SÉ-AQLPA a présenté une preuve pour débattre du traitement d'ajouts qui, selon ses hypothèses, comporte une réserve de capacité de transport¹³¹, et ainsi tenté de réintroduire, sans le nommer, le principe du « bénéficiaire-payeur »¹³². Cette partie de la preuve de l'intervenant a été rejetée¹³³.

¹²³ Décision D-2015-209.

¹²⁴ Décision de la Régie sur l'objection du Transporteur, N.S., 16 mai 2019, vol. 19, p. 67.

¹²⁵ Preuve de l'AQCIE-CIFQ, p. 12.

¹²⁶ Preuve de l'AQCIE-CIFQ, p. 13-14.

¹²⁷ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 163.

¹²⁸ Témoignage des représentants de l'AQCIE-CIFQ, N.S., 16 mai 2019, vol. 19, p. 103, ligne 12, à la p. 109, ligne 13.

¹²⁹ Décision D-2018-152.

¹³⁰ Décision D-2018-055.

¹³¹ Preuve de SÉ-AQLPA, C-SÉ-AQLPA-0013 (**Preuve de SÉ-AQLPA**), p. 17.

¹³² Preuve de SÉ-AQLPA, p. 17.

¹³³ Décision de la Régie sur l'objection du Transporteur, N.S., 16 mai 2019, vol. 19, p. 136 à 192.

4. NEMC

91. NEMC appuie les propositions du Transporteur lorsqu'elle affirme « que les définitions présentement en vigueur ne nécessitent pas de modifications significatives pouvant en altérer la portée »¹³⁴.
92. En effet, les ajustements proposés, essentiellement sous forme de repères, ne modifient pas les objectifs ou la portée des catégories d'investissement, alors que d'autres ne font que rendre explicite ce qui était implicite¹³⁵. Il en est ainsi, notamment, pour la référence à la fermeture de centrales¹³⁶.
93. D'ailleurs, à l'audience, NEMC confirmera que tout élément de contenu, de forme et de structure de la Description synthétique proposée que l'on retrouve également dans la description synthétique présentement en vigueur est approprié:

Q. [184] As a general proposition, would you agree with me that everything that we find, based on your position, everything that you find in terms of content, format or structure, in the current definition, that has not been changed in the proposed definition is appropriate, correct?

A. Yes. [...]

Q. [168] Now is it your position that those categories are perfect as they are now and if the Régie, maybe not perfect, but they are good enough that if the Régie decided to do nothing about them and not change one word, NEMC would be comfortable with that decision?

R. Yes¹³⁷.

94. Plus particulièrement, NEMC confirmera son accord avec les éléments suivants :
- a) la définition des catégories en fonction de leurs objectifs propres¹³⁸;
 - b) le choix des quatre catégories retenues¹³⁹;
 - c) le caractère mutuellement exclusif des catégories retenues¹⁴⁰;
 - d) la suffisance des catégories retenues pour traiter adéquatement des ajouts en fiabilité à la suite de la fermeture d'une centrale¹⁴¹;
 - e) la suffisance des catégories retenues pour traiter adéquatement des ajouts en fiabilité à la suite du retrait ou de la diminution de charge¹⁴²;
 - f) l'absence d'une référence aux pertes électriques dans la description des catégories retenues¹⁴³;

¹³⁴ Preuve de NEMC, p. 2.

¹³⁵ Témoignage des représentants du Transporteur, 13 mai 2019, vol. 16, p. 168; Réponse du Transporteur à l'engagement numéro 2, pièce HQT-6, Document 4.2.

¹³⁶ Témoignage des représentants du Transporteur, 13 mai 2019, vol. 16, p. 44.

¹³⁷ Témoignage des représentants de NEMC, N.S., 15 mai 2019, vol. 18, p. 178, lignes 14-20; p. 170, lignes 19-25.

¹³⁸ Témoignage des représentants de NEMC, N.S., 15 mai 2019, vol. 18, p. 167, ligne 17, à la p. 168, ligne 16.

