C A N A D A

PROVINCE DE QUÉBEC

DISTRICT DE MONTRÉAL

R-3888-2014 Phase 2

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

HYDRO-QUÉBEC, dans ses activités de transport d'électricité

(ci-après le « **Transporteur** »)

Demanderesse

et

NALCOR ENERGY MARKETING CORPORATION, société légalement constituée en vertu des lois de la province de Terre-Neuve-et-Labrador et ayant son siège social au 500, Columbus Drive, P.O. Box 15200, en la ville de St-John's, Newfoundland A1B 0P5

(ci-après « **NEMC** »)

Intervenante

ARGUMENTATION DE NEMC
DEMANDE DU TRANSPORTEUR RELATIVE À LA POLITIQUE D'AJOUTS AU RÉSEAU DE TRANSPORT

INTRODUCTION

1. NEMC est une cliente du service de transport point à point d'Hydro-Québec TransÉnergie (le « **Transporteur** »).

> « NEMC is a point-to-point customer of HQT. We have the use of our affiliate, Newfoundland and Labrador Hydro, or NLH's long term firm point-to-point transmission rights of two hundred and sixty-five megawatts (265 MW) through the HQT transmission system. We transmit roughly one point six terawatthours (1.6 TWh) of energy each year.[1] »

2. NEMC est une société affiliée de Newfoundland and Labrador Hydro (« NLH ») au nom de laquelle elle utilise le réseau du Transporteur et exporte de l'électricité de Terre-Neuve-et-Labrador vers les marchés de gros dans le nord-est de l'Amérique du Nord.

[1] Notes sténographiques du 15 mai 2019, p. 145, lignes 5 à 11.

3. NEMC a limité sa preuve pour répondre aux préoccupations de la Régie de l'énergie (la Régie) dans la décision D-2018-152 concernant les éléments suivants :

- L'inclusion des pertes d'électricité dans la catégorie maintien et amélioration;
- L'opportunité de reconsidérer les catégories d'investissements existantes et leurs définitions;
- L'opportunité d'inclure les définitions des catégories d'investissements dans la section 1 du texte des tarifs et conditions des services de transport d'électricité d'Hydro-Québec.

4. NEMC rappelle dans sa preuve (p. 1) que la Régie s'interrogeait sur l'opportunité de reconsidérer les catégories d'investissements ainsi que leurs définitions :

> [72] La Régie est d'avis que des précisions dans les définitions pourraient amener une plus grande prévisibilité et une stabilité dans ses décisions, ainsi qu'une plus grande efficience lors de l'examen des dossiers en vertu de l'article 73 de la Loi. Le débat effectué dans le présent dossier n'aurait pas à être soulevé ou repris à chacune de ces occasions.
>
> [73] Ainsi, la Régie partage la vision de l'ACEFO, selon laquelle la question fondamentale à se poser est de savoir s'il y a place à l'amélioration des définitions des catégories d'investissements afin de clarifier l'application de ces définitions lors de projets à objectifs multiples.
>
> [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 multiples.

5. Compte tenu de l'importance que représentent les dépenses liées aux projets d'investissement du Transporteur dans les années à venir et dans l'établissement de la base de tarification servant à établir le tarif de transport, NEMC estime que cet enjeu doit être traité avec diligence. À titre d'exemple, le projet de ligne à 735 kV Chamouchouane-Bout-de-l'île représente à lui seul 764 M$ sur un total de 1 260.4 M$ représentant les principaux projets majeurs avec une mise en service prévue pour l'année témoin 2019[2].

---

[2] Dossier R-4059-2018, pièce B-0024, page 21, tableau 20.

6. Comme le rappelait le témoin de NEMC à l'audience :

> « NEMC has an interest in this present file because we want to ensure that when the costs of investments in the transmission system are allocated that none of HQT's customers are unduly favored and this is especially important in this time of growth for HQT's affiliates.
>
> Transmission investment can have significant rate impacts on point to point customers. We have seen requests for investments as large as eight hundred million dollars ($800 M) which could impact NEMC and its affiliate NLH by five million dollars ($5 M).[3] »

7. Cet enjeu est d'autant plus important que le Transporteur a indiqué, au cours des récents dossiers tarifaires, qu'il compte procéder à des investissements majeurs dans les prochaines années.

