

**RÉPONSES AUX QUESTIONS DE L'ACEF DU QUÉBEC**

---

**Questions préalables :**

a) Deux documents manquent encore :

- la traduction du témoignage du Dr R.A. Morin (HQT-9 doc. 1.1)
- le document HQT-2 doc 5 sur les “Normes de conduite relatives à la séparation fonctionnelle des activités de transport d’H.Q.”

nous demandons :

a) que nous soit réservé le droit de poser des questions sur ces deux documents, avec un délai d’une semaine après réception du document pour pouvoir poser des questions

- a) La Régie a déjà statué sur le délai pour faire parvenir les demandes de renseignements concernant la pièce HQT-2, Document 5. En ce qui concerne le témoignage du Dr. Morin, nous réitérons que la version anglaise doit être considérée comme seule version officielle et que le délai prévu pour les questions sur ce document se terminait le 7 septembre 2000.**

b) qu’H.Q. nous précise exactement quand nous seront transmis ces 2 documents.

- b) Les pièces HQT-9, document 1.1 et HQT-2, document 5 sont déposées.**

b) H.Q. nous indique que la traduction française des témoignages des experts anglophones ne constitue pas de la preuve en chef : quelle preuve légale H.Q. peut nous apporter en soutien de cette affirmation ?

- b) Les témoins experts d’Hydro-Québec ont préparé leurs témoignages écrits dans leur langue respective et ils témoigneront à l’audience publique vraisemblablement dans la même langue. Ils ne pourront être contre-interrogés à l’audience publique que sur la version originale de leur expertise respective et ils répondront, selon le cas, dans leur langue respective ou dans la langue de leur interlocuteur, s’ils le peuvent et le désirent. Il est évident que les traductions de courtoisie des témoignages écrits des témoins experts d’Hydro-Québec qui ont été préparées, le plus souvent, par des**

tiers pour le compte d'Hydro-Québec, à la demande de la Régie afin d'accommoder certains intervenants et d'éviter une possible duplication des frais de traduction, ne sauraient être considérées comme la preuve de ces experts. Enfin, le paragraphe 4° de l'article 7 de la Charte de la langue française (L.R.Q., c. C-11) prévoit que «toute personne peut employer le français ou l'anglais dans toutes les affaires dont sont saisis les tribunaux du Québec et dans tous les actes de procédure qui en découlent».

c) Nous demandons copie des deux documents techniques portant sur les critères de conception dont il est fait mention dans HQT-3 doc. 1, p.28-29.

- c) **Tel qu'indiqué à la pièce HQT-3, document 1, page 31, ces documents techniques seront déposés par Hydro-Québec, s'il y a lieu, lors de l'étude, par la Régie, des normes de fiabilité appliquées en matière de transport.**

De même nous demandons une copie papier du règlement 659, actuellement en vigueur, portant sur les tarifs et conditions d'accès au réseau de transport d'H.Q..

**Le règlement 659 est déjà déposé comme pièce HQT-11, Document 1 (en faisant abstraction des modifications proposées). Une copie du décret 276-97 s'y rapportant est déposée comme pièce HQT-13, document 18.1.**

**Aucune modification n'a été apportée au règlement 659 depuis son adoption en mars 1997.**

Nous demandons aussi une copie imprimé du rapport annuel d'H.Q. de 1999.

**Ce document est déposé comme pièce HQT-2, document 2.1.**

**Une version électronique est également disponible sur le site Internet d'Hydro-Québec, à l'adresse suivante : [http://www.hydroquebec.com/profil/rapport\\_annuel/index.html](http://www.hydroquebec.com/profil/rapport_annuel/index.html)**

Nous demandons aussi qu'on nous précise, le cas échéant, les changements qui ont pu être faits au dit règlement, depuis sa première adoption par le

gouvernement du Québec, en 1997, avec l'autorité ayant entériné les changements.

