

QUÉBEC

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

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

**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»)

Intervenants

PREUVE DE NLH

TABLE DES MATIÈRES

1. Contexte.....	1
2. Commentaires préliminaires.....	2
3. Réponse à la section 2.1 de la preuve supplémentaire du Producteur intitulé : « Mise en place par la Régie du Régime réglementaire ayant incité le Producteur à conclure des conventions de services de transport ferme à long terme. »	2
3.1 Une lecture inadéquate par HQP des décisions de la Régie	3
4. Réponse à la section 2.2 de la preuve supplémentaire du Producteur intitulé : « Naissance des droits acquis du Producteur ».....	7
4.1 Autres décisions défavorables à la position d'HQP.....	7
4.1.1 D-2006-25 du 1 ^{er} février 2006 (R-3581-2005): Demande d'autorisation du Transporteur relative au projet de raccordement de la centrale (du Producteur) de la Péribonka au réseau de transport d'électricité	8
4.1.2 D-2006-36 du 28 février 2006 (R-3585-2005): Demande d'autorisation du Transporteur relative au projet de raccordement des centrales de la Chute-Allard et des Rapides-des-Cœurs au réseau de transport d'électricité	8
4.2 Séquence des études d'impact.....	13
4.3 Durée des engagements	14
4.4 L'accès aux marchés d'exportation.....	14
5. Réponse à la section 2.3 de la preuve supplémentaire du Producteur intitulé : « Exercice des droits acquis du Producteur ».....	17
5.1 Dossier R-3674-149 (D-2008-149) : Raccordement des centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle. Dossier d'investissement : un seul régisseur.....	18
5.2 Dossier R-3757-2011 (D-2011-083 et D-2011-083 motifs) : Raccordement des centrales de du complexe de la Romaine. Dossier d'investissement : un seul régisseur	18
5.3 Dossier R-3762-2011 (D-2011-098) : Augmentation de puissance au poste Manic-2.....	20
6. Réponse aux sections 3 & 4 de la preuve supplémentaire du Producteur intitulé : « Valeur du droit de se prévaloir de l'article 12A.2 i) des T&C en raison de l'existence des Conventions pour le Producteur » et « Exercice de ce droit par le Producteur dans le futur ».....	20
6.1 Impact tarifaire.....	20
6.2 Réciprocité avec les marchés voisins.....	21
6.3 Absence de preuve quant à l'existence de droits acquis telle que définie par la Producteur.....	22
7. Conclusion	24
ANNEXE A	25

1. Contexte

1. Le 18 décembre 2015, la Régie de l'énergie (la « Régie ») rend la décision D-2015-209 dans le cadre du dossier R-3888-2014 (Phase 1). Dans cette décision tarifaire, la Régie abrogeait avec effet immédiat l'article 12 A.2 i) des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec (les « T&C »). Dans cette décision, la Régie rejetait notamment la demande du Transporteur (« HQT ») de reconnaître au Producteur (« HQP ») des droits acquis.
2. Le 18 janvier 2016, le Transporteur et le Producteur déposent des demandes de révision de la décision D-2015-209.
3. Le 21 décembre 2016, la Régie rend sa décision D-2016-190 et rend les conclusions suivantes :¹

« La Régie de l'énergie :

***ACCUEILLE** partiellement les demandes de révision du Transporteur et du Producteur;*

***RÉVOQUE** le paragraphe 406 de la décision D-2015-209 à l'égard des droits acquis du Producteur;*

***RÉSERVE** sa décision à l'égard des paragraphes 407 et 408 de la Décision, ainsi que des paragraphes 2 et 5 de son dispositif, qui font l'objet des demandes de révision du Transporteur et du Producteur.*

***REJETTE** les demandes de révision du Transporteur et du Producteur en ce qui a trait à l'application de l'abrogation de l'article 12A.2 i) des Tarifs et conditions aux situations juridiques nouvelles et futures;*

***SURSOIT** à l'examen des demandes de révision du Transporteur et du Producteur en ce qui a trait à l'effet rétroactif de l'abrogation de l'article 12A.2 i) des Tarifs et conditions, soit l'application de cette abrogation aux situations juridiques en cours. »*

4. Conformément à cette Décision, le 23 décembre 2016, la Régie convoque les intervenants de la Phase 1 du présent dossier, à une audience sur l'enjeu des droits acquis du Producteur afin de permettre à ce dernier de faire valoir sa position. Cette audience aura lieu les 20 et 21 mars 2017 et si nécessaire, les 23 et 24 mars 2017.
5. Le 24 janvier 2017, la Régie demande à tous les participants de lui transmettre la liste des extraits de la preuve documentaire, des témoignages et des argumentations qui ont été présentés relativement à l'enjeu des droits acquis du Producteur dans le cadre des dossiers R-3888-2014, R-3959-2016 et R-3961-

¹ Décision D-2016-190, R-3959-2016 et R-3961-2016, 2016 11 21

2016, dont elle doit, à leur avis, tenir compte aux fins de la décision qu'elle rendra sur cet enjeu.

6. La Régie demande également au Producteur d'indiquer s'il a l'intention de fournir une preuve supplémentaire aux extraits précités de la preuve documentaire et des témoignages qu'il aura identifiés. Le cas échéant, il devra déposer cette preuve dans le délai fixé au paragraphe précédent.
7. Le 15 février 2017, Le Producteur demande un délai pour la production de la preuve supplémentaire. Le 16 février 2017, La Régie accorde un délai supplémentaire au Producteur, soit le 1^{er} mars 2017, pour la production de sa preuve supplémentaire.
8. Le 17 février 2017, NLH et l'AQCIE-CIFQ demandent à la Régie de modifier le calendrier pour leur permettre de répondre à la nouvelle preuve du Producteur.
9. Le même jour, soit le 17 février 2017, la Régie accepte certains éléments contenus dans les demandes de NLH et de l'AQCIE-CIFQ. À cet effet, la Régie autorise les participants à déposer une preuve en réponse, le cas échéant, à la preuve supplémentaire du Producteur, et ce, au plus tard le 8 mars 2017, à 16 h.
10. Le 20 février 2017 NLH dépose les extraits demandés par la Régie.²
11. En conformité avec la lettre de la Régie du 17 février 2017, le présent document constitue une preuve en réponse à la preuve supplémentaire du Producteur déposé le 1^{er} mars 2017.³

2. Commentaires préliminaires

12. Nous notons que la « Preuve supplémentaire » du Producteur reprend de manière générale sa position développée lors de l'audience en révision. Il n'y a dans les faits aucune preuve nouvelle apportée par HQP.
 13. La structure de la présente preuve est orientée en fonction de la preuve supplémentaire du Producteur déposée le 1er mars 2017, et ce en conformité avec les instructions de la Régie qui se trouve dans la lettre du 17 février mentionné ci-dessus.
- 3. Réponse à la section 2.1 de la preuve supplémentaire du Producteur intitulé : « Mise en place par la Régie du Régime réglementaire ayant incité le Producteur à conclure des conventions de services de transport ferme à long terme. »**
14. Le Producteur fait référence à la décision D-2006-66 où la Régie a pour la première fois adoptée l'inclusion de l'article 12 A.2 i) dans les Tarifs et

² Pièce C-NLH-0083

³ Dossier R-3961-2016, pièce B-0066

conditions des services de transport d'Hydro-Québec (les « T&C ») ainsi qu'aux décisions D-2007-08 & D-2007-34 ou la Régie a traité de demande de modification des T&C liés à l'article 12A.2 i).

15. HQP reproduit ainsi le libellé partiel de l'article 12 A.2 adopté par la Régie ainsi qu'un court extrait de 5 lignes de la décision D-2006-066⁴ à l'effet que l'article 12 A.2 i) crée un incitatif pour les clients du Transporteur à s'engager par des conventions de service ferme de long terme.

3.1 Une lecture inadéquate par HQP des décisions de la Régie

16. Le Producteur omet d'inclure les sections de cette décision où la Régie s'exprimait clairement sur l'importance que chaque nouveau branchement de centrale apporte des nouveaux revenus. La Régie parle dans sa décision de « nouveaux clients » et le Producteur parle plutôt dans sa réponse de « clients ».
17. En effet, en lisant les extraits reproduits ci-dessous il appert clairement que l'incitatif de signé des conventions de longs termes mentionnés dans l'extrait choisi par le Producteur provient de la volonté de la Régie que les propriétaires de nouvelles centrales aient un incitatif à signer des ententes de long terme pour couvrir les coûts de branchement des celles-ci.
18. À aucun endroit dans cette décision, il n'est fait mention de la possibilité de pouvoir utiliser les revenus excédentaires de conventions de service existantes pour couvrir les coûts de branchements de futures centrales. L'utilisation du terme nouveaux clients par la Régie dans l'extrait choisi du Producteur est conforme à la volonté de la Régie d'associer la présence de nouveau revenu découlant d'une convention long terme à chaque nouveau branchement de centrale. En effet, chaque nouveau branchement doit apporter des nouveaux revenus afin d'assurer la neutralité tarifaire pour protéger les clients existants.

