

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

**NO : R-3959-2016
R-3961-2016**

**DEMANDE DE RÉVISION DE LA DÉCISION
D-2015-209 (R-3888-2014, Phase 1)**

HYDRO-QUÉBEC

**(ci-après le « TRANSPORTEUR ou le
«PRODUCTEUR»)**

Demanderesses

et

NEWFOUNDLAND AND LABRADOR HYDRO

(ci-après le «NLH»)

Intervenante

PRÉSENTATION/POINTS IMPORTANTS

1. CONTEXTE ET ENJEUX

- Enjeux de 3 G\$ pour l'ensemble des clients d'HQT
 - Droits acquis allégués d'HQP, liés à la possibilité d'utiliser les revenus excédentaires de 3 conventions de services de LT (1250 MW HQT-ON, 50 ans et 2 X 1200 MW HQT-NE/MASS, 35 ans).
 - 3 G\$ de valeur actualisée pouvant être utilisé pour des branchements de production futurs d'HQP.
 - Impact tarifaire pour l'ensemble des clients existants.
- Rappel naissance de la Régie/FERC/Réciprocité
 - Ouverture des marchés aux États-Unis (ordonnance de la FERC 888 en 1996).
 - 1^{er} mai 1997 : Le 1^{er} mai 997, le Québec s'est conformé aux exigences de réciprocité de la FERC en approuvant un tarif de transport et en ouvrant le réseau de transport et le marché de gros d'Hydro-Québec aux entreprises américaines.
 - 2 juin 1997 : Création de la Régie de l'énergie en conformité avec la politique énergétique du gouvernement du Québec de 1996. À cet effet,

dans une allocution faite par Monsieur Jean A. Guérin, président de la Régie de l'énergie, le 24 septembre 1997 (allocution qui se trouve sur le site web public de la Régie) il mentionnait ceci :

« Hydro-Québec a ainsi pu obtenir de la FERC un permis pour vendre de l'énergie aux prix réglementés. Il est important, je pense, de souligner que dans sa décision du 9 mai à cet effet, la FERC fait largement référence aux pouvoirs que la Loi sur la Régie de l'énergie confère à cet organisme en ce qui a trait à l'établissement des tarifs de transport sur une base de coût de service et également, en ce qui concerne la surveillance qu'elle exercera en vue de garantir un accès non discriminatoire au réseau de transport d'Hydro-Québec. »

- À notre avis la Régie a toujours le mandat de surveillance afin de garantir un accès non discriminatoire au réseau de transport d'Hydro-Québec.
 - La Régie doit s'assurer que tous les clients du Transporteur bénéficient des mêmes conditions de services.
 - Comme nous le verrons plus en détail dans quelques instants, la reconnaissance de droits acquis allégués sur l'utilisation des conventions de services existantes pour des ajouts de future capacité de la production d'HQP est discriminatoire à l'endroit des autres clients du transporteur, en particulier les autres clients p à p qui sont en compétition avec HQP pour accéder aux marchés américains.
- **Remarque préliminaire :** Sachant que la Régie a déjà pris connaissance du contenu de la preuve de NLH, notre présentation consistera uniquement à soulever les points importants sans reprendre l'ensemble des éléments qui y figurent.

2. RÉPONSE À LA SECTION 2.1 D'HQP

- Dans sa preuve, HQP mentionne les décisions D-2006-66, D-2007-08 et la D-2007-34. HQP réfère au libellé partiel de l'article 12A.2 i) ainsi qu'à un court extrait de la D-2006-66 référant à l'incitatif que procure cet article pour la signature de convention de LT.
- HQP omet plusieurs sections faisant clairement référence à la nécessité que chaque nouvel ajout soit associé à de nouveaux revenus.
- La preuve de NEMC relate l'ensemble des sections pertinentes de ces décisions qui démontre clairement l'intention de la Régie à l'effet que chaque nouveau branchement doit être associé à des nouveaux revenus, et ce afin de garantir la neutralité tarifaire.
- La Régie fait spécifiquement référence au terme nouveau client afin de refléter la notion de nouveau revenue pour chaque nouveau branchement de centrale au réseau.
- À la lecture de ces extraits, il est évident que la Régie envisage un test de neutralité tarifaire par projet et non par client comme proposé par HQT/HQP.

- Notion de ce qu'est un « Incitatif » .
 - C'est un incitatif parmi d'autres qui existe d'ailleurs chez d'autres entités réglementées.
 - Je vais vous donner l'exemple d'un branchement à Gaz Métro.
 - Cet incitatif n'est économiquement pas suffisant pour qu'un client rationnel contracte des ententes de transport de LT uniquement pour payer les ajouts au réseau. (Pourquoi prendre le risque de payer des milliards en frais de transport pour des projets potentiels futurs). IL Y A DONC D'AUTRES INCITATIFS.