**Le règlement 659 est déjà déposé comme pièce HQT-11, Document 2. Une copie du décret 276-97 s'y rapportant est déposée comme pièce HQT-13, document 18.1.**

**Aucune modification n'a été apportée au règlement 659 depuis son adoption en mars 1997.**

De même nous souhaitons connaître exactement le niveau de la dette totale d'H.Q. pour 1999, 2000 et 2001, ainsi que le niveau de dette d'H.Q., garantie par le gouvernement, pour les années 1999, 2000 et 2001.

	<u>Dette totale (1)</u> Incluant l'effet des swaps	<u>Dette garantie (2)</u>
1999	37 599,0 M\$	37 239,6 M\$
2000	37 522,0 M\$	37 919,7 M\$
2001	36 555,3 M\$	36 819,5 M\$

(1) Provient de la liste détaillée des titres à la ligne «Dette incluant l'effet des swaps» (pièce HQT-8, Document 1, Annexe 10, page 5).

(2) La dette garantie exclut l'effet des couvertures.

Note: Pour une année donnée, les frais de garantie sont calculés à partir du solde de la dette garantie du 31 décembre de l'année précédente.

**Questions concernant la preuve d'H.Q. :**

Q1. Dans la lettre de présentation de la demande révisée d'H.Q. par Marchand, Lemieux, et adressée à la Régie de l'énergie le 15/8/2000, p. 2, par. 1, il est dit :

“La Régie remarquera qu'Hydro-Québec ne demande plus la détermination du prix unitaire moyen du transport, mais seulement la modification des tarifs de transport d'électricité...”

- pourquoi cet abandon dans la demande ? est-ce à dire qu'H.Q. abandonne définitivement toute demande relative à une méthodologie du prix unitaire moyen du transport d'électricité ?

**R1. Hydro-Québec retire le sujet de la détermination du prix unitaire moyen de transport de sa demande parce que cette demande était directement reliée à la formule qu'elle avait proposée pour le calcul du tarif de fourniture. Or, en raison de l'adoption par le gouvernement du Québec du projet de loi numéro 116 modifiant la *Loi sur la Régie de l'énergie*, ce calcul n'est plus utile.**

Q2. (HQT-1 doc. 1, p. 11) En quoi se distingue la Direction de la commercialisation de TransÉnergie de la société de gestion TransÉnergie H.Q. Inc. ? leur rôle se recoupe-t-il ?

comment sont traités les revenus tirés de la vente de droits de propriété intellectuelle ?

Quel est le rôle d'Hydro Québec International en lien avec les activités transport ?

**R2. TransÉnergie HQ Inc. (TÉHQ) est une filiale à part entière d' Hydro-Québec. Elle est dirigée par un conseil d'administration dont les membres sont des cadres d'Hydro-Québec, incluant quelques cadres de la division TransÉnergie.**

**La direction Commercialisation est une direction de TransÉnergie dont le rôle principal est d'administrer les Tarifs et Conditions du service de transport sur le réseau de TransÉnergie. Le directeur Commercialisation est également président-directeur général de la société de gestion TÉHQ.**

TÉHQ regroupe toutes les activités reliées à la commercialisation de l'expertise de TransÉnergie à l'extérieur du domaine réglementé de cette dernière. De plus, TransÉnergie HQ Inc. voit au développement de projet de lignes de transport à l'extérieur du Québec. Voir également réponse à la question 1-02 de Stop - Stratégies Énergétiques.

Toutes les activités de TÉHQ sont clairement identifiées et comptabilisées séparément et font l'objet de rapports systématiques à son actionnaire.

Les revenus tirés de la vente de droits de propriété intellectuelle sont traités comme des revenus de TransÉnergie lorsque celle-ci est la propriétaire de ces droits.

Hydro-Québec International est le véhicule commercial d'Hydro-Québec pour ses projets d'investissement à l'extérieur de l'Amérique du Nord. Les activités transport demeurent sous la responsabilité de TÉHQ (développement, installation, opération).

Q3. (HQT-2 doc. 1, p. 15) En quoi le fait d'avancer dans l'application de la norme ISO 14 001, considérant que ce n'est qu'un système de gestion des pratiques environnementales, prouve qu'H.Q. améliore sa performance environnementale ?