Extraits de la Décision D-2006-066 :

« 6.1 AJOUTS AU RÉSEAU

6.1.1 RACCORDEMENT DE CENTRALES AU RÉSEAU DE TRANSPORT ET DE DISTRIBUTION (ARTICLE 12A)

Ajouts au réseau et neutralité tarifaire

Opinion de la Régie

Le Transporteur propose d'ajouter un article 12A aux Tarifs et conditions pour définir les modalités du raccordement de centrales au réseau de transport et de distribution.

⁴ Dossier R-3959-2016, pièce B-0066, page 4 lignes 21 à 25.

L'article 12A.2 « Achats de services de point à point ou remboursement » présente trois options permettant au Transporteur de couvrir les coûts encourus pour l'intégration d'une nouvelle source de production au réseau.

La première option (article 12A.2i) consiste pour le client à signer une convention de service ferme pour un service de transport de long terme dont la valeur actualisée des paiements pendant sa durée est au moins égale aux coûts encourus par le Transporteur, moins tout montants qui lui sont remboursés, pour assurer l'intégration de la source de production.

....

L'objectif de l'article 12A.2 est d'assurer que tout nouveau raccordement de centrale génère des revenus additionnels qui permettent de couvrir les coûts qui y sont associés. Cet objectif est assuré par la neutralité tarifaire dont les modalités s'adaptent aux circonstances particulières de chaque projet. L'enjeu, pour la Régie, est d'assurer de façon raisonnable l'atteinte de l'objectif tout en assurant un traitement équitable et non discriminatoire tant aux nouveaux clients qu'à ceux présents sur le réseau. C'est là que réside le choix à faire par la Régie dans l'intérêt public.

...

Concernant la première option, elle est adéquate dans la mesure où l'engagement ferme de long terme conclu avec le producteur génère des revenus additionnels sur une période suffisante pour assurer la neutralité tarifaire du projet.

Pour la Régie, la présence, requise par la première option, d'une convention de service ferme à long terme procure à la clientèle existante du Transporteur une garantie forte assurant le financement des ajouts au réseau. Le risque de modification sur une base non ferme des réservations de long terme actuelles d'un client ne justifie pas l'ajout d'une mesure de l'énergie injectée sur le réseau au même titre que pour la seconde option de l'article 12A.2.

....

Ces décisions se justifient dans le contexte de marché du Québec puisque tous les nouveaux ajouts pour le raccordement de centrales sont intégrés à la base de tarification du Transporteur. Le risque entier y est supporté, au premier abord, par les usagers existants du réseau. Dans ce contexte, une garantie suffisamment forte est requise pour protéger ces derniers contre les risques associés aux ajouts au réseau.

Il incombe au Transporteur de s'assurer d'obtenir une telle garantie de la part de ses nouveaux clients producteurs afin d'assurer la neutralité tarifaire de chaque ajout au réseau pris individuellement. En conséquence, la Régie accepte la proposition d'article 12A.2 aux Tarifs et conditions avec les changements suivants :

1. ***Pour l'option i), le terme de la convention de service ferme de long terme doit être suffisamment long pour assurer la neutralité tarifaire »⁵ (nos soulignés et notre emphase en gras)***
19. Ainsi en prenant en considération l'ensemble des éléments de la décision D-2006-066 traitant de l'article 12A.2 i) il est évident que l'intention de la Régie concernant l'incorporation de cet article était d'assurer le principe de neutralité tarifaire à chaque ajout au réseau pris individuellement et non, comme le prétendent HQT et HQP, un mécanisme de neutralité tarifaire par client. Ce principe n'existe pas dans les juridictions au Canada (Voir annexe A) et aux États-Unis.
20. Il est également important de revenir sur la décision D-2007-08 à laquelle fait également référence le Producteur dans son supplément de preuve. Les sections pertinentes de cette section sont reproduites ci-dessous. En effet, le Transporteur avait alors proposé un changement de libellé à l'article 12A2 i).

« 1.3 ARTICLE 12A.2

Le Transporteur propose plusieurs modifications au texte de l'article 12A.2 afin d'apporter selon lui des précisions permettant de déterminer des modalités d'application.

La Régie se prononce ci-après sur les modifications proposées par le Transporteur, à la lumière de la décision D-2006-66 où elle mentionnait :

« L'objectif de l'article 12A.2 est d'assurer que tout nouveau raccordement génère des revenus additionnels qui permettent de couvrir les coûts qui y sont associés. Cet objectif est assuré par la neutralité tarifaire dont les modalités s'adaptent aux circonstances particulières de chaque projet » ».(Nos soulignés)

21. Donc, dans cette décision, la Régie a réitéré sa volonté à l'effet que l'article 12 A.2 i) fasse en sorte que tout nouveau raccordement génère des revenus additionnels pour un projet spécifique et non par client spécifique.
22. De plus, l'opinion de la Régie exprimée dans les décisions D-2006-066 et D-2007-08 est tout à fait cohérente avec la présence d'incitatif ou d'encouragement pour un client, désirant brancher une nouvelle centrale, à s'engager pour une

⁵ D-2006-66

période suffisamment longue pour amortir le coût de ce branchement spécifique. Comme nous le verrons dans la section suivante, il existe également d'autres incitatifs pouvant motiver un client point à point à signer des ententes de longs termes.

23. À cet effet, il est intéressant de prendre l'exemple du projet d'investissement relatif à la construction d'une ligne à 320 kV et à l'installation d'équipement au poste des Cantons (Dossier R-3956-2015). Ce dossier d'investissement consiste à la mise en place de la portion canadienne du projet de ligne de Transport entre le Québec et la région de Boston « Northern Pass ⁶ ». Ce projet a pour objectif d'offrir un nouvel accès au marché de la Nouvelle-Angleterre à HQP. Vous trouverez ci-dessous un extrait de la preuve du Transporteur concernant l'impact tarifaire du projet.

« Impact tarifaire »

Le Projet visé par la présente demande s'inscrit dans les catégories d'investissement « croissance des besoins de la clientèle » et « maintien des actifs ». La mise en service est prévue pour le mois de juin 2019.

Les coûts de la catégorie d'investissement « croissance des besoins de la clientèle » sont de l'ordre de 607,1 M\$. La demande de service de transport ferme de point à point à long terme, portant sur une livraison de 1 128 MW à la frontière, est visée par une convention de service d'une durée de quinze ans. Ces coûts sont inférieurs au montant maximal de 634,3 M\$ (qui représente l'allocation maximale de 532 \$/kW multipliée par 1 192 MW, soit 1 128 MW plus les pertes de transport de 5,7 %, comme expliqué à l'annexe 6)⁷ » (nos soulignés).

24. Le promoteur du projet, HQP, a décidé de signer une convention de service de long-terme d'une durée de quinze ans, soit juste assez pour couvrir les coûts de raccordement du projet et ainsi assurer la neutralité tarifaire. Le Producteur avait donc un incitatif à signer une entente de long-terme et ainsi réduire sa contribution au projet d'investissement. Ce projet d'investissement est un exemple de l'incitatif que procure l'article 12A.2 i) dont faisait référence la Régie dans la décision D-2006-066. Ainsi, pour éviter de faire une contribution liée aux ajouts demandés, HQP a décidé de signer une convention juste assez longue pour justifier la contribution d'HQT tel que stipulé à l'appendice J des T&C.
25. Nous tenons à rappeler que la Décision D-2006-066 rendue le 18 avril 2006 existait au moment où le Producteur a signé les trois conventions de long-terme liées aux demandes de services 90T [1250 MW - HQT-ON] déposée le 25 avril 2005, 102T [1200 MW - HQT-MASS] déposée le 20 janvier 2006 et 103T [1200 MW - HQT-NE] déposée le 20 janvier 2006. À la lecture de ces conventions, il

⁶ <http://www.northernpass.us/index.htm>

⁷ Dossier R-3956, pièce B-0004, page 20, lignes 9 à 17

est évident qu'il n'y a aucune indication à l'effet qu'un client point à point puisse utiliser des conventions existantes pour couvrir des investissements de raccordement futur.

26. L'objectif de l'article 12A.2 i) selon l'opinion de la Régie exprimée dans la décision D-2006-066 et reprise dans la décision D-2007-08 est de garantir la neutralité tarifaire pour chaque raccordement de nouvelles centrales pris individuellement, projet par projet.