¹³⁹ Témoignage des représentants de NEMC, N.S., 15 mai 2019, vol. 18, p. 167, lignes 7-12.

¹⁴⁰ Témoignage des représentants de NEMC, N.S., 15 mai 2019, vol. 18, p. 167, lignes 13-16.

¹⁴¹ Témoignage des représentants de NEMC, N.S., 15 mai 2019, vol. 18, p. 168, ligne 17, à la p. 169, ligne 14.

¹⁴² Témoignage des représentants de NEMC, N.S., 15 mai 2019, vol. 18, p. 170, lignes 8-13.

¹⁴³ Témoignage des représentants de NEMC, N.S., 15 mai 2019, vol. 18, p. 170, lignes 14-17.

- g) le respect à ce jour, par les catégories retenues, des principes de traitement équitable et d'accès non discriminatoire¹⁴⁴.
95. Il est donc erroné d'alléguer une « refonte majeure »¹⁴⁵ des catégories d'investissement.
96. Par ailleurs, le recours à quelques exemples illustratifs n'est pas nouveau¹⁴⁶, ni de nature à modifier ou à restreindre la portée des catégories d'investissement, d'autant plus que ces exemples sont ancrés dans l'expérience vécue depuis 2001 et des décisions de la Régie.
97. À ce sujet, la position de NEMC est contradictoire, se disant d'accord avec le principe de l'utilisation d'exemples dans la description synthétique présentement en vigueur¹⁴⁷ et en désaccord avec le principe de l'utilisation d'exemples dans la Description synthétique proposée¹⁴⁸.
98. Par ailleurs, l'affirmation de NEMC voulant que « tout ajout de capacité de transit devrait être considéré comme un investissement dans la catégorie de la Croissance » et dénué de tout appui jurisprudentiel et incompatible avec la position de NEMC concernant le bien-fondé de la description synthétique présentement en vigueur.
99. En effet, on ne saurait classer un investissement sans égard à l'objectif qu'il cherche à satisfaire, de l'admission même de NEMC, ni allouer des coûts sans égard aux circonstances pertinentes propres à chaque projet.

V. CONCLUSIONS

100. Pour ces motifs, le Transporteur soumet que :
- a) les objectifs visés par les catégories d'investissement, tel que présentés dans la Description synthétique ajustée, sont « précis, distincts et exclusifs » évitant ainsi tout chevauchement en conformité avec les principes de clarté et de cohérence, de communication et de compréhension;
 - b) les quatre catégories d'investissement « sont adéquates et suffisantes afin d'allouer les coûts entre les catégories » de sorte que « l'ajout d'une catégorie ou la modification de la portée d'une catégorie » existante ne sont pas requis;
 - c) la « cohabitation de plusieurs catégories au sein d'un même projet, voire la concomitance de plusieurs objectifs pour une même composante » ne « constitue aucunement un chevauchement des catégories ou de leurs objectifs » mais témoigne de la présence d'un projet intégré à objectifs multiples;
 - d) les modifications apportées à la Description synthétique sont conformes à la demande de la Régie et permettent de « mieux identifier à quelle catégorie d'investissement sont affectés les coûts d'un projet ».

¹⁴⁴ Témoignage des représentants de NEMC, N.S., 15 mai 2019, vol. 18, p. 195, lignes 8-18.

¹⁴⁵ Preuve de NEMC, p. 2.

¹⁴⁶ Voir la Description synthétique des investissements et de leurs objectifs actuellement en vigueur, pièce B-0216, p. 6, 7, 8 et 9.

¹⁴⁷ Témoignage des représentants de NEMC, N.S., 15 mai 2019, vol. 18, p. 166, lignes 10-21.

¹⁴⁸ Preuve de NEMC, page 3.

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.

Montréal, le 23 mai 2019

(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

Tél. MCH : (514) 847-4805

Télec. : (514) 286-5474

eric.dunberry@nortonrosefulbright.com

marie-christine.hivon@nortonrosefulbright.com