R3. La réponse à cette question se trouve dans la norme ISO 14001 elle-même. En voici quelques courts extraits traitant de l'amélioration de la performance environnementale :

"Les Normes internationales concernant le management environnemental ont pour objet de fournir (...) les éléments d'un système efficace de management environnemental (...) afin d'aider les organismes à atteindre leurs objectifs environnementaux et économiques.

Un système de ce type permet à un organisme d'établir et d'évaluer l'efficacité des procédures destinées à arrêter une politique environnementale et des objectifs environnementaux, de s'y conformer et de démontrer

cette conformité à autrui. L'objectif global de la présente Norme internationale est d'équilibrer la protection de l'environnement et la prévention de la pollution avec les besoins socio-conomiques" (extraits de la Norme ISO 14001)

En définitive, la Norme ISO 14001 permet à TransÉnergie, comme à toute autre organisation d'ailleurs, de bien s'équiper - en termes d'outils de gestion - pour respecter les lois et les règlements, améliorer sa performance environnementale et prévenir la pollution. De plus, le fait de faire enregistrer le système, et de conserver cet enregistrement au fil des ans, donne l'assurance que le système de gestion environnementale de TransÉnergie fonctionne et qu'il est efficace.

Q4. (HQT-3 doc. 3) Quelle est votre définition d'optimisation de l'exploitation et en quoi les critères CPS1 et CPS2, associés à la stabilité de la fréquence de l'onde, sont-ils liés à l'optimisation de l'exploitation ?

**R4. L'optimisation de l'exploitation du réseau de transport signifie que TransÉnergie verra à offrir une qualité de service et une performance données au meilleur coût.**

**Quand aux critères CPS1 et CPS2, ils permettent à TransÉnergie de comparer sa performance vis-à-vis d'autres transporteurs et partant, d'établir que les outils de gestion du réseau en place sont optimaux.**

Q5. (HQT-3 doc. 3, pages 5 et plus) Pourquoi plusieurs cibles proposées pour les critères sont-elles si conservatrices pour 2001 et souvent en deçà des mesures de 1999 ?

**R5. Voir réponse à la question 9.1 de la Régie.**

Q6. (HQT-4 doc. 1, p. 8 et Article 28.4 du règlement) "Un client en réseau intégré peut importer (ressources non désignées) sans frais additionnels de l'électricité de l'extérieur du Québec". Est-ce à dire que le transport pour l'importation de cette électricité serait gratuit ?

**R6. Le coût du service de transport pour le transit d'électricité à partir de ressources non désignées (du Québec ou de l'extérieur) est inclus dans le coût du**

service de transport en réseau intégré assumé par le client. Le transport de l'énergie à partir de ressources non désignées se fait, cependant, selon les disponibilités.

Q7. (HQT-4 doc. 1, p. 11) "Les services complémentaires pour la charge locale sont fournis sans frais". Est-ce à dire que le coût de ces services sont exclus des tarifs de distribution et le seront dans le futur ?

**R7. Les services complémentaires dont il est question sont les six services énumérés au tableau de la page 12 de la pièce HQT-4, Document 1 et décrits plus en détail aux pages 47 à 59 de la pièce HQT-10, Document 1.**

Comme il est expliqué à la pièce HQT-10, Document 1, p. 48, lignes 11-13, seul le service de programmation, contrôle du réseau et répartition est fourni à partir des équipements du transporteur. Ces équipements sont inclus dans la base de tarification du transporteur. Donc, la partie du coût de ce service qui est attribuable à la charge locale est comprise dans le prix que le distributeur verse au transporteur pour la desserte de la charge locale.