8. Ces investissements auront potentiellement un impact tarifaire significatif pour la clientèle.[4]

PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES LIÉS À LA POLITIQUE D'AJOUT

9. NEMC a jugé important de rappeler dans sa preuve (p. 2) que, lors du premier dossier tarifaire du Transporteur[5], il a été convenu que tout ajout au réseau respecte le principe de la neutralité tarifaire.

10. En conformité avec ce principe, il a été déterminé par la Régie que les ajouts au réseau réalisés pour répondre aux besoins de croissance du service de transport n'auront pas d'impact à la hausse sur les tarifs de transport.

11. Seuls les ajouts au réseau de transport réalisés pour en assurer la pérennité et la fiabilité seront intégrés au coût de service et auront ainsi un impact à la hausse sur les tarifs des utilisateurs.

12. Le principe de neutralité tarifaire est tout à fait conforme au principe de causalité des coûts qui assure, entre autres, un accès non discriminatoire au réseau du Transporteur.

---

[3] Notes sténographiques du 15 mai 2019, p. 146, lignes 2 à 13.

[4] Dossier R-4059-2018, pièce B-0031, Tableaux 7 et 8.

[5] Dossier R-3401-98.

13. D'ailleurs, la Régie a approuvé, dans le cadre de la phase 1 du présent dossier R-3888-2014, les principes directeurs suivants[6] :

> « 1. éviter les coûts excessifs d'ajouts au réseau demandés par un client et, ainsi, protéger les clients existants;
> 2. assurer la couverture des coûts des ajouts au réseau réalisés pour un client;
> 3. assurer un traitement équitable et un accès non discriminatoire au réseau de transport à tous les clients du Transporteur. »

14. NEMC a réitéré ces principes à l'audience :

> « Specifically, we would like to see that the regulatory principles that were approved by the Régie in Phase 1 of this proceeding are respected and these principles include to avoid excessive costs of network upgrades requested by a customer and therefore to protect existing customers, to cover the cost of network upgrades requested or made for customers and to ensure fair and non-discriminatory access to the transmission system for all of HQT's customers.[7] »

15. NEMC est d'avis que l'étude des enjeux traités dans le présent dossier doit se faire en conformité des principes directeurs mentionnés ci-dessous.

L'INCLUSION DES PERTES D'ÉLECTRICITÉ DANS LA CATÉGORIE MAINTIEN ET AMÉLIORATION

16. Tel qu'expliqué dans sa preuve (p. 2), NEMC ne juge plus nécessaire de faire référence à la notion de pertes dans la définition de catégorie *Croissance des besoins de la clientèle*. NEMC juge que la référence aux pertes électriques est trop spécifique et ne devrait faire partie des définitions génériques des catégories d'investissement.

17. NEMC rappelle que le justificatif de l'inclusion de référence aux pertes à même le contenu des définitions des différentes catégories d'investissement était motivé par le désir d'HQT, exprimé dans le dossier R-4012-2017, d'ajouter uniquement une référence aux pertes à la catégorie *Maintien et amélioration de la qualité de service*.

18. NEMC avait alors exprimé l'intention, afin de maintenir une cohérence économique et réglementaire, d'ajouter une référence aux pertes aux autres définitions de catégories d'investissement incluant celles reliées aux investissements liés à l'ajout de capacité de production.

---

[6] D-2015-209, par. 83.

[7] Notes sténographiques du 15 mai 2019, p. 145, lignes 17 à 25, et p. 146, ligne 1.