4. Réponse à la section 2.2 de la preuve supplémentaire du Producteur intitulé : « Naissance des droits acquis du Producteur »

27. À la section 2.2, le Producteur prétend, et ce même si le dépôt des demandes de services sur ces dernières date d'avril 2005 et janvier 2006 soit quatre mois avant le 18 avril 2006 date de la décision D-2006-66, que la signature des trois conventions de service de transport ferme à long terme point à point (HQT-ON, HQT-MASS et HQT-NE) était motivée uniquement par l'existence de l'incitatif lié à l'article 12A.2 i).

28. Le Producteur décrit ainsi la motivation unique qui l'aurait motivé à signer ces conventions :

« L'incitatif offert par l'article 12A.2 i) amenant à la conclusion de ces Conventions était de permettre l'utilisation de la valeur actualisée des paiements à verser au Transporteur pendant la durée des Conventions pour satisfaire les engagements pris relativement à la couverture des coûts encourus par le Transporteur pour le raccordement de centrales, incluant l'accroissement de puissance .⁸ »

29. Le Producteur prétend ainsi que la décision commerciale de déposer une demande de service en avril 2005 et de signer le 16 octobre 2006 une convention de 50 ans sur le chemin HQT-ON était motivée uniquement par la présence de l'article 12A.2i). Pourtant, comme discuté à la section précédente la décision D-2006-066 approuvant l'inclusion de cet article était contraire à l'interprétation exprimée par le Producteur dans l'extrait de preuve supplémentaire reproduite ci-dessus.

4.1 Autres décisions défavorables à la position d'HQP

30. Le Producteur omet de mentionner dans sa preuve supplémentaire que la Régie avait rendu deux autres décisions antérieures à la signature de la première convention, impliquant directement HQP, indiquant clairement que l'utilisation de revenu provenant de conventions de service existantes pour couvrir des nouveaux raccordements était contraire au principe de neutralité tarifaire.

⁸ Dossier R-3961-2016, pièce B-0066, page 5, lignes 14 à 18

4.1.1 D-2006-25 du 1^{er} février 2006 (R-3581-2005): Demande d'autorisation du Transporteur relative au projet de raccordement de la centrale (du Producteur) de la Péribonka au réseau de transport d'électricité

31. Le Transporteur proposait alors d'utiliser les revenus de conventions de transport existantes pour couvrir les coûts de raccordement de la centrale Péribonka. La Régie a refusé clairement la proposition du Transporteur. En conformité avec la décision D-2003-68 concernant le branchement de la centrale Touloustouk, la Régie a requis au Transporteur qu'il exige des revenus incrémentaux pour le raccordement de la centrale de la Péribonka. Ces revenus se devaient d'être associés à la nouvelle centrale. Les sections pertinentes se trouvent aux pages 11 à 13 de D-2006-25. Dans l'extrait suivant, la Régie rejette l'argument de HQT et stipule précisément que les revenus ne pourraient provenir de conventions de transport existantes:

« Le Transporteur invoque que la comparaison du montant total payé au Transporteur à titre de réservations de transport et de l'ensemble des engagements d'achat du Producteur assure la neutralité tarifaire. La Régie rejette cet argument. En effet, la neutralité tarifaire implique de vérifier que les revenus additionnels attribuables au raccordement sont au moins égaux aux coûts additionnels engendrés par ce raccordement. Or, les revenus de l'ensemble des réservations de transport faites par le Producteur au cours d'une année ne sont pas nécessairement des revenus additionnels attribuables au raccordement de cette centrale, car ils auraient pu être obtenus en l'absence du raccordement de la nouvelle centrale.

Par conséquent, afin d'assurer la neutralité tarifaire de 21,1 M\$ au cours de chacune des 20 années visées par l'entente, le Transporteur devrait considérer la production annuelle (MWh) de la centrale Péribonka multipliée par le revenu unitaire moyen (\$/MWh) du Transporteur tiré des réservations de transport point à point faites par le Producteur durant l'année (en excluant les réservations existantes en vertu du tarif annuel). Si ce produit est inférieur au montant de l'engagement d'achat annuel Péribonka, le Producteur devrait verser la différence au Transporteur. Si le produit est supérieur au montant de l'engagement annuel d'achat, un crédit serait accordé au Producteur utilisable, si requis, pour les années où le produit serait inférieur au montant de l'engagement annuel d'achat Péribonka. » (Nos soulignés)

4.1.2 D-2006-36 du 28 février 2006 (R-3585-2005): Demande d'autorisation du Transporteur relative au projet de raccordement des centrales de la Chute-Allard et des Rapides-des-Cœurs au réseau de transport d'électricité

32. Comme pour le projet de raccordement de la centrale Péribonka, le Transporteur proposait d'utiliser les revenus de conventions de transport existantes pour couvrir

les coûts de raccordement des centrales de la Chute-Allard et des Rapides-des-Cœurs. La Régie a refusé la proposition du Transporteur. Comme pour la décision D-2005-25, la Régie a exigé que le Transporteur s'assure de nouveaux revenus en provenance des centrales Chute-Allard et des Rapides-des-Cœurs pour assurer la neutralité tarifaire. Les sections pertinentes se trouvent aux pages 11 à 13. Dans l'extrait suivant, la Régie stipule précisément que les revenus ne pourraient provenir de conventions de transport existantes:

« Le Transporteur invoque que la comparaison du montant total payé au Transporteur à titre de réservations de transport et de l'ensemble des engagements d'achat du Producteur assure la neutralité tarifaire. La Régie n'est pas convaincue par cet argument. En effet, la neutralité tarifaire implique de vérifier que les revenus additionnels attribuables au raccordement sont au moins égaux aux coûts additionnels engendrés par ce raccordement. Or, les revenus de l'ensemble des réservations de transport faites par le Producteur au cours d'une année ne sont pas nécessairement des revenus additionnels attribuables au raccordement des deux centrales.

Par conséquent, afin d'assurer la neutralité tarifaire de 8,1 M\$ au cours de chacune des 20 années visées par l'entente, le Transporteur devrait considérer la production annuelle (MWh) des centrales de la Chute-Allard et des Rapides-des-Coeurs, multipliée par le revenu unitaire moyen (\$/MWh) du Transporteur tiré des réservations de transport point à point faites par le Producteur durant l'année (en excluant les réservations existantes en vertu du tarif annuel). Si ce produit est inférieur au montant de l'engagement d'achat annuel CA-RDC20, le Producteur devrait verser la différence au Transporteur. Si le produit est supérieur au montant de l'engagement annuel d'achat, un crédit serait accordé au Producteur utilisable, si requis, pour les années où le produit serait inférieur au montant de l'engagement annuel d'achat CA-RDC.

Le Transporteur devra présenter à la Régie, au plus tard au moment de la demande d'inclusion des coûts du Projet dans la base tarifaire, une nouvelle garantie d'achat qui tienne compte de ce qui précède. Le montant de la garantie devra être révisé à la mise en exploitation des deux centrales en fonction des coûts réels assumés par le Transporteur. » (Nos soulignés)

33. C'est dans cet esprit que la Régie a rendu six semaines plus tard, le 18 avril 2006, la décision D-2006-66.
34. Suite à ces décisions, des ententes de transport de type « take or pay », garantissant des nouveaux revenus, ont été conclues entre HQP et HQT pour ainsi assurer la neutralité tarifaire.

35. De toute évidence, au moment de signer la convention de service HQT-ON le 16 octobre 2006, le Producteur savait que la Régie avait refusé à deux reprises d'utiliser des revenus provenant de conventions de service existantes pour supporter les raccordements de nouvelles centrales.
36. Il n'y avait donc rien d'acquis pour HQP.
37. Il devait donc y avoir d'autre incitatif pour que celui-ci décide de s'engager sur une longue période. À cet effet, il est intéressant de noter ce qu'Hydro-Québec mentionnait à propos de cet engagement de transport de long terme dans son plan stratégique 2009-2013 :

« NOUVELLE INTERCONNEXION AVEC L'ONTARIO.

