

**RÉPONSE DU TRANSPORTEUR AUX COMMENTAIRES DES  
INTERVENANTS QUANT À LA CONFORMITÉ DU TEXTE REFONDU DES  
*TARIFS ET CONDITIONS DU SERVICE DE TRANSPORT D'HYDRO-QUÉBEC*  
À LA DÉCISION D-2002-95**

---

**NOTE INTRODUCTIVE**

Le Transporteur note qu'aucun client actuel ou potentiel du service de transport, ni aucun groupe de consommateurs n'ont apporté de commentaires sur le texte qu'il propose pour les *Tarifs et conditions du service de transport d'Hydro-Québec* (les "*Tarifs et conditions*"). Il appert donc que le texte proposé convient tout à fait aux clients du Transporteur.

**RÉPONSE AUX COMMENTAIRES DE STOP-S.É.****Article 1.5.1**

Les deux dernières phrases proposées par le Transporteur sont nécessaires pour assurer que toute charge du Distributeur alimentée par le Transporteur est désignée comme faisant partie de la charge locale, ou à défaut qu'elle soit alimentée en service point à point pour assurer une cohérence avec l'article 1.5, relatif au service de transport en réseau intégré.

**Article 1.8**

La modification proposée par l'intervenant est inutile, entre autres vu la définition des clients de charge locale stipulée à l'article 1.9.

**Article 1.9**

La définition proposée par le Transporteur est tout à fait adéquate. Plusieurs articles des *Tarifs et conditions* réfèrent aux clients de charge locale lorsqu'il est question de nouvelle répartition, réductions de service, réservations, modification des réservations, etc. Ce n'est alors qu'une portion des clients du Distributeur qui sont affectés et non la charge du Distributeur prise globalement. Il est donc nécessaire de maintenir le texte proposé par le Transporteur pour assurer la cohérence des différents articles des *Tarifs et conditions*.

Il est important de préciser que les conditions applicables à la desserte de la charge locale sont énoncées à la Partie IV des *Tarifs et conditions* et que le transporteur doit obtenir toutes les autorisations nécessaires, de la Régie ou d'autres organismes gouvernementaux, lesquelles peuvent dans certains cas limiter sa capacité de fournir un service de transport demandé.

**Articles 1.27, 42.1 et 42.1.1**

Les modifications proposées par l'intervenant sont inutiles et semblent découler d'une mauvaise compréhension de la proposition du Transporteur. Le texte proposé par le Transporteur assure que celui-ci peut recouvrer le montant indiqué à l'Appendice H de tous ses clients en réseau intégré et du Distributeur, en respectant le principe du ratio de charge. Le cas où un client, par exemple une municipalité ayant son propre réseau de distribution, choisirait plutôt le service point à point que le service en réseau intégré, est également prévu.

**Articles 1.33.1 et 1.34**

Le nouvel article 1.33.1 proposé par l'intervenant est inutile, puisque la notion de pointe annuelle du réseau n'est pas utilisée dans les *Tarifs et conditions*. De même, l'article 1.34 peut être supprimé si la Régie le juge à propos, puisque la notion de pointe mensuelle du réseau n'est pas non plus utilisée.

**Article 1.35**

Aucune modification à cet article n'a été approuvée par la Régie. Seul le retrait du mot "acceptables" est proposé pour alléger le texte des *Tarifs et conditions*.

**Article 1.39**

Il s'agit de la définition prévue à la Loi, tel qu'ordonné par la Régie.

**Article 1.39.1**

Cet article aurait été requis si la Régie avait accepté la définition proposée par le transporteur à l'article 1.39. Comme ce n'est pas le cas, l'article 1.39.1 n'est pas requis. En outre, le transporteur ne dispose pas de ressources au sens des *Tarifs et conditions*.

**Article 1.42**

Aucune modification à cet article n'a été approuvée par la Régie.

**Article 13.5**

Le texte proposé par l'intervenant porte à confusion, car le transporteur ne dispose pas de ressources au sens des *Tarifs et conditions*.

**4. Normes de conduite**

Le transporteur est en accord avec le commentaire de l'intervenant et il n'a pas d'objection à ajouter une telle référence si la Régie le juge approprié.

---

**RÉPONSE AUX COMMENTAIRES DU RNCREQ****Article 37.1**

Les informations requises du Distributeur le sont strictement à des fins de planification et d'exploitation du réseau de transport. Il est donc inutile de préciser aux *Tarifs et conditions* la nature des restrictions d'exploitation pouvant affecter les ressources du distributeur, non plus que d'exiger le dépôt éventuel de ces informations à la Régie. D'ailleurs, les résultats de la planification du réseau du transporteur réalisée à partir de ces informations doivent être présentés à la Régie conformément à l'ordonnance incluse à la décision D-2002-95, pp. 72 à 75.

**Article 38.1**

La modification proposée par l'intervenant doit être rejetée car elle n'améliore en rien la disponibilité des ressources ou la fiabilité de l'alimentation en électricité de la charge locale. Au contraire, elle impose des restrictions qui peuvent les affecter négativement. Entre autres, les besoins « à la pointe annuelle prévue » ne sont pas le seul élément qui entre en compte dans la désignation des ressources nécessaires à l'alimentation de la charge locale.