L'OPPORTUNITÉ DE RECONSIDÉRER LES CATÉGORIES D'INVESTISSEMENTS EXISTANTES ET LEUR DÉFINITION

19. NEMC est d'avis que les définitions présentement en vigueur[8] ne nécessitent pas de modifications significatives pouvant en altérer la portée. En effet, selon notre analyse, les définitions présentement en vigueur respectent les principes réglementaires définis par la Régie dans la décision D-2002-095.

20. NEMC constate néanmoins que le Transporteur procède à une réécriture importante du libellé des quatre définitions de catégorie d'investissements. En effet, en consultant la pièce B-0184, la Régie pourra constater l'ampleur des modifications proposées par le Transporteur.

21. À l'issue de l'audience, et après avoir entendu la preuve, NEMC croit toujours que les changements proposés dérogent aux principes réglementaires mentionnés au paragraphe 13 du présent document et notamment à l'égard de l'objectif de protéger les clients actuels du Transporteur d'ajouts au réseau excessifs ou de potentiels traitements discriminatoires.

Inclusion d'exemples dans les définitions des catégories d'investissements

22. Les Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec sont des textes réglementaires qui doivent servir l'ensemble des utilisateurs de ces textes, au premier chef les clients qui ultimement paient les tarifs. Ces textes doivent servir des objectifs clairs, validés par la Régie de l'énergie, et être intelligibles.

23. Puisque ces définitions serviront à orienter la Régie pour l'approbation d'investissements liés aux ajouts au réseau pour les prochaines années, selon l'affirmation d'HQT, NEMC est d'avis que les définitions doivent être génériques et ne devraient pas comporter d'éléments trop spécifiques pouvant ne pas correspondre à certains projets futurs. À cet effet, NEMC s'oppose à l'inclusion d'exemples dans le libellé des définitions.

> « NEMC s'oppose à l'inclusion d'exemples spécifiques à même les définitions des différentes catégories d'investissement, et ce afin que les définitions aient une portée plus générique. On ne veut pas limiter. On veut s'assurer que quand il va y avoir un dossier d'investissement dans le futur qu'il n'y ait pas d'influence liée à la présence de ces exemples-là, que ça reste générique le plus possible tout en respectant les principes de causalité des coûts.[9] »

---

[8] Dossier : R-4059-2018, pièce B-0005.

[9] Notes sténographiques du 15 mai 2019, p. 150, lignes 2 à 11.

24. Contrairement à ce que prétend le Transporteur au paragraphe 97 de son plan d'argumentation – Phase 2b, Thème 1[10], soit :

> « 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 vigueur[147] et en désaccord avec le principe de l'utilisation d'exemples dans la Description synthétique proposée[148]. »

25. Le Transporteur omet toutefois de mentionner, dans son plan d'argumentation, les explications fournies par l'analyste de NEMC en contre-interrogatoire de l'avocat externe du Transporteur à l'effet que ce que le Transporteur appelle des exemples aux définitions des catégories actuelles sont, dans les faits, plutôt une énumération de différents éléments techniques composant un réseau de transport. NEMC est d'avis que les définitions présentement en vigueur[11] ne nécessitent pas de modifications significatives pouvant en altérer la portée. En effet, selon notre analyse, les définitions présentement en vigueur respectent les principes réglementaires définis par la Régie dans la décision D-2002-095.

> «M. PASCAL CORMIER :
>
> Je vais juste mentionner, juste pour qu'on... Quand on parle à la page 8 de 9, on parle d'ajout de transformateurs; ajout de disjoncteurs; projet de construction de lignes et de postes, ce qui est assez standard dans un réseau de transport; projet d'ajout d'équipement de compensation, c'est des équipements qui sont généralement utilisés dans des réseaux de transport partout dans le monde.
>
> On parle pas d'objets aussi complexes que la fermeture d'une centrale nucléaire de six cents mégawatts (600 MW) ici. Même chose pour 5 de 9, vous m'avez référé à la ligne 20 à 25, on parle de remplacement d'équipement, c'est assez générique; travaux majeurs dans une installation, ça aussi c'est assez générique; reconstruction de poste, un poste de transformation ça fait partie intégrante d'un réseau de transport; activités reliées aux équipements de soutien et de bâtiment du Transporteur, ça me semble, c'est des exemples qui sont assez, qui sont, selon moi, suffisamment génériques pour faire partie de la définition actuelle. »

---

[10] Pièce : B-0226

[11] Dossier : R-4059-2018, pièce B-0005.