Les autres services complémentaires sont fournis à partir d'équipements de production, en l'occurrence les groupes turbines-alternateurs. Conformément aux dispositions des articles 22 de la *Loi sur Hydro-Québec* et 52.2. de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, les coûts de ces services, pour le volume d'électricité patrimoniale de 165 TWh/an, sont inclus dans le tarif moyen de fourniture de 2,79 ¢/kWh. Donc, la partie du coût de ces services qui est attribuable à la charge locale est comprise dans le prix que le distributeur verse au producteur pour la fourniture de l'électricité patrimoniale.

Pour les contrats d'approvisionnement du distributeur pour l'excédent de l'électricité patrimoniale, les coûts supplémentaires pour les besoins additionnels en services complémentaires, s'il y a lieu, seront assumés par le distributeur et répercutés chez ses clients.

Q8. (HQT-5 doc. 1, p. 6) Quand exactement les frais de R&D sont-ils reportés et quand sont -ils refilés dans les dépenses courantes ? Les dépenses en R&D ne sont-elles pas conventionnellement des dépenses d'investissement ? Les frais de recherche pour la fusion nucléaire et le moteur-roue et l'automobile électrique sont-ils refilés aux clients d'H.Q. ?

**R8. Les frais de recherche constituent des charges d'exploitation imputables à la période au cours de laquelle ils sont engagés.**

**Les frais de développement doivent être imputés aux charges d'exploitation de la période au cours de laquelle ils sont engagés, et ce jusqu'au moment où il pourra être démontré que tous les critères de capitalisation suivants sont respectés:**

- **Le produit ou le procédé est bien défini et les frais afférents sont identifiables;**
- **La faisabilité a été démontrée;**
- **La Direction s'est engagée quant à sa vocation commerciale ou utilitaire;**
- **Le marché potentiel est clairement défini ou l'utilité du produit ou du procédé est reconnu pour l'entreprise;**
- **L'entreprise dispose des ressources nécessaires pour mener à terme le projet.**

**Outre ces cinq critères fixés par les principes comptables généralement reconnus (PCGR), les frais de développement doivent rencontrer un seuil monétaire fixé par Hydro-Québec. Les frais de développement qui satisfont à ces six critères sont capitalisables jusqu'à concurrence du montant que l'on est raisonnablement certain de récupérer.**

**Les projets de recherche et développement relatifs à la fusion nucléaire, au projet de moteur-roue et à l'automobile électrique, ne sont pas des projets identifiés à l'activité Transport pour 2001.**

Q9. (HQT-5 doc. 1, p. 7) Travaux abandonnés ou reportés : pourquoi H.Q. n'en assume-t-elle pas la totalité des coûts car cela résulte de ses propres choix et prévisions ?

- R9. L'autorisation par les autorités compétentes d'un projet d'investissement constitue l'aboutissement d'un processus d'évaluation et d'analyse tenant compte des conditions prévalant alors, et visant à répondre aux besoins de sa clientèle et assurer qu'un tel actif soit "prudemment acquis et utile" aux fins qui lui sont attribuées.

Les coûts du projet sont alors cumulés pendant la période de construction et ils ne sont versés dans la base de tarification qu'au moment de sa mise en exploitation.

Il arrive occasionnellement, dans le cours normal de la vie d'une entreprise, que pendant le développement d'un projet, des faits et circonstances nouveaux et imprévus entraînent son report à une date lointaine ou même son abandon. Cet événement n'enlève toutefois rien à la valeur de la décision prise initialement lors de l'autorisation du projet.

À l'avenir, les projets d'investissements relatifs aux activités réglementées d'Hydro-Québec seront soumis à la Régie de l'énergie pour son autorisation. Ils feront l'objet des analyses appropriées et ils auront ainsi, lorsqu'autorisés, le caractère prudent et raisonnable recherché.

Il est donc normal et équitable que les coûts cumulés dans ces projets soient versés dans la base de tarification au même titre que pour tout autre projet dûment autorisé. Il est également plus favorable aux clients que de tels projets soient abandonnés aussitôt que nécessaire plutôt que de voir leurs coûts continuer de croître.

Notons également que dans le contexte de la présente demande tarifaire, les coûts de cette nature concernant le transporteur sont minimes, i.e. inférieurs à 1 M\$.