Par suite de la signature d'une convention de service de transport à long terme par Hydro-Québec Production, Hydro-Québec TransÉnergie et Hydro One Networks ont conclu une entente relative à la construction d'une interconnexion de 1 250 MW entre le Québec et l'Ontario. Ce projet, qui a démarré en décembre 2006, comprend trois principaux volets :

- le poste de l'Outaouais à 315-230 kV ;*
- une ligne à 230 kV vers l'Ontario ;*
- la ligne Chénier-Outaouais à 315 kV.*

La capacité de la nouvelle interconnexion a été souscrite par Hydro- Québec Production pour une durée de 50 ans. Cela permettra à Hydro-Québec Production de vendre de l'énergie propre et renouvelable aux conditions des marchés adjacents. Grâce à sa capacité d'importation, l'interconnexion permettra également d'augmenter la capacité du réseau électrique québécois. » (Nos soulignés)⁹

38. À la lecture de cet extrait, il appert que les motivations exprimées par Hydro-Québec justifiant la signature de cette convention par HQP étaient la vente d'électricité en Ontario. L'idée est simple : il y a un intérêt commercial.
39. Cette réalité exprimée par Hydro-Québec dans son plan stratégique 2009-2013 est tout à fait cohérente avec la réalité économique dans laquelle HQP évolue. Étant un client point à point qui désire vendre son énergie et sa puissance à ses clients, l'incitatif premier derrière la réservation de capacité de transport est l'accès aux marchés d'exportation. De plus, HQP est en compétition avec d'autres clients point à point désirant également accéder aux marchés d'exportation.

⁹ Plan Stratégique d'Hydro-Québec 2009-2013, page 42

40. Ainsi, avant toute signature de conventions de transport, les clients point à point doivent en premier lieu faire une demande de transport auprès du Transporteur. Ces demandes sont par la suite traitées par le Transporteur en ordre chronologique de réception des demandes. Ainsi la décision commerciale de sécuriser un accès ferme aux marchés d'exportation se prend au moment de faire sa demande de service de Transport auprès du Transporteur.
41. Les conventions de transport mentionné par HQT dans sa preuve qui sont issues des demandes de Transport ferme de long terme 90T (HQT-ON), 102T (HQT-MASS) et 103T (HQT-NE). Vous trouverez ci-dessous un résumé de chacune de ces demandes de transport¹⁰:

Convention HQT-ON : (90T)

- Demande complète de service de Transport : 25 avril 2005
- Dépôt au moment de la demande de transport : 7 989 729 \$
- Durée : 50 ans
- Capacité : 1 250 MW
- Résultats de l'étude d'impact : 12 septembre 2006
- Signature de la convention : 16 octobre 2006
- Début du service : Avril 2009

Convention HQT-MASS : (102T)

- Demande complète de service de Transport : 20 janvier 2006
- Dépôt au moment de la demande de transport : 7 670 132 \$
- Durée : 35 ans
- Capacité : 1 200 MW
- Résultats de l'étude d'impact : 8 mai 2008
- Demande d'étude d'avant-projet : 18 juin 2008
- HQT annonce la non-délivrance dans les délais impartis de l'étude d'avant-projet le 25 mars 2009

¹⁰ Dossier R-3961-2016, Pièce C-NLH-0069

- HQP indique à HQT vouloir signer une convention de service accéléré en conformité avec l'article 19.8 des T&C le 26 mars 2009
- Signature de la convention : 31 mars 2009
- Début du service : Juillet 2009

Convention HQT-NE : (103T)

- Demande complète de service de Transport : 20 janvier 2006
- Dépôt au moment de la demande de transport : 7 670 132 \$
- Durée : 35 ans
- Capacité : 1 200 MW
- Résultats de l'étude d'impact : 8 mai 2008
- Demande d'étude d'avant-projet : 18 juin 2008
- HQT annonce la non-délivrance dans les délais impartis de l'étude d'avant-projet le 25 mars 2009
- HQP indique à HQT vouloir signer une convention de service accéléré en conformité avec l'article 19.8 des T&C le 26 mars 2009
- Signature de la convention : 31 mars 2009
- Début du service : Juillet 2009

42. Nous notons que chacune des demandes de service ont été déposées avant l'inclusion de l'article 12A.2 i) ce qui indique qu'il y avait un intérêt commercial né et actuel et qu'il n'était pas nécessaire d'utiliser des articles des tarifs pour « encourager » le Producteur à acheter du transport ferme pour vendre son énergie et sa puissance. Cette réalité commerciale était suffisamment importante pour qu'HQP s'engage financièrement de façon significative (23 329 984 \$ de dépôt pour les 3 demandes). De plus, nous notons qu'HQP a signé la convention HQT-ON dans les jours qui ont suivi la réception de l'étude d'impact. En ce qui concerne les conventions HQT-MASS et HQT-NE, il est intéressant de noter qu'HQP a demandé des conventions de service accéléré afin de maintenir la mise en service le 1^{er} juillet 2009, et ce même si les études d'avant-projet ne seraient pas réalisées dans les délais impartis.
43. Si la seule motivation à la signature des conventions était l'utilisation de revenus excédentaires de celles-ci pour couvrir des branchements de futures centrales n'étant pas prévue avant plusieurs années, pourquoi alors demander une mise en service accéléré. La demande de convention de service accéléré reflète plutôt un

intérêt commercial pour HQT à pouvoir bénéficier de ce service dès le 1^{er} juillet 2009. Il a donc une valeur autre que celles liées à l'interprétation d'HQP de l'Article 12A.2 i) associés à ces conventions.

44. En effet, l'accès ferme aux marchés commerciaux d'exportation est sans nul doute le principal facteur qui explique la demande de service accélérée pour 2 conventions de service de 1 200 MW. Une section subséquente traitera spécifiquement de la valeur intrinsèque d'une convention de service de transport ferme de long terme ainsi que de l'incitatif que l'accès au marché d'exportation procure aux exportateurs.

4.2 Séquence des études d'impact

45. Comme on peut le constater à la lecture de la liste des études d'impact qui se trouve sur le site OASIS d'HQT¹¹, d'autres clients ont procédé à des demandes de service de transport ferme de long terme, et ce même sans projet futur de centrales au Québec. À cet effet, nous avons inclu un extrait de cette liste ci-dessous. L'intérêt d'autres clients qu'HQP, ne pouvant bénéficier des « incitatifs » liés à l'article 12A.2 i) à se commettre pour des engagements de services de transport ferme de long terme est la démonstration de la valeur commerciale de ceux-ci:



Études d'impact

No.	DATE DEMANDE REÇUE	NOM DU PROJET/DESCRIPTION	LOCALISATION	MW	MISE EN SERVICE DEMANDÉE	CLIENT	STATUT
101T	2006-01-19	Centrales de Gull Island et Muskrat Falls Demande de service de transport ferme de point à point	Réception : Point Labrador-Québec Livraisons : Frontière Québec-Ontario HQT-NE HQT-NB HQT-MASS	2 824 1422 95 284 190	2015-2018	Newfoundland and Labrador Hydro	Terminée (2007-12-11)
102T	2006-01-20	Demande de service de transport ferme de point à point	Chemin HQT-MASS	1 200	2009	Hydro-Québec Production	Terminée (2008-05-08)
103T	2006-01-20	Demande de service de transport ferme de point à point	Chemin HQT-NE	1 200	2009	Hydro-Québec Production	Terminée (2008-05-08)

46. Il est intéressant de noter que les demandes de transport 102T et 103T ont été déposées le 20 janvier 2006, soit une journée après la demande de service 101T déposée par un compétiteur le 19 janvier 2006. Ces trois demandes démontrent un intérêt commercial évident pour l'accès aux marchés d'exportation. De plus, comme relaté dans la preuve supplémentaire à l'effet qu'HQP avait de nombreux projets de développement hydro-électrique, Newfoundland and Labrador Hydro avait également des projets de développement de centrales hydro-électriques au Labrador¹². Nous avons ici deux clients point à point avec des projets d'hydro-

¹¹ http://www.oasis.oati.com/HQT/HQTdocs/Liste_Etudes_impact.pdf

¹² http://www.ecc.gov.nl.ca/env_assessment/projects/Y2010/1305/registration.pdf

électriques d'envergure qui ont également besoin d'avoir accès aux marchés d'exportation pour écouler de façon commerciale la production future de leurs projets et ce sur une longue période.

4.3 Durée des engagements

47. De plus, comme défini à l'article 2.2 des T&C ¹³, un client point à point détenant une convention de service de transport ferme de long-terme sera potentiellement sujet à une offre concurrente lors de l'expiration de la convention. Le signataire de la convention sera alors en droit de demander un renouvellement de sa convention pour une période égale ou plus longue que la demande d'un autre client point à point désirant utiliser ce chemin.
48. Cet article procure un incitatif à signer des conventions de service de longue durée afin de maintenir son accès au marché d'exportation sans être sujet à une offre concurrente. La signature de convention de service de transport de long terme est tout à fait rationnelle au niveau économique en considérant l'incitatif que procure l'article 2.2.