26. Il est donc faux d'affirmer que la position de NEMC est contradictoire. En effet, NEMC est contre l'inclusion d'exemples spécifiques et non contre l'inclusion d'énumérations d'éléments d'information génériques comme celles qui existent dans les définitions actuelles. Nous laissons le soin à la Régie d'apprécier la nuance faite par NEMC plutôt qu'une affirmation générale non fondée par HQT.

Déplacement de la charge

27. HQT propose un amendement important au document intitulé « *Description synthétique des investissements et de leurs objectifs, Modifications par rapport au dossier R-3904-2014* [12]» Plusieurs de ces changements sont liés aux caractéristiques de la charge.

28. NEMC a noté dans sa preuve (p. 3) que le Transporteur a supprimé des éléments descriptifs liés à la hausse de charge régionale dans la définition de la catégorie *Croissance des besoins de la clientèle*.

29. Par ailleurs, dans la nouvelle proposition de définition de la catégorie *Maintien et amélioration de la qualité de service*, le Transporteur a également supprimé une référence à la notion de demande existante et avait initialement ajouté une référence à la notion de déplacement de charge. Le Transporteur a, par la suite, amendé en cours d'audience sa proposition en remplaçant le terme « déplacement » par le terme « diminution ».

30. NEMC est d'avis que les ajouts au réseau servant à augmenter les capacités de transit par un déplacement ou une diminution de charges devraient être considérés dans la catégorie *Croissance des besoins de la clientèle.* En effet, toute augmentation de transit, à la suite de ces investissements, répond à une croissance de la charge sur une portion du réseau impacté par ces nouvelles capacités de transport.

31. La définition actuelle de la catégorie *Croissance des besoins de la clientèle* traite déjà de l'aspect régional de la hausse de la demande, ce qui est conforme au principe de neutralité tarifaire discuté à la section 2 (voir l'extrait ci-dessous[13]):

1.2 Investissements générant des revenus additionnels

Croissance des besoins de la clientèle

Les investissements classés en Croissance des besoins de la clientèle visent, d'une part, à répondre aux besoins liés à l'alimentation de la charge locale en intervenant dans des installations, des zones et des corridors qui connaissent un accroissement important de charge. Ces interventions sont d'une part planifiées en fonction des données concernant la capacité des installations à recevoir de la charge supplémentaire et aussi suivant les prévisions de charge d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le « Distributeur »). La grande majorité des interventions sont planifiées de concert avec le Distributeur puisque ce dernier doit dans presque tous les cas effectuer conjointement des interventions sur son réseau.

[12] Pièce B-0184.

[13] Dossier R-4059-2018.

32. Tel qu'illustré dans sa preuve (p. 4), l'affirmation de NEMC est à l'effet que les ajouts liés à un déplacement de la charge devraient être considérés comme des investissements faisant partie de la catégorie de *Croissance des besoins de la clientèle* et a été confirmée par le Transporteur en réponse à une question de la formation lors de l'audience, du présent dossier R-3888-2014, du 11 mars 2019[14] :