Q10. (HQT-5 doc. 1 , p. 12)

a) Quel est l'impact des deux changements proposés aux méthodes comptables sur l'évolution des revenus et dépenses d'H.Q. ?

**R10a) Nous vous référons à notre réponse à la question 33.2 de la Régie de l'Énergie pour l'impact de la modification à la méthode d'amortissement du remboursement gouvernemental.**

**Nous vous référons à notre réponse à la question 44.1 de la Régie de l'énergie pour l'impact du changement de taux de capitalisation pour les immobilisations.**

b) (HQT-5 doc. 1 , p. 13) La méthode d'amortissement de la compensation gouvernementale, relativement aux pertes causées par le verglas de 1998, ne devrait-elle pas être modifiée par décret gouvernemental ? si les changements proposés sont acceptés, cela modifiera-t-il le mode de versement de la compensation par le gouvernement ?

**R10b) Non, la méthode d'amortissement de la compensation gouvernementale, relative aux pertes causées par le verglas de 1998, n'a pas à être modifiée par décret gouvernemental.**

**Non, le mode de versement de la compensation ne sera pas modifié si l'on change la méthode d'amortissement.**

Q11. (HQT-5 doc. 2 , p. 8) Quel taux de rendement sur les actifs est utilisé dans le calcul du coût des charges partagées ?

**R11. Le taux du coût en capital de 10,005%, tel qu'expliqué à la pièce HQT-8, Document 1, page 42.**

Q12. (HQT-6 doc. 2, p. 3 note 1) À corriger ou expliquer la note " ... suivant la date d'engagement de l'employé de quitter l'entreprise " .

**R12. Cette date correspond à la date où l'employé a apposé sa signature à la lettre d'entente, dans laquelle il s'engage à quitter l'entreprise à une date donnée et selon certaines modalités.**

Q13. (HQT-6 doc. 2, p. 5) Quel est le marché de comparaison à H.Q. utilisé dans l'enquête de Towers Perrin ?

**R13. Lors de la dernière grande enquête de rémunération menée en 1998 en collaboration avec la firme Towers Perrin, le marché de comparaison d'Hydro-Québec comptait 21 entreprises. Ce sont : Air Canada, Alcan, Banque Nationale, Bell Canada, Bombardier, CAE Électronique, Chemins de Fer Canadien National, Confédération Desjardins, Domtar, Gaz Métropolitain, Labatt, Molson, Nortel, Pétromont, Pratt & Whitney, QIT-Fer Titane, Québécor, Reynolds, SNC-Lavalin, STCUM (Société de transport de la communauté urbaine de Montréal), Téléglobe Canada.**

**Pour l'analyse de certains emplois propres à l'industrie de l'énergie, ce marché peut être élargi.**

**Notez que depuis 1998, certaines entreprises ont fusionné ou simplement changé de nom.**

Q14. (HQT-6 doc. 2, p. 6) Expliciter le lien entre réduction de la masse salariale, l'évitement de coûts excessifs pour la clientèle et le régime d'intéressement : quel est le coût net pour la clientèle d'H.Q. d'un tel régime ?

**R14. Hydro-Québec a appliqué des principes de gestion de la rémunération qui, conjointement avec une diminution de l'effectif, ont permis la réduction de la masse salariale. Afin d'améliorer la rémunération globale de tous ses employés tout en conservant les acquis des dernières années en matière de rigueur financière, Hydro-Québec a utilisé un outil de rémunération permettant flexibilité et optimisation. Le régime d'intéressement de l'entreprise est lié à l'atteinte de résultats élevés au plan du bénéfice net. Si les bénéfices ne sont pas suffisants ou si les objectifs ne sont pas atteints, les bonis ne sont pas versés. Ce n'est que lorsque les résultats attendus sont atteints que tous reçoivent un pourcentage établi au prorata des résultats. Le système n'implique ni récurrence, ni permanence. Puisqu'elle n'a lieu que lorsque la performance financière de l'entreprise le permet, l'attribution de bonis n'entraîne pas de pression à la hausse sur les tarifs.**

**Cette orientation est en lien avec notre positionnement à la médiane du marché de comparaison et correspond aux pratiques de plus en plus répandues au sein des organisations.**

Q15. (HQT-6 doc. 3, p. 3 et 4) : expliquer pourquoi les charges brutes augmentent beaucoup plus rapidement, annuellement, en 2001 qu'en 1999 et 2000 ?