3. RÉPONSE À LA QUESTION 2.2 D'HQP

- Selon le supplément de preuve, la possibilité de pouvoir utiliser les revenus des conventions de service de transport LT à de multiples reprises était la motivation derrière ces signatures de celles-ci.
- Afin de remettre en perspective les différentes décisions qui ont été prises, je vous prie de consulter la pièce C-NLH-69, intitulée, Chronologie – Faits et décisions préalables au dossier R-3888-2014. (explication des différents éléments de la pièce) :
 - La décision commerciale de sécuriser du transport ferme se fait au moment de faire les demandes de transport. Engagement financier important 23,3 M\$ – il faut ici rappeler l'importance de la file d'attente pour l'accès prioritaire au chemin de transport.
 - Au moment de procéder à ces 3 demandes (90T, 102T et 103T), l'article 12A.2 i) n'était pas inclus au T&C.
- Au moment de signer la 1^{re} convention HQT-ON, il n'existait aucune décision à l'effet qu'HQP pouvait penser utiliser les revenus de celle-ci pour couvrir des ajouts futurs, au contraire il existait au moins deux autres décisions à l'effet contraire :
 - D-2006-25 du 1^{er} février 2006 « La Régie rejette cet argument » (lire l'extrait de la décision, p.31).
 - D-2006-36 du 1^{er} février 2006 « La Régie n'est pas convaincue par cet argument ».
- La décision D-2006-66 (discuté précédemment) rendu quelques semaines plus tard était parfaitement cohérente avec l'intention de la Régie exprimée dans ces décisions - **nouveau branchement = nouveau revenu**.
- Interconnexion Ontario = intérêt commercial tel que relaté dans son plan stratégique 2009-2013).
- Une autre décision défavorable à l'interprétation d'HQT/HQP a été rendue par la Régie avant (7 mars 2008) la signature des conventions 102T et 103T. Dossier d'investissement lié au projet de ligne à 315 kv Chénier-Outaouais (R-3636-2007) directement lié au projet d'interconnexion HQT-ON (Convention 90T). À la page 19 on peut y lire :

« De la même façon, dans le cas où de nouvelles capacités de production doivent être raccordées au réseau, les revenus additionnels en découlant

devront couvrir les coûts de raccordement de celles-ci par le biais d'engagements spécifiques et additionnels aux engagements existants, en particulier celui relatif à la réservation de 1 250 MW sur la nouvelle interconnexion avec l'Ontario. »

- Économiquement parlant, l'incitatif d'accès au marché est bien plus important que l'incitatif lié à l'article 12A.2 i).
- HQP n'était pas seul à vouloir accéder sur les marchés. NLH a effectué une demande de service de transport de LT pour plusieurs milliers de MW (101T) une journée avant les demandes 102T et 103T, soit le 19 janvier 2006.
- Il existe effectivement un intérêt commercial à signer à long terme. Ce sont des actifs de production ayant de longues périodes d'amortissement qui incite les promoteurs à sécuriser un accès au marché pour une longue période. Incitatif économique RATIONNEL.
- L'article 2.2. des T&C procurait déjà un incitatif. Cet article existait au moment des demandes de service de transport 90 T. 102 T & 103 T. De plus, cet article existe dans le texte des T&C de la FERC.
- Accès aux marchés d'exportation par HQP. Mise en perspective \$\$\$:
 - L'analyse sommaire des données publiques provenant des rapports annuels, pour la période 2010-2015, d'HQ démontre un très grand apport de revenu net en provenance des activités d'exportation.
 - Bénéfice net annuel moyen lié à l'exportation : 589 M\$ (et ce même en considérant les coûts de transport associés aux conventions de LT en vigueur depuis 2009).
 - Volume net d'exportation : 24,6 TWh.
 - Avec la baisse des prix à l'exportation, un accès ferme aux marchés d'exportation permet d'augmenter les volumes d'électricité exportés et ainsi maintenir les revenus stables pour l'actionnaire.
- De plus, l'accès ferme aux marchés d'exportation permet un accès prioritaire aux marchés lucratifs des exportations aux États-Unis en période de pointe ou les prix sont élevés.

Conclusion : L'accès prioritaire aux marchés d'exportation est le principal incitatif derrière la volonté des clients P-à-P à sécuriser du transport ferme.

4. RÉPONSES À LA SECTION 2.3 D'HQP

- Décision d'un régisseur unique à trois reprises.
- D-2008-149, pas d'intervenants. Nulle part la Régie n'autorise l'utilisation de surplus.
- D-2011-086 et D-2011-083. NLH était intervenant au dossier et a soulevé l'absence de nouvelle convention de service.
- Justification et nécessité d'un dossier générique. Mention d'un débat entre le régisseur Lassonde et ses collègues par rapport à l'interprétation à apporter à l'article 12A.2 i) .Risque évident que le dossier générique allait potentiellement

affecter l'interprétation et l'application de cet article. Cette décision ne cristallise aucunement les droits acquis allégués.

- À noter : Décision Romaine rendue en juin 2011 alors que les conventions HQT-MASS/NE signer en 2009, cette décision ne peut être utilisée pour confirmer la thèse de « l'incitatif » à signer des conventions LT.