4.4 L'accès aux marchés d'exportation

49. Comme discuté à la section précédente, la décision du Producteur de demander des services de transport ferme de long terme avant l'introduction de l'article 12A.2 :

i) Démontre la présence d'un pur et simple intérêt commercial ayant amené HQP à sécuriser son accès à différents marchés d'exportation.

ii) De plus, il est de notoriété publique qu'Hydro-Québec est très active sur les marchés d'exportation. Cela s'explique par plusieurs facteurs, dont le fait que plusieurs des marchés voisins connaissent leur pointe de consommation en période estivale comparativement au Québec où la pointe de consommation se produit en période hivernale.

iii) En plus de cet élément structurel, le Québec vit depuis maintenant près de 10 ans une période de surplus énergétique important. Ces différents facteurs font en sorte d'accroître l'intérêt d'HQP pour augmenter le niveau de ses exportations. Les projets de nouvelles interconnexions reflètent cette réalité.

¹³ T&C mise à jour le 13 décembre 2016, article 2.2, page 20

50. Afin de bien évaluer le rôle que joue les exportations pour Hydro-Québec, nous avons compilé certains éléments d'information pour la période 2006-2015 :

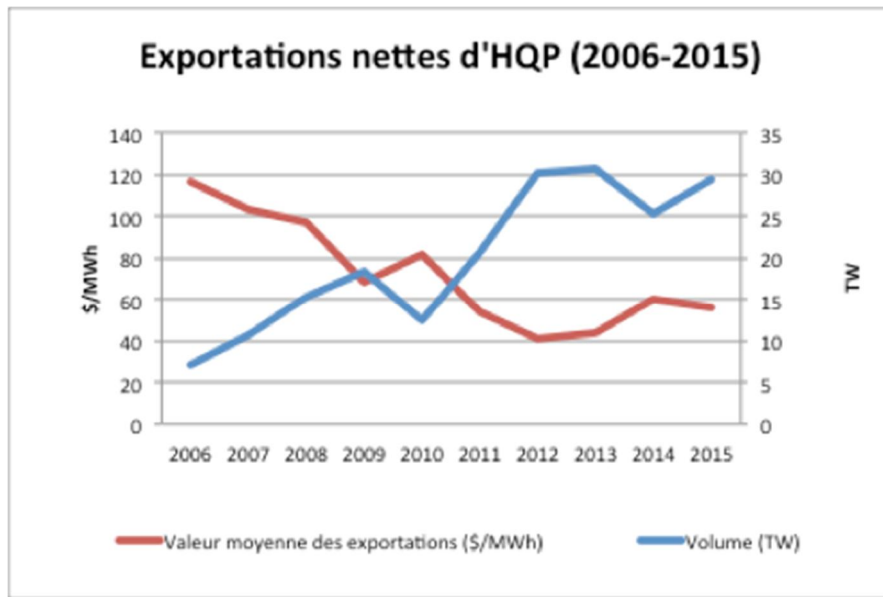
Exportations historiques d'Hydro-Québec Production											
	Exportations nettes d'électricité			Bénéfice net lié à l'exportation		Engagements fermes de transport Long-Terme d'HQP (TW)			Coût de transport ²		
	Valeur (M\$)	Volume (TW)	Valeur moyenne des exportations (\$/MWh)	(M\$)	(\$/MWh)	HQT-ON (1250 MW * # heures par année)	HQT-MASS (1200 MW * # heures par année)	HQT-NE (1200 MW * # heures par année)	Total	Valeur (\$/MWh)	Coût des engagements ferme L-T (M\$)
2006	814	7,0	116,29	564	80,57					8,32	
2007	1104	10,7	103,18	733	68,50					8,08	
2008	1484	15,2	97,63	977	64,28					8,08	
2009	1258	18,5	68,00	672	36,32					8,22	
2010	1034	12,6	82,06	432	34,29	10,95	10,51	10,51	31,97	8,59	275
2011	1134	20,8	54,52	398	19,13	10,95	10,51	10,51	31,97	8,27	264
2012	1233	30,1	40,96	363	12,06	10,98	10,54	10,54	32,06	8,16	262
2013	1353	30,8	43,93	622	20,19	10,95	10,51	10,51	31,97	7,95	254
2014	1529	25,4	60,20	814	32,05	10,95	10,51	10,51	31,97	8,52	272
2015	1643	29,3	56,08	902	30,78	10,95	10,51	10,51	31,97	8,46	271
Moyenne annuelle (2010 à 2015)	1321	24,8	56,29	589	24,75	10,96	10,52	10,52	31,99	8,33	266

1: Données provenant des rapports annuels d'Hydro-Québec 2006 à 2015

2: D-2017-021, Tableau 21, page 127

51. À la lecture de l'information colligée, il s'avère que les exportations nettes procurent à Hydro-Québec un bénéfice net annuel moyen de 589 M\$ sur la période 2010-2015, soit depuis qu'HQP ait à assumer les engagements de transport ferme de long-terme HQT-ON, HQT-MASS et HQT-NE. De plus, les volumes d'exportation sont en moyenne de 24,8 TW par année sur la même période. Il ont été de 30 TW en 2012, 2013 et 2015, soit un niveau similaire aux capacités d'exportation annuelle des trois conventions discutées dans le présent dossier.
52. Finalement, en conformité avec la tendance à la baisse observée depuis maintenant 10 ans du prix de l'énergie (principalement le gaz naturel), la valeur moyenne horaire des exportations d'HQP suit une tendance importante à la baisse. Nous avons représenté graphiquement (voir le graphique 1 ci-dessous) la combinaison de l'effet prix (-) et de l'effet volume (+) des exportations d'HQP.

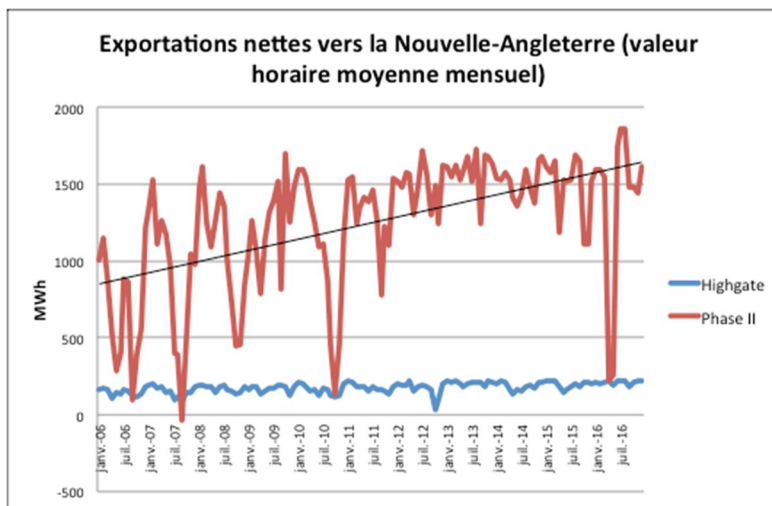
Graphique 1



53. À la lecture de ce graphique, il semble y avoir une corrélation négative importante entre le prix des exportations et les volumes d'électricité exportés. Comme discuté précédemment, l'effet volume semble compenser l'effet prix et ainsi HQP est en mesure de maintenir ces bénéfices nets d'exportation à un niveau relativement stable. Évidemment des facteurs climatiques peuvent expliquer en partie les fluctuations du bénéfice net des activités d'exportation d'une année à l'autre.
54. La chute des prix de l'énergie observés suite à la crise économique de 2008 peut également expliquer pourquoi HQP a voulu sécuriser son accès aux marchés de NY (HQT-MASS) et de la Nouvelle-Angleterre (HQT-NE) à l'aide des conventions de services de transport accélérées signés le 31 mars 2009. Dans les faits le Producteur a acheté une partie importante du transport disponible pour sortir du Québec, laissant peu d'espace sur les lignes. À cet effet, il est intéressant de noter l'évolution des exportations nettes¹⁴ vers la Nouvelle-Angleterre ici représentée sur le graphique 2 ci-dessous :

¹⁴ Source : NEISO

Graphique 2



55. Conformément aux données agrégées montrant une hausse marquée des exportations d'HQP depuis 2006, les données sur le niveau d'exportation vers la Nouvelle-Angleterre montrent également une hausse significative depuis 2006. Nous notons également que la valeur horaire moyenne des exportations nettes est souvent supérieure au 1 200 MW de transport que possède HQP sur le chemin HQT-NE (Phase 2). Cela signifie qu'il y a plusieurs exportateurs sur ce chemin et que les droits fermes que possède HQP lui assurent un accès prioritaire au marché lucratif de la Nouvelle-Angleterre.
56. Compte tenu de l'évolution des activités d'exportation d'HQP depuis 2006, il semble évident que l'accès aux marchés est une priorité pour celui-ci. Cette priorité est certainement un incitatif suffisant pour sécuriser un accès ferme de long terme comme il l'a fait en faisant ces demandes de transport 90T, 102T et 103T en 2005 et 2006, soit avant l'inclusion de l'article 12A.2 i). La présence d'autres clients point à point désirant également obtenir du transport ferme sur ces mêmes chemins peut également expliquer l'existence des demandes de transport d'HQP.
- 5. Réponse à la section 2.3 de la preuve supplémentaire du Producteur intitulé : « Exercice des droits acquis du Producteur »**
57. À cette section, HQP fait la revue des 3 décisions rendues par des formations composées d'un seul régisseur qui s'avère être le même pour les trois décisions. Ce fait est important puisque que l'interprétation de l'article 12A.2 i) exprimé dans les décisions D-2008-149, D-2011-083 Motifs et D-2011-098 s'avère être en contradiction avec plusieurs autres décisions tarifaires rendues par des formations de 3 Régisseurs.