**R15. Voir réponse à la question 36.1 de la Régie.**

Q16. (HQT-6 doc. 3, p. 5) Qu'entend-on par régularisations ?  
(HQT-6 doc. 3, p. 6 et 7 ) Qu'est-ce qui explique les millions versés en 99 et 2000 en primes et indemnités au bureau du président ?

**R16.1 Les régularisations sont des écritures comptables nécessaires pour assurer une démarcation adéquate lors d'une fermeture comptable, i.e. pour mettre les bons montants aux bonnes dates.**

**R16.2 La rémunération variable corporative versée pour l'ensemble des cadres de TransÉnergie.**

Q17. (HQT-6 doc. 5) Quel est le lien et le niveau d'échange entre Connexim et la Direction principale technologie de l'information ?

**R17. La DPTI est le gestionnaire désigné du contrat de services entre Hydro-Québec et Connexim.**

**Au niveau opérationnel, les échanges se font sur la base d'une relation client-fournisseur entre la DPTI et Connexim.**

Q18. (HQT-7 doc. 4) Décrire le processus d'autorisation des investissements et les autorités habilitées à autoriser les projets, en lien avec le comité Warren, la Commission Nicolet, le plan de développement et les décisions du C.A. d'H.Q. ?

En quoi ces investissements sont-ils déjà autorisés ?

**R18. Le processus d'autorisation des investissements est prévu au Répertoire des pouvoirs de décision de l'Entreprise.**

**Relativement aux modifications demandées au règlement 659 :**

Q1. Au lieu (Article 1.14) de coût annuel de transport on devrait plutôt parler de “ revenus requis “ car cela inclut une marge de profit. Pourquoi ne pas définir un revenu requis global qui incluerait les revenus des services point à point ?

Pourquoi à la définition du transporteur, TransÉnergie n'est-elle pas désignée ?

**R1. Voir réponse à la question 44.1 de RNCREQ.**

**La définition du transporteur à l'article 1.14 reproduit celle utilisée dans la *Loi sur la Régie de l'énergie*. De plus, TransÉnergie est une division administrative d'Hydro-Québec; elle n'a donc pas de statut juridique distinct.**

Q2. Annexe 7

a) item 1) : le 1/12 ... semble de trop.

**R2a) Il est stipulé à l'Annexe 7 des *Tarifs et conditions* que :**

**« Le client du service de point à point paie au transporteur chaque mois pour la capacité réservée selon le total des prix applicables énoncés ci-après :**

**1) Livraison annuelle : un douzième du prix requis de 75,18 \$/kW de capacité réservée par année. »**

**Puisque le client est facturé mensuellement, soit douze fois par année, il a été prévu que le client débourse à chaque mois le douzième du montant annuel.**

**Le *un douzième* ne représente donc qu'une modalité de facturation afin de permettre aux clients d'étaler leurs paiements sur douze mois.**

b) Justifiez pourquoi le tarif annuel et mensuel seraient plus élevés en 2001 qu'en 1997, alors que le tarif journalier serait plus faible !

**R2b) Afin de rendre plus transparente la relation qui existe entre les tarifs mensuel, hebdomadaire, quotidien et**

horaire, les calculs des tarifs pour l'année 2001 ont été faits en ne retenant que deux décimales après la virgule. Ainsi, il est possible de vérifier que le tarif horaire correspond au vingt-quatrième du prix quotidien.

Ce changement explique pourquoi le tarif horaire proposé pour 2001 est inférieur à celui de 1997 même si le prix quotidien est identique.