> Q. [76] O.K. Je vais revenir sur les questions concernant les mouvements de charge et de production, comment ça rentre ? Parce que j'ai compris que c'était dans les critères de conception là que vous... Mais, la catégorie de croissance, vous parlez :
>
> Répondre aux besoins du Distributeur pour la croissance de la charge locale [...]
>
> Évidemment, il y a des bouts de croissance dans un... qui peuvent être dans une croissance de la charge locale. Évidemment, il y a des bouts décroissance dans un... qui peuvent être dans un coin géographique, mais qu'il y a une décroissance. La croissance globale demeure enfin, la demande globale demeure la même, mais il y a une croissance dans une région géographique, il y a une décroissance dans une autre, est-ce que l'investissement à ce moment-là rentre dans besoin du Distributeur croissance dans la région géographique où ça croit ou en raison de la croissance globale, en fait, la demande globale nulle, on s'en va dans la fiabilité du réseau? Je ne sais pas si ma question est claire.
>
> Mme SOPHIE PAQUETTE :
>
> Bien, je pense que j'ai compris, vous me direz si je réponds à côté de votre question. Donc, <u>lorsqu'on reçoit la prévision du Distributeur, chaque année, le Distributeur nous donne la prévision de charges pour chacun des postes, par exemple, alors, c'est certain que si un poste, on voit dans l'horizon quelques années, on voit que sa capacité n'est plus suffisante pour rencontrer la prévision de charges du Distributeur, à ce moment-là, on va agir, par exemple, à ajouter un nouveau transformateur dans ce poste-là et ça, ça va aller en croissance. On répond à une demande de croissance pour le Distributeur.</u> (nos soulignés)

33. Comme l'affirmait NEMC dans sa preuve (p. 4), puisque l'électricité n'est pas une commodité qui s'entrepose en quantité importante, elle doit nécessairement être consommée au moment où elle est produite.

---

[14] Pièce A-0090

34. Tout ajout de capacité de transit sur le réseau doit nécessairement répondre à un nouveau besoin (charge locale ou exportation). Conformément à cette réalité physique, tout ajout de capacité de transit devrait être considéré comme un investissement dans la catégorie de la *Croissance des besoins de la clientèle* et ainsi protéger les clients existants contre des hausses de tarifs de transport.

35. Cet élément de fait mis en preuve par NEMC n'a pas été contredit par aucun élément d'analyse du Transporteur[15]. En effet, en audience le témoin de fait du Transporteur, mis à part avoir exprimé une opinion, n'a apporté aucun élément d'analyse contredisant la réalité physique justifiant la preuve de NEMC à cet effet.

36. Tel qu'il a été développé dans la preuve de NEMC (p. 5), la capacité de transit pour le projet Micoua-Saguenay avait été établie sur le volume d'énergie à transiter qui correspondait à la baisse de la charge sur la Côte-Nord, soit 1000 MW.

37. Ce transit d'énergie additionnelle de 1000 MW s'ajoute au transit d'énergie existant sur le corridor Manic-Québec. Cette énergie additionnelle sera nécessairement consommée, soit par la charge locale ou par une augmentation des exportations. Ce type d'investissement qui répond à un nouveau besoin devrait être considéré comme un investissement en *Croissance des besoins de la clientèle*. Le témoin de NEMC a ajouté à l'audience :

> « NEMC s'oppose de façon plus spécifique au présent dossier. NEMC s'oppose à l'inclusion d'exemples spécifiques à même les définitions des différentes catégories d'investissement, et ce afin que les définitions aient une portée plus générique. On ne veut pas limiter. On veut s'assurer que quand il va y avoir un dossier d'investissement dans le futur qu'il n'y ait pas d'influence liée à la présence de ces exemples-là, que ça reste générique le plus possible tout en respectant les principes de causalité des coûts.
>
> De plus NEMC s'oppose à certaines propositions de modifications du Transporteur. Les plus importantes sont mentionnées dans notre rapport. Je fais ici référence, par exemple, au fait que le Transporteur propose de supprimer une référence aux zones et aux corridors qui connaissent des accroissements de la demande dans la définition de la catégorie Croissance des besoins de la clientèle.

[15] Pièce A-0116, page 40-41.