5.1 Dossier R-3674-149 (D-2008-149) : Raccordement des centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle. Dossier d'investissement : un seul régisseur.

58. Il n'y avait aucun intervenant au dossier et la Régie a accepté d'utiliser les revenus provenant de la convention HQT-ON pour couvrir les coûts de raccordement des centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle.

59. Comme l'a soulevé la formation du présent dossier, au paragraphe 111 de la décision D-2016-190, la Régie n'a émis aucun commentaire à l'égard de l'utilisation du surplus de la valeur actualisée d'un projet à titre de revenus pouvant être associés à un autre projet.

5.2 Dossier R-3757-2011 (D-2011-083 et D-2011-083 motifs) : Raccordement des centrales de du complexe de la Romaine. Dossier d'investissement : un seul régisseur.

60. Bien que la Régie ait accepté l'utilisation des revenus de l'ensemble des engagements existants d'HQP pour couvrir la contribution du Transporteur, la Régie mentionne qu'il y a un besoin de clarifier la situation lors du dossier générique à venir. De plus, la Régie a admis qu'il existe une divergence de vues entre le régisseur Lassonde et certaine de ses autres collègues régisseurs. L'admission est cohérente avec les différentes décisions passées de la Régie mentionnées ci-dessus indiquant l'obligation d'avoir des revenus additionnel et non l'utilisation de revenue de convention existante.

61. Le régisseur Lassonde, justifie son interprétation du texte en ayant une lecture littérale du texte sans tenir compte des décisions passées. Comme mentionné précédemment, le régisseur mentionne l'importance de traiter de ce sujet afin de la clarifier une fois pour toutes dans le dossier générique à venir. Il est également important de noter que contrairement aux dossiers où le régisseur Lassonde a accepté l'interprétation d'HQT sur ce sujet, il y avait des intervenants au dossier, dont NLH. Les sections pertinentes se trouvent entre les pages 39 à 49 (voir les extraits suivants)

« [61] L'article 12A.2 a été introduit aux Tarifs et conditions en 2006 par la décision D-2006-66. Le texte n'a pas été modifié depuis, bien qu'il ait fait l'objet de plusieurs opinions et commentaires, tant des intervenants que de la Régie, sur le sens à donner à ces dispositions.

[62] La cohérence des décisions est souhaitable, mais il y a lieu de distinguer, aux décisions de la Régie, le contenu décisionnel et les opinions. Ainsi et avec égard, la présente formation] ne partage pas les réserves exprimées par la Régie dans le cadre du dossier R-3669-2008, décision D-2009-071, page 11 sur « la proposition du Transporteur d'utiliser le surplus de la valeur actualisée d'un projet à titre de revenus pouvant être associés à

d'autres projet [...] » parce que, entre autres, cela ne serait pas prévu au texte des Tarifs et conditions.

[63] Cette question et celle du suivi des engagements contractuels des clients du Transporteur ont été exportées d'un dossier tarifaire à l'autre pour finalement être déférées à une cause générique que la Régie a demandé au Transporteur de soumettre en 2011 .

[64] Dans le cadre de la présente demande d'autorisation, la question émerge concrètement et appelle à une décision sur la conformité ou non des Conventions de service du Producteur aux dispositions de l'article 12A.2i), tel que rédigé présentement (Note: **ce souligné provient du régisseur Lasseonde**).

[65] La présente formation souhaite s'éloigner des exercices de sémantique qui ne mènent souvent qu'à réaliser qu'un concept peut être libellé de différentes façons. Cela semble être le cas de l'article 12A.2i) des Tarifs et conditions, si on en juge par la lecture différente qu'en font les parties aux présentes.

[66] Ce qui importe, dans le contexte, est de lire et d'appliquer ces dispositions de façon pragmatique au cas concret sous étude.

[67] Les questions reliées aux précisions, modifications, ajouts de texte, modifications et concordances avec d'autres textes qui peuvent se soulever, pourront, le cas échéant, être traitées dans le cadre de la cause générique.

[68] L'objet ou l'économie de l'article 12A.2i) est assez simple : la récupération des coûts encourus par le Transporteur au moyen des revenus générés par « [a]u moins une convention de service [...] pour le service de transport ferme à long terme ».

[69] Les dispositions suivantes des Tarifs et conditions aident à comprendre le sens de l'article 12A.2i).

[70] Les Tarifs et conditions réfère d'abord à la règle de base relative au montant maximal que le Transporteur est autorisé à investir pour des ajouts à son réseau:

« 12A.2 Achat de services point à point ou remboursement :

Lors de la signature de l'Entente de raccordement, les dispositions pour le raccordement de la centrale au réseau prévues aux présentes, notamment celles décrites à l'Appendice J, s'appliquent [...]. » (Nos soulignés)

62. À la lecture de ces extraits il appert que la formation au dossier était parfaitement consciente qu'elle ne partageait pas l'opinion des décisions de la Régie en matière tarifaire siégeant à trois concernant l'interprétation à apporter à l'article 12A.2 i). De plus, nulle part dans cette décision il n'est fait mention de droits acquis au producteur. Au contraire, la Régie mentionne un dossier générique à venir qui pourrait clarifier la situation. La référence par un régisseur seul à un nécessaire examen de cet enjeu lors d'un dossier générique ne peut être interprétée par HQP comme une décision cristallisante de potentiels droits acquis. Au contraire, HQP aurait dû interpréter cette décision comme un avertissement à l'effet qu'il ne sera peut-être pas toujours possible d'utiliser les revenus excédentaires des conventions existantes pour le raccordement de futures centrales une fois le dossier générique terminé.

5.3 Dossier R-3762-2011 (D-2011-098) : Augmentation de puissance au poste Manic-2

63. Décision rendue quelques jours après celle sur le raccordement des centrales du complexe Romaine, le régisseur Lassonde a rendu une décision cohérente avec la précédente tout en sachant que le dossier générique n'avait pas encore eu lieu. Le texte de la décision ne traite pas des enjeux réglementaires liés à cet enjeu.

6. Réponse aux sections 3 & 4 de la preuve supplémentaire du Producteur intitulé : « Valeur du droit de se prévaloir de l'article 12A.2 i) des T&C en raison de l'existence des Conventions pour le Producteur » et « Exercice de ce droit par le Producteur dans le futur ».

6.1 Impact tarifaire

64. À la section 3 de la preuve supplémentaire d'HQP, il est mentionné qu'HQP pourrait aujourd'hui couvrir des engagements additionnels envers HQT pour une valeur de plus de 3 G\$ en invoquant ses droits acquis.
65. Nous tenons tout d'abord à indiquer que comme la Régie l'a mentionné à plusieurs reprises dans différentes décisions, l'utilisation des revenus de convention de transport existante crée un impact tarifaire à la hausse pour l'ensemble des clients existants, et ce, en contravention du principe de neutralité tarifaire.
66. Il est important de rappeler que les clients existants sont à plus de 90% composés de clients de la charge locale. Les autres clients existants se trouvent à être les autres clients point à point d'HQT. Ces clients point à point, comme NLH, sont en compétition directe avec HQP pour accéder aux marchés d'exportation, incluant les marchés sous la juridiction de la FERC.
67. Demander aux compétiteurs d'HQP de supporter les frais de raccordement des centrales de leurs compétiteurs à même leur tarif de transport serait à tout le moins injustifiable et discriminatoire à leur endroit.