Voir aussi réponse à la question 72.1 de la Régie de l'énergie et 40 du RNCREQ.

- c) item 5) pourquoi enlever l'aspect de non discrimination avec les sociétés non affiliées ?

**R2c) L'aspect de non discrimination est maintenu par l'obligation de traiter les rabais sur OASIS.**

- Q3. Annexe 6) les frais pour la réserve d'exploitation sont modifiés : pourquoi et quel impact cela aura-t-il sur le coût du service ?

**R3. Les frais pour la réserve d'exploitation étaient dans le contrat de transport de 1997 de 0,32 \$/MWh.**

Dans *Tarifs et Conditions*, le tarif proposé est 0,33 \$/MWh. Cette différence de 1 ¢/MWh est tout à fait minime.

Le changement du tarif de ce service a pour but d'assurer la continuité avec le tarif de transport. En effet, le tarif de ce service reflète le coût de capacités en puissance mobilisées en tout temps, ou mises en œuvre afin d'assurer la fiabilité du réseau. L'établissement des tarifs exprimé en énergie, ne permet pas de refléter les coûts résultants de la mobilisation d'équipements de puissance. C'est pour cela, qu'il a été proposé d'établir le tarif sur la base des capacités réservées et non pas de la quantité d'énergie. Ce qui permet d'harmoniser les tarifs des services complémentaires avec le tarif de transport, exprimé en \$ par kWh.

Cette réponse est valable pour les deux réserves d'exploitation.

Q4. À justifier les différences de prix dans les annexes 6, 5 et 3.

**R4. Pour les annexes 5 et 6, relatives aux services de réserve: se référer à la réponse 3 ci-dessus.**

**Pour l'annexe 3, relative au service de régulation et contrôle de fréquence : dans le contrat de transport de 1997, ce service était identifié comme service complémentaire, mais n'avait pas été valorisé.**

**Les pertes causées par le besoin d'assurer la régulation et le contrôle de fréquence sont évaluées à 180 GWh. C'est cette perte qui est valorisée, comme présenté dans le point 3 du chapitre 5 de HQT-10, document 1.**

Q5. a) Aux articles 15.7 et 28.5,quels sont les taux de perte actuellement en vigueur ?

**R5a) Le taux de pertes de transport actuellement applicable au service de transport de point à point dans le cadre de l'article 15.7 du *Contrat du service de transport d'Hydro-Québec pour l'accessibilité à son réseau* est de 7 %, tandis que le taux de pertes applicable au service en réseau intégré dans le cadre de l'article 28.5 est de 5 %.**

b) pourquoi H.Q. se réserve-t-elle le droit de modifier les taux de perte ?

**R5b) Il appartient à la Régie de fixer ou modifier les taux de pertes mais le transporteur peut proposer des modifications s'il le juge utile.**

Q6. (A. 18.2) Le Québec se retrouve-t-il actuellement à l'intérieur d'un GTR ? quelle sera le rôle de la Régie face à une telle organisation ?

**R6. Non, TransÉnergie ne fait pas partie d'un GTR actuellement. Le rôle de la Régie face à une telle organisation sera celui que lui confère la *Loi sur la Régie de l'énergie*.**

Q7. (A. 8.2) Qui assumera en bout de ligne les frais d'études d'impact et d'avant-projet ?

**R7. Les études d'impact sur le réseau font l'objet d'une Convention d'étude d'impact conclue entre TransÉnergie et le client admissible du service de transport. Selon les *Tarifs et Conditions*, cette convention prévoit notamment le délai et les coûts de réalisation prévus de cette étude, ces derniers devant être assumés par le client. Par contre, les études d'avant-projet sont associées à l'étape subséquente de réalisation proprement dite. Ces coûts sont assumés par TransÉnergie et font partie des coûts de réalisation du projet. Ceux-ci font l'objet du traitement plus amplement décrit à la pièce HQT-10 Document 1, pp. 36 à 45.**

Q8. (A. 6.2) La Régie a-t-elle déjà approuvé des normes de fiabilité ?

**R8. Non.**