> On pense que c'est important de garder cet aspect-là, parce que, comme on a pu le comprendre au cours du dossier, s'il y a des besoins qui sont locaux pour des besoins de croissance en transport, ça doit être traité dans la catégorie Croissance des besoins de la clientèle s'il y a une augmentation de transit.
>
> NEMC est d'avis que tout investissement qui est conçu pour augmenter la capacité de transit dans une zone ou sur un corridor particulier du réseau du Transporteur, ce type d'investissement devrait être considéré comme faisant partie de la catégorie Croissance des besoins de la clientèle. Ce n'est pas comme si on faisait un remplacement d'une ligne existante qui peut... s'il y a une nouvelle ligne qui peut apporter une certaine capacité excédentaire, mais la conception de la ligne a pas été conçue pour accommoder une augmentation du transit.[16] »

38. NEMC demeure d'avis que la définition actuellement en vigueur est conforme aux principes réglementaires reconnus par la Régie. La Régie devrait, en conséquence, rejeter la demande du Transporteur à cet effet.

Inclusion d'une référence à la fermeture de centrales

39. Le Transporteur propose également d'ajouter une référence à la fermeture de centrales à la définition de la catégorie *Maintien et amélioration de la qualité de service*.

40. NEMC ne croit pas souhaitable d'inclure à une définition générique une référence spécifique à la notion de fermeture de centrales. NEMC est d'avis que la fermeture de centrales électriques fait partie des événements peu fréquents qui ont des caractéristiques spécifiques à chacune d'entre elles.

> « De plus, on est contre l'ajout d'une référence à la fermeture de centrale ou d'un retrait ou d'une diminution d'une charge à la définition de Maintien et amélioration de la qualité de service. Ici, bien sûr, je fais référence à la dernière mouture de la proposition du Transporteur.
>
> NEMC s'oppose à traiter automatiquement les investissements liés à la fermeture de centrale ou à la baisse de charge à une catégorie en particulier. Ça devrait être du cas par cas comme il a été mentionné dans notre preuve ou dans les réponses aux demandes de renseignements. En effet, comme mentionné à la réponse à la demande de renseignements de la Régie par NEMC, il existe plusieurs cas d'espèces de fermeture de centrale qui comportent des caractéristiques particulières.

---

[16] Notes sténographiques du 15 mai 2019, p. 150, lignes 1 à 25 et p. 151, lignes 1 à 14.

> Je vais donner un exemple. La fermeture de la centrale de Tracy a nécessité une intervention rapide du Transporteur. Puis c'est bien de mentionner, c'était dans la décision du dossier R-3890, que la Régie a dû approuver l'investissement après que le Transporteur ait procédé aux dépenses pour pallier à un problème de fiabilité qui, semble-t-il, était urgent. Et la Régie a accepté cette entrave à la règle actuelle.[17] »

41. NEMC note également que le seul exemple de projet d'investissement dans la catégorie *Maintien et amélioration de la qualité de service* où le Transporteur a utilisé comme justificatif la fermeture d'une centrale (Gentilly 2) et la diminution de la charge est le dossier R-4052-2018.

42. Le Transporteur semble vouloir cristalliser les justificatifs utilisés dans le dossier R-4052-2018 à même la définition générique de la Catégorie d'investissement *Maintien et amélioration de la qualité de service.* NEMC est d'avis que les prochains dossiers d'investissement devraient répondre aux critères génériques des définitions existantes ne comportant pas d'éléments spécifiques basés sur un dossier particulier.

43. Quant au cas particulier de la fermeture de la centrale Gentilly 2 pour justifier un investissement en *Maintien et amélioration de la qualité de service* , il faut rappeler que contrairement au dossier R-3890-2014, où les enjeux de fiabilité liés à la fermeture de la centrale Tracy ont nécessité une intervention urgente et rapide du Transporteur, la solution proposée, soit la ligne Micoua-Saguenay, pour pallier à la fermeture de la centrale Gentilly 2 en 2012, sera en service en 2021 et 2022, si approuvée, soit 10 ans après la fermeture de la centrale.

44. NEMC considère que les définitions actuelles répondent aux besoins et permettent à la Régie de traiter au cas par cas les situations potentielles où des ajouts aux réseaux pourraient être nécessaires à la suite de la fermeture de centrales.