68. En effet, en acceptant la proposition d'HQP, la Régie accepterait qu'HQP ait un traitement préférentiel par rapport aux autres clients point à point qui ne peuvent profiter de ce mécanisme. Cela serait contraire aux obligations de réciprocité que le Transporteur doit respecter envers les juridictions voisines incluant celle sous la juridiction de la FERC.
69. Dans les faits, ce sont les clients existants qui ont un droit acquis à ne pas subir d'impact tarifaire à la hausse suite à un branchement d'une nouvelle centrale d'HQP. Comme mentionné précédemment, si la Régie accepte l'interprétation d'HQP et lui donne cet avantage commercial, soit les droits acquis mentionnés dans la preuve supplémentaire, ce sera aux clients existants d'assumer le 3 G\$ mentionné ci-dessus.
70. Dans les faits, accepter la proposition du Producteur revient à lui donner un rabais sur ces droits de transport ferme, puisqu'il pourra récupérer une portion de ceux-ci pour couvrir les coûts d'intégration de ces sources de production.

6.2 Réciprocité avec les marchés voisins

71. À notre connaissance, il n'existe aucun autre endroit au Canada ou dans les réseaux sous l'autorité de la FERC qui propose un processus semblable où les clients de transport puissent utiliser les revenus de convention de transport existante pour couvrir des nouveaux ajouts au réseau. À cet effet une analyse comparative a été effectuée entre les T&C d'HQT et ceux d'autres Transporteurs canadiens (voir en annexe). Cette analyse démontre qu'aucun autre Transporteur ne propose l'équivalent de l'application des droits acquis demandé par HQP.
72. En ce qui concerne les marchés américains, l'expert, de NLH dans le dossier R-3888-2014, M. Seabron Adamson, a témoigné à l'effet qu'à sa connaissance il n'y avait aucun précédents sous la juridiction de la FERC ou un mécanisme semblable existait. Au contraire, il mentionne que la FERC applique un test de neutralité tarifaire par projet et non par client :

«As we heard the other day from the HQT panel, HQP as the sole major generator, benefits from the 12A.2 i) section, it seems pretty simple. Going back to my kind of bigger principle economic question, there are marginal costs interconnections but the problem with a test like this is it doesn't tie marginal costs to marginal revenues very well. In fact, if we look at the appendix 2, and I will flip to that now - except, I've got to get to it - back to the famous appendix 2 2, I mean, I have transmission service agreements that seem to have long predated these generation interconnection commitments in section 2.2, but those still contribute to the revenue that I recognize as meeting my present value test. So, it doesn't really guarantee any marginal revenue. It seems a bit of a strange economic test. It also seems a little strange in the context that it's sort of dissociated from revenues associated with a specific generator. And this is what I

think kind of goes to this kind of pooling of all revenues and cost problems. Typically, when you have generation interconnection agreements, for example, in the US FERC world, with which I'm familiar, where there are specific tests and they're done in a quite different way, so you have to be very careful about making precise analogies, but the transmission revenue is specifically linked to transmission contracts associated with that generation. And that helps guarantee that there's actually marginal revenue from a project rather than just capturing any revenue against the marginal costs. Because if you think about it, not having marginal revenue, well, it gets kind of weird, because just conceptually, say, I had a generator and it was going to cost me... it was going to cost me fifty million dollars (\$50 M) to hook up, and I said, "Well, you know, that's kind of expensive." I don't really want to pay fifty million dollars (\$50 M) and I don't have enough point-to-point revenue to support that. I can almost buy out somebody else's contract and say, "I'll take over your point-to-point contract. I'll pick up the power here and deliver it here for you just like you're doing now, just so that the revenue will be recognized as mine." It's just a substitution effect. There's no additional revenue for the transmission provider against these costs. (nos soulignés) »

6.3 Absence de preuve quant à l'existence de droits acquis telle que définie par la Producteur

73. Concernant l'existence de soi-disant droits acquis, il est important de noter qu'au présent dossier, il n'y a aucune preuve documentaire contractuelle à l'effet qu'HQP dispose de droits acquis. Aucune décision de la Régie, même celles rendues par le régisseur Lassonde approuvant l'utilisation de revenus de conventions de service de transport ferme de long terme n'aborde la notion de droits acquis. Au contraire, comme mentionné à la section précédente, Le Régisseur Lassonde mentionne l'existence d'un problème d'interprétation de l'application de l'article 12A.2 qui a résulté en la création d'un dossier générique (R-3888-2014) ou des amendements quant à son application étaient prévisibles.
74. Compte tenu de l'importance accordée à l'interprétation faite par HQP concernant l'article 12A.2 i), il est également étonnant que les conventions de service de transport ferme de longs termes, que le Producteur a signé, ne mentionne pas la possibilité de pouvoir utilisé les revenus de celles-ci pour couvrir des ajouts liés au raccordement de futures centrales. Au contraire, ces conventions mentionnaient des ajouts au réseau très spécifiques liés aux projets d'investissements propres aux interconnexions concernés.
75. À titre d'exemple, les conventions liées aux demandes de service de transport 102T et 103T mentionnent spécifiquement des ajouts au réseau suivant :¹⁵

¹⁵ Dossier R-3959-2016, pièce C-NLH-0069, article 5 de la convention HQT-MASS et article 5 de la convention HQT-NE

5.0 En vertu des résultats des études d'impact et de planification, la prestation du service de transport demandé requiert des renforcements au réseau du Transporteur qui doivent être réalisés en trois phases. La phase I, dont la mise en service est prévue en 2011-2012, consiste à ajouter des branches inductives aux compensateurs statiques (CLC) du poste Chénier. La phase II, consiste à mettre en service, en 2013, un compensateur statique au nouveau poste Bout-de-l'Île et la phase III consiste, en 2014, à effectuer une mise à niveau de la capacité en courant des bancs de compensation série (CXC) au poste Bergeronnes. Le Transporteur prévoit, à compter du mois de décembre 2013, être en mesure de fournir en tout temps la capacité d'exportation demandée avec les seuls ajouts associés aux phases I et II. La phase III est requise pour assurer le service de transport pour la durée demandée. La réalisation des phases I, II et III permettra au Transporteur de répondre en totalité à la demande de service de transport demandée.

5.0 En vertu des résultats des études d'impact et de planification, la prestation du service de transport demandé requiert des renforcements au réseau du Transporteur qui doivent être réalisés en deux phases. La phase I, dont la mise en service est prévue en 2013, consiste à mettre en service un compensateur statique au nouveau poste Bout-de-l'Île et la phase II consiste, en 2014, à effectuer une mise à niveau de la capacité en courant des bancs de compensation série (CXC) au poste Bergeronnes. Le Transporteur prévoit, à compter du mois de décembre 2013, être en mesure de fournir en tout temps la capacité d'exportation demandée avec les seuls ajouts associés à la phase I. La phase II est requise pour assurer le service de transport pour la durée demandée.

76. Les ajouts au réseau mentionnés dans les conventions (voir extraits ci-dessus) de services correspondent aux ajouts demandés dans le projet d'investissement lié à ces demandes dans le dossier R-3715-2009 :

« Le présent Projet consiste à installer les équipements qui suivent et de réaliser les travaux suivants :

- *Ajout de branches inductives aux compensateurs statiques du poste Chénier prévu pour 2011 et 2012 ;*
- *Ajout d'un compensateur statique au poste Boût-de-l'Île ; la mise en service est prévue pour 2013 ; et*
- *Augmentation en courant de la capacité de la compensation série au poste Bergeronnes et modifications des protections des bancs de compensation série au sud du poste Arnaud ; la mise en service est prévue pour 2014.¹⁶ »*

77. Il n'y a donc aucune mention d'ajout au réseau futur pouvant être liés à ces conventions. À la lecture de la demande d'investissement faite par HQT pour pouvoir offrir les services de transport ferme liés aux demandes 102T et 103T, aucun ajout au réseau n'était nécessaire.

78. Il est donc contraire au principe de neutralité tarifaire d'utiliser les revenus de ces conventions pour les ajouts liés au raccordement de futures sources de production mentionné à la section 4 de la preuve supplémentaire du Producteur. Ces raccordements devront être accompagnés de nouveaux revenus, et ce afin que les autres clients d'HQT ne soient pas obligés de subventionner les ajouts du Producteur.

79. En acceptant d'utiliser une convention de service de transport existante, ayant déjà servi à couvrir les coûts d'investissements liés à une interconnexion, pour couvrir plusieurs années plus tard le coût de raccordement d'une nouvelle source de production, la Régie se trouve à permettre à HQT de faire deux contributions,

¹⁶ Dossier R-3715-2009. Pièce B-1-HQT-1, Doc 1, page 10 lignes 22 à 25 et page 11 lignes 1 à 5.

comme définies à l'appendice J des T&C, pour une même source de revenu. Ce qui est contraire à la pratique et aux textes réglementaires du commerce de l'électricité en Amérique du Nord.