Conclusion : Les 3 décisions mentionnées par HQT/HQP pour justifier les droits acquis allégués ont toutes été rendues par le même régisseur qui avait un différend avoué avec ces collègues par rapport à ce débat. Ces décisions sont basées sur une interprétation littérale du texte de l'article 12A.2 i) sans tenir compte de nombreux arguments (du contexte) apportés par plusieurs autres Régisseur dans de nombreuses décisions à l'effet que le test de neutralité tarifaire ce devait d'être fait par raccordement et non par client et ce en conformité avec la pratique en la matière sur les réseaux voisins.

5. RÉPONSES AUX SECTIONS 3 ET 4

- Impact tarifaire pour la charge locale (HQD) et autres clients point à point.
 - L'acceptation des droits acquis d'HQP aurait un impact potentiel significatif sur les revenus requis futurs de 3 G\$ ce qui occasionnera nécessairement des hausses de tarifs pour tous les utilisateurs, incluant NLH.
 - En utilisant les données de demande de transport de la cause tarifaire R-3981-2016, la charge locale assumera 89% de cette hausse. Les autres clients P-à-P (autre qu'HQP) devront également assumer leur part de cette hausse, et ce pour payer le branchement des unités de production de l'Afilié du Transporteur.
 - Cette part représente près de 20 M\$ uniquement pour NLH.
- Imposer une hausse tarifaire aux autres clients P-à-P (les compétiteurs d'HQP sur les marchés d'exportation) liés à ce 3 G\$ serait clairement discriminatoire à leurs endroits et contraire au principe de réciprocité exigé par la FERC. En effet, uniquement HQP est en mesure de bénéficier de ces droits acquis allégués.
- La proposition d'HQ revient à diminuer le tarif de transport ferme pour celui-ci :
 - Avec sa proposition, HQP se trouve à payer moins cher pour son accès aux marchés d'exportation incluant les marchés sous la juridiction de la FERC.
 - Exemple démontrant l'absurdité économique de cette proposition : 250 MW entre le point ON et le point NE. Accès au point NE pour 0\$. (IL EXISTE POURTANT UNE VALEUR ÉCONOMIQUE AU TRANSPORT FERME. VALEUR QUE D'AUTRES CLIENTS PAIENT PRÉSENTEMENT, ET CE SANS AVOIR DE PROJET DE PRODUCTION AU QUÉBEC).
- L'expert, reconnu par la Régie dans le dossier R-3888-2014, M. Seabron Adamson, a témoigné à l'effet que la proposition d'HQ était contraire aux pratiques de la FERC en ce qui concerne les ajouts au réseau. À cet effet, je vais lire une portion de l'extrait qui se trouve au paragraphe 72 de la preuve de NLH.

- Ainsi, l'acceptation par la Régie des droits acquis allégués par la Régie serait contraire aux obligations de réciprocité qui existe entre le Québec et la FERC.
- Aucune preuve documentaire de l'existence de tels droits acquis :
 - Les conventions de transport de LT associés aux demandes de transport 90T, 102T et 103T ne stipulent aucunement de tels droits.
 - Aucune décision de la Régie ne mentionnait qu'il serait possible d'utiliser les revenus des conventions existantes pour couvrir des ajouts de production futurs aux moments de signer les 3 conventions de service de LT.
- Problème des multiples contributions potentielles d'HQT.
 - Les conventions de services LT liés aux demandes 102T et 103T, faisait référence à des ajouts au réseau spécifiques qui ont été repris dans le dossier d'investissement R-3715-2009.
 - La contribution définit à l'appendice J des T&C, a alors été attribuée dans ce dossier. Il y a donc eu contribution du Transporteur associé au revenu lié à ces investissements spécifiques, et ce en cohérence avec les conventions de services 102T et 103T.
 - En utilisant ces mêmes conventions pour le dossier d'investissement sur la Romaine (R-3757-2011), pour établir sa contribution telle que définie à l'appendice J des T&C, le Transporteur se trouve à avoir octroyés deux fois une contribution liée à l'appendice J baser sur les mêmes revenus. Cette pratique est contraire au principe de neutralité tarifaire.
 - Si la régie reconnaissait les droits acquis allégués d'HQP, il se pourrait que les mêmes conventions soient associées à plusieurs contributions définies à l'appendice J et ce pour les mêmes sources de revenus.
 - Une situation similaire c'était produit dans le cas de la charge locale et HQT avait modifié, dans le dossier R-3888-2014, ses pratiques pour éliminer une double application de la contribution du Transporteur (Poste de distribution et raccordement de nouvelle centrale éolienne).

Conclusions :

- L'acceptation des droits acquis allégués est contraire au principe de neutralité tarifaire généralement reconnu par l'industrie (test de neutralité par branchement et non par client).
- Cette proposition est discriminatoire envers les autres clients du Transporteur qui doivent payer pour une portion des coûts privés d'HQP;
- Cette proposition ne respecte pas les principes de réciprocité avec la FERC.
- Cette proposition est une forme de socialisation de coûts de branchement de centrales d'HQP qui lui procure un avantage commercial indu face à ces compétiteurs sur les marchés d'exportation.
- Cet avantage fait en sorte que le producteur se trouve à vendre est énergie dans les marchés voisins en dessous du coût marginal de la nouvelle production.