45. Enfin, soulignons que l'expert retenu par le Transporteur, en réponse aux demandes de renseignements de NEMC, confirme que les définitions des catégories d'investissement de PJM ou de BC Hydro ne faisaient pas de références spécifiques à la notion de fermeture de centrales.

L'opportunité d'inclure les définitions des catégories d'investissements dans la section 1 du texte des tarifs et conditions des services de transport d'électricité d'Hydro-Québec

46. NEMC considère que la présence de l'article 12 B, énumérant les quatre catégories d'investissements, requiert l'ajout des définitions de ces catégories d'investissements au texte des tarifs et conditions.

---

[17] Notes sténographiques du 15 mai 2019, p. 151, lignes 15 à 25 et p. 152, lignes 1 à 15.

47. HQT n'a présenté aucun argument sérieux à l'encontre de l'idée toute simple de permettre à ses clients, les utilisateurs des textes réglementaires, d'obtenir de la clarté et de la prévisibilité dans les textes.

48. Le texte des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec contient de nombreux articles définissant clairement plusieurs termes utilisés dans le corps du texte. Ces définitions n'ont jamais été remises en question par HQT, car elles sont manifestement utiles pour comprendre et rendre intelligible le texte des Tarifs et conditions. Aujourd'hui, de façon inexpliquée par HQT, il faudrait éviter de rajouter quatre définitions pour des raisons confuses.

49. De plus, cette inclusion de définitions pour les catégories d'investissement n'est pas unique puisque BC Hydro inclut également la définition de ses catégories d'investissements à même son texte des tarifs et conditions[18].

50. Finalement, étant donné que le texte des tarifs et conditions est le contrat qui lie le Transporteur aux clients point à point, NEMC est d'avis que l'inclusion des définitions des catégories d'investissement assure le respect du principe de causalité des coûts et de neutralité tarifaire. De plus, l'inclusion des définitions à même les tarifs et conditions permet de saisir, de manière transparente, la nature des investissements pouvant avoir un impact sur les tarifs de transport que NEMC doit assumer. Elle permet aussi aux clients de consulter des textes qui sont mis à jour par la Régie, à la suite des dossiers tarifaires, ce qui est plus facile à faire que si HQT modifie les textes ici et là sans en aviser l'ensemble de la clientèle dans le cadre des dossiers d'investissements qui sont fort nombreux.

> « R. Nous, on pense que la présence du nouvel article proposé, 12B, qui mentionne ces définitions-là, milite en faveur d'avoir... Comme NEMC est un client du Transporteur, les Tarifs et conditions, c'est comme le contrat qui lie NEMC avec le Transporteur. Nous, on pense que ce texte de Tarifs et conditions-là, s'il fait référence à ces définitions-là, l'utilisateur ou en fait, la personne qui lit le texte, devrait pouvoir accéder aux définitions à même le texte de Tarifs et conditions.

---

[18] Pièce B-0192, Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 de NEMC, réponse à la question 8.1.

De plus, il y a l'exemple de BC Hydro, qui est souvent mentionné ici à la Régie là depuis que je viens. Ça fait plusieurs dossiers où BC Hydro a certaines similarités, plusieurs similarités, je devrais dire, avec le Transporteur. C'est une autre province canadienne, c'est un seul Transporteur, ils sont collés avec les États-Unis. Enfin, il y a certaines similarités. Puis eux, ils ont inclus à même le texte des Tarifs et conditions, les définitions de catégories d'investissement qui... Doit-on le rappeler là, les ajouts réseaux, ça fait partie, c'est une partie importante là des tarifs payés par les utilisateurs.