7. Conclusion

80. L'attrait premier justifiant la signature d'une convention de transport ferme de long terme est l'accès au marché.
81. En acceptant la demande d'HQP de reconnaître des soi-disant droits acquis la Régie se trouverait à avantager un client, l'affilié d'HQT, en lui offrant un cadeau de 3G\$ et ce, au détriment des clients de la charge locale et l'ensemble des autres clients point à point n'ayant pas de projet de production électrique au Québec.

ANNEXE A

Tableau d'analyse comparative, sur une base juridictionnelle, du libellé de l'article 12A.2 des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec et ses comparables, le cas échéant, dans le reste du Canada

JURIDICTION	EXTRAIT DES TARIFS ET CONDITIONS DE SERVICES		
	ADOPTION (2006) ¹⁷	AMENDEMENT (2007)	ACTUEL (2017)
Québec (Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec)	<p><u>Version française :</u></p> <p>« 12A.2 Achat de services point à point ou remboursement: Lors de la signature de l'Entente de raccordement, les dispositions pour le raccordement de la centrale au réseau prévues aux présentes, notamment celles décrites à l'Appendice J, s'appliquent. De plus, le propriétaire de la centrale, ou un tiers désigné à cette fin par celui-ci, doit prendre l'un des engagements suivants à la satisfaction du Transporteur :</p> <p>i) signature d'une Convention de service pour le service de transport ferme à long terme dont la valeur actualisée des paiements à verser au Transporteur pendant la durée de la Convention signée est au moins égale aux coûts encourus par le Transporteur pour assurer l'intégration de la centrale; »¹⁸</p>	<p><u>Version française :</u></p> <p>« 12A.2 Achat de services point à point ou remboursement: Lors de la signature de l'Entente de raccordement, les dispositions pour le raccordement de la centrale au réseau prévues aux présentes, notamment celles décrites à l'appendice J, s'appliquent. De plus, le propriétaire de la centrale ou un tiers désigné à cette fin par celui-ci doit, à la satisfaction du Transporteur, prendre au moins un des engagements suivants :</p> <p>i) Convention de service de transport de long terme :</p> <p>Au moins une convention de service doit avoir été signée pour le service de transport ferme à long terme. La valeur actualisée des paiements à verser au Transporteur pendant la durée des Conventions de service applicables est au moins égale aux coûts encourus par le Transporteur</p>	<p><u>Version française :</u></p> <p>« 12A.2 Achat de services point à point ou remboursement: Lors de la signature de l'Entente de raccordement, les dispositions pour le raccordement de la centrale au réseau prévues aux présentes, notamment celles décrites à l'appendice J, s'appliquent. De plus, le propriétaire de la centrale ou un tiers désigné à cette fin par celui-ci doit, à la satisfaction du Transporteur, prendre au moins un des engagements suivants :</p> <p>i) Convention de service de transport de long terme :</p> <p>Au moins une convention de service doit avoir été signée pour le service de transport ferme à long terme. La valeur actualisée des paiements à verser au Transporteur pendant la durée des conventions de service applicables est au moins égale aux coûts encourus par le Transporteur</p>

¹⁷ L'année de référence 2006 est utilisée ici puisque l'adoption de l'article 12A.2 i) des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec a été approuvé par la Régie de l'énergie en 2006 dans la décision D-2006-66 du 18 avril 2006.

¹⁸ Le texte de l'article 12A.2 i) a notamment été modifié en 2007 par le biais de la décision 2007-08 du 20 février 2007 de la Régie de l'énergie. Le texte de cette disposition a été modifié pour y prévoir ce qui suit : « Au moins une convention de service doit avoir été signée pour le service de transport ferme de long terme. »

JURIDICTION	EXTRAIT DES TARIFS ET CONDITIONS DE SERVICES		
	ADOPTION (2006) ¹⁷	AMENDEMENT (2007)	ACTUEL (2017)
	<p><u>Version anglaise :</u></p> <p>« 12A.2 Purchase of Point-to-Point Service or Repayment: When the Connection Agreement is executed, the provisions herein for connecting the generating station to the power system, particularly those set out in Attachment J, shall apply. Furthermore, the generating station owner, or a third party named for that purpose by the owner, shall make one of the following commitments to the satisfaction of the Transmission Provider:</p> <p>i) A Service Agreement for Long-Term Firm Transmission Service for which the present value of payments to be made to the Transmission Provider over the term of the Agreement at least equals the present value of costs incurred by the Transmission Provider to ensure connection of the generating station; »</p>	<p>pour assurer le raccordement de la centrale, moins tout montant remboursé au Transporteur ; »</p> <p><u>Version anglaise :</u></p> <p>« 12A.2 Purchase of Point-to-Point Service or Repayment: When the Connection Agreement is executed, the provisions herein for connecting the generating station to the power system, particularly those set out in Attachment J, shall apply. Furthermore, the generating station owner or a third party named for that purpose by the owner shall, to the satisfaction of the Transmission Provider, make at least one of the commitments below.</p> <p>i) Long-Term Transmission Service Agreement:</p> <p>At least one Service Agreement must be executed for Long-Term Firm Transmission Service. The present value of payments to be made to the Transmission Provider over the term of the applicable Service Agreements at least equals costs incurred by the Transmission Provider to ensure connection of the generating station, less any amount repaid to the Transmission Provider. »</p>	<p>pour assurer le raccordement de la centrale, moins tout montant remboursé au Transporteur ; »</p> <p><u>Version anglaise :</u></p> <p>« 12A.2 Purchase of Point-to-Point Service or Repayment: When the Connection Agreement is executed, the provisions herein for connecting the generating station to the power system, particularly those set out in Attachment J, shall apply. Furthermore, the generating station owner or a third party named for that purpose by the owner shall, to the satisfaction of the Transmission Provider, make at least one of the commitments below.</p> <p>i) Long-Term Transmission Service Agreement:</p> <p>At least one Service Agreement must be executed for Long-Term Firm Transmission Service. The present value of payments to be made to the Transmission Provider over the term of the applicable Service Agreements at least equals costs incurred by the Transmission Provider to ensure connection of the generating station, less any amount repaid to the Transmission Provider. »</p>
Nouveau-Brunswick	Suite à une vérification des Tarifs et conditions des services de transport de cette juridiction (en français et en anglais), aucune référence à un article 12A.2 i), ni à aucun des éléments du libellé de l'article 12A.2 i) des Tarifs et	Suite à une vérification des Tarifs et conditions des services de transport de cette juridiction (en français et en anglais), aucune référence à un article 12A.2 i), ni à aucun des éléments du libellé de l'article 12A.2 i) des Tarifs et	Suite à une vérification des Tarifs et conditions des services de transport de cette juridiction (en français et en anglais), aucune référence à un article 12A.2 i), ni à aucun des éléments du libellé de l'article 12A.2 i) des Tarifs et

JURIDICTION	EXTRAIT DES TARIFS ET CONDITIONS DE SERVICES		
	ADOPTION (2006) ¹⁷	AMENDEMENT (2007)	ACTUEL (2017)
	conditions des services de transport d'Hydro-Québec n'a été identifié.	conditions des services de transport d'Hydro-Québec n'a été identifié.	conditions des services de transport d'Hydro-Québec n'a été identifié.
Manitoba	Suite à une vérification des Tarifs et conditions des services de transport de cette juridiction (en anglais), aucune référence à un article 12A.2 i), ni à aucun des éléments du libellé de l'article 12A.2 i) des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec n'a été identifié.	Suite à une vérification des Tarifs et conditions des services de transport de cette juridiction (en anglais), aucune référence à un article 12A.2 i), ni à aucun des éléments du libellé de l'article 12A.2 i) des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec n'a été identifié.	Suite à une vérification des Tarifs et conditions des services de transport de cette juridiction (en anglais), aucune référence à un article 12A.2 i), ni à aucun des éléments du libellé de l'article 12A.2 i) des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec n'a été identifié.
Colombie-Britannique	Suite à une vérification des Tarifs et conditions des services de transport de cette juridiction (en anglais), aucune référence à un article 12A.2 i), ni à aucun des éléments du libellé de l'article 12A.2 i) des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec n'a été identifié.	Suite à une vérification des Tarifs et conditions des services de transport de cette juridiction (en anglais), aucune référence à un article 12A.2 i), ni à aucun des éléments du libellé de l'article 12A.2 i) des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec n'a été identifié.	Suite à une vérification des Tarifs et conditions des services de transport de cette juridiction (en anglais), aucune référence à un article 12A.2 i), ni à aucun des éléments du libellé de l'article 12A.2 i) des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec n'a été identifié.