**Article 36.4**

Après examen de la preuve du Transporteur concernant le taux de pertes annuel moyen de 5,2%, la Régie a accepté l'application du taux de perte de 5,2% à tous les services de transport. Pour le service d'alimentation de la charge locale, compte-tenu que les pertes réelles sur le réseau de transport fluctuent en tout temps autour de 5,2 % et qu'elles s'établissent en moyenne annuelle à 5,2%, il importe donc de préciser que le Distributeur doit en tout temps fournir les pertes réelles sur le réseau de transport.

**Article 38.7**

Le texte proposé par le Transporteur est requis pour tenir compte des services de transport achetés par le Transporteur sur un réseau voisin pour transporter l'électricité d'une ressource désignée pour alimenter la charge locale. Par exemple, certaines centrales situées au Saguenay sont intégrées au réseau du transporteur via le réseau privé Alcan, qui est en droit de demander compensation à cet égard.

Les commentaires du RNCREQ démontrent une mauvaise compréhension des dispositions de la *Loi* et relèvent manifestement plus du procès d'intention que d'une analyse rigoureuse du dossier. En premier lieu, les affirmations telles « l'électricité patrimoniale devra être produite à même des centrales hydroélectriques qui font partie du patrimoine québécois » ou « le producteur pourrait choisir d'alimenter la charge locale avec de l'électricité à bas prix produite dans les centrales à charbon en Ohio, faisant payer le distributeur pour les frais de transport » ou encore « dans la mesure où le producteur choisit de combler ses obligations en électricité patrimoniale par le biais des importations, une telle disposition pourrait avoir pour effet de faire supporter par le transporteur (et donc par l'ensemble de ses clients, dont le distributeur) des coûts de

transport au-delà des coûts prévus par la *Loi* pour la fourniture de l'électricité patrimoniale » ne trouvent aucun fondement dans les textes législatifs ou réglementaires pertinents, non plus que dans la preuve qu'Hydro-Québec a faite devant la Régie dans le présent dossier ou dans le dossier R-3470-2001. Enfin, le RNCREQ néglige de considérer que le coût du service de transport est déterminé par la Régie.

### **Article 39.3**

Cet article est nécessaire dans les cas où le transporteur doit réserver du transport sur un réseau voisin pour alimenter une charge au Québec. Par exemple la papetière Tembec au Témiscamingue qui est alimentée en partie via le réseau de HydroOne Networks en Ontario, ainsi que certaines charges du Distributeur au Saguenay qui sont alimentées via le réseau privé Alcan.

### **Article 40.2**

La *Convention cadre pour l'intégration au réseau de transport de nouvelles ressources en réseau* est une entente à caractère administratif précisant le processus qui s'applique lorsque la division Hydro-Québec Production désire raccorder de nouvelles ressources au réseau. Cette convention n'a aucun rapport avec le service d'alimentation de la charge locale offert au Distributeur. Le texte des *Tarifs et conditions* est donc adéquat dans la forme proposée par le Transporteur.

### **Articles 1.27, 42.1 et 42.2**

Les modifications proposées par l'intervenant sont inutiles et semblent découler d'une mauvaise compréhension de la proposition du Transporteur. Voir les commentaires formulés en réponse aux commentaires de l'intervenant STOP-S.É. sur les mêmes articles ainsi que sur les articles 1.33.1 et 1.34.

### **Article 43.3**

L'ajout proposé par l'intervenant est inutile. L'expérience permettra d'établir le mode de fonctionnement du Comité technique qui, rappelons-le, est établi pour traiter de questions administratives, strictement du domaine interne d'Hydro-Québec, découlant des responsabilités respectives des parties.

### **Annexes 7 et 8, paragraphe 5**

Le Transporteur note que le titre de cette section des commentaires de l'intervenant est erroné car les rabais ne s'appliquent pas à la desserte de la charge locale. La modification de texte proposée par l'intervenant aux *Tarifs et conditions* est inutile, puisque la Régie a déjà rendu une ordonnance en ce sens et que le Transporteur doit s'y conformer. De plus, suite à la décision D-2002-142 qui apporte certaines précisions sur l'application du rabais de 25%, le dernier paragraphe des Annexes 7 et 8 débutant par "Un rabais de 25%..." est inexact et doit être supprimé.

**Articles 41.1 et 41.2**

Les modifications proposées par l'intervenant sont inutiles. En outre, des informations comme l'ordre de priorité peuvent changer sur une base quotidienne. Quant à la non discrimination, cet aspect est déjà prévu à l'article 41.5.

**Articles 41.3 à 41.7**

Contrairement à ce qu'affirme le RNCREQ, le Transporteur a repris *mutatis mutandis*, aux articles 41.3 à 41.7, les dispositions contenues aux articles 33.3 à 33.7 car celles-ci sont requises pour la Partie IV comme pour la Partie III des *Tarifs et conditions*.