Finalement, l'évaluation des définitions de catégories de transport proposées... Excusez-moi, l'évaluation des définitions des catégories de transport dans un dossier autre que le dossier tarifaire fait en sorte d'augmenter le fardeau d'interventions des intervenants. S'il y a un intervenant, comme NEMC, qui vient souvent en dossier tarifaire parce qu'évidemment, il a des intérêts propres, il doit se présenter, faire une demande d'intervention dans un autre dossier pour pouvoir opiner ou enfin, émettre des opinions sur les définitions, ça dédouble le travail réglementaire là. Donc, nous, on pense qu'il y a une efficience réglementaire à avoir ça à l'intérieur des Tarifs et conditions puis de les traiter dans les tarifaires.

Q. [123] Monsieur Cormier, quand vous dites : « Ça force NEMC à intervenir dans d'autres dossiers...

R. Les dossiers...

Q. [124] ... quels types de dossiers? D'investissements?

R. Ce qui a été mentionné, c'est que les définitions étaient traitées dans les dossiers d'investissement qui sont récurrents à chaque année de vingt-cinq millions (25 M$) et moins.

Q. [125] Donc, ce que vous voulez dire c'est dans la demande actuelle d'HQT, ça forcerait NEMC à toujours être présent dans ce type d'intervention?

R. Dans la mesure où il veut intervenir pour avoir une influence ou enfin...

Q. [126] Oui. C'est ça.

R. ... émettre une opinion sur qu'est-ce qui doit composer ces définitions-là. Ça implique une intervention supplémentaire.[19] »

---

[19] Notes sténographiques du 15 mai 2019, p. 153, lignes 12 à 25, p. 154, lignes 1 à 25 et p. 155, lignes 1 à 19.

51. Le Transporteur affirme que la demande toute simple de NEMC et des autres intervenants d'avoir à l'intérieur des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec des définitions qui sont importantes, car elles ont un impact pour les clients, équivaut à faire du « forum shopping ».

52. Cette affirmation est dénuée de tout fondement.

53. La recherche de l'efficience réglementaire a un sens pour les clients comme NEMC.

54. Il y a un coût réglementaire pour les clients que HQT semble prendre à légère. Il s'agit d'un problème concret d'accessibilité et d'une réalité à laquelle doivent faire face les clients du Transporteur.

55. Les dossiers tarifaires représentent, et de loin, le meilleur moyen pour traiter des définitions de catégories d'investissement, la Régie maximisant l'apport des nombreux intervenants réguliers au débat.

Conclusions et recommandations

56. NEMC recommande de ne pas amender le texte de définitions des catégories d'investissements. À cet effet, il est important de rappeler à la Régie que l'expert Dr Metin Celebi a émis l'opinion que les définitions actuelles sont adéquates pour permettre l'allocation de coûts parmi les catégories d'investissement[20] :

> « *Dr. Metin Celebi concludes after reviewing the current version (i.e., the version in effect prior to the proposed version submitted by HQT on March 7, 2019) that the categories used by HQT in the current version of the category descriptions are adequate to properly allocate costs among HQT's categories of investments*. »

57. Subsidiairement, si la Régie accepte de modifier les définitions des catégories d'investissements, ces modifications devraient respecter les principes réglementaires abordés à la section 2. Plus spécifiquement, NEMC recommande de ne pas procéder aux propositions d'amendements suivantes :

- NEMC recommande de ne pas inclure d'exemples d'application aux définitions des quatre catégories d'investissements;

- NEMC recommande de ne pas supprimer le texte suivant « zones et des corridors qui connaissent un accroissement important de » à la définition de la catégorie *Croissance des besoins de la clientèle;*

[20] Pièce : B-0221, Réponse du Transporteur à l'engagement 2 demandé par NEMC.

- NEMC recommande de ne pas inclure à la définition de la catégorie *Maintien et amélioration de la qualité du service* des références à la fermeture de centrales ainsi qu'à un retrait ou à une diminution d'une charge.

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.

Montréal, ce 28 mai 2019

Fasken Martineau DuMoulin

(s) Fasken Martineau DuMoulin

Copie conforme

Fasken Martineau DuMoulin S.E.N.C.R.L., s.r.l.

Procureurs de l'intervenante NEMC