

Montréal, le 23 juin 2009

**Par courrier électronique**

Me Paule Hamelin  
Gowling Lafleur Henderson, s.r.l.  
1, Place Ville-Marie, 37ième étage  
Montréal (Québec) H3B 3P4

**Objet : Demande du Transporteur afin de modifier ses tarifs et conditions  
des services de transport à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009 – Phase 2  
Dossier de la Régie : R-3669-2008**

---

Chère consœur,

Nous vous transmettons, avec la présente, la demande de renseignements no. 1 que la Régie adresse à EBMI relativement à la phase 2 du dossier mentionné en titre.

Conformément à la décision D-2009-056, les réponses à cette demande de renseignements devront nous parvenir d'ici **12h, le 30 juin 2009**.

Veillez agréer, chère consœur, l'expression de nos sentiments distingués.

Véronique Dubois, avocate  
Secrétaire de la Régie de l'énergie

VD/mdl

P.j.

c. c. Tous les participants de la phase 2

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA REGIE DE L'ENERGIE (LA REGIE) A EBMI  
RELATIVE A LA DEMANDE DE MODIFICATION DES TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE  
TRANSPORT D'HYDRO-QUEBEC A COMPTER DU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2009 - PHASE 2**

---

**Acquisition du service de transport : délai pour études d'impact**

- 1. Références :**
- (i) Pièce C-6-29, EBMI, section 6, page 10 ;
  - (ii) Pièce B-73, HQT-2, document 1, article 19.9 ;
  - (iii) Pièce B-73, HQT-7, document 1, feuille 85, appendice B, article (iv).

**Préambule :**

(i) « *Dans le cadre de l'ordonnance 890 de la FERC, pour inciter les fournisseurs de transport à respecter les délais pour les études d'impacts, des pénalités sont prévues pour le non-respect systématique des délais d'étude. Pour sa part, le Transporteur à l'article 19.9 des Tarifs et conditions ne propose pas d'appliquer la pénalité prévue à l'ordonnance 890 puisque selon lui celle-ci n'a aucun impact sur la disponibilité des ressources qui interviennent dans la réalisation des études d'impacts. Nous estimons qu'une pénalité devrait être prévue conformément à l'ordonnance 890 de la FERC. Nous croyons qu'il doit y avoir une sanction à défaut pour le Transporteur de procéder avec diligence à la réalisation des études d'impacts.* » [nos soulignés]

(ii) « *Pour les trimestres suivants ceux qui ont déclenché la soumission d'un rapport à la FERC, le transporteur est alors soumis à une pénalité de 500 \$ par jour de retard, si plus de 10 % des études d'impact sont alors en retard* ».

(iii) « *For penalties assessed in accordance with subsection (iii) above, the penalty amount for each System Impact Study or Facilities Study shall be equal to \$500 for each day the Transmission Provider takes to complete that study beyond the 60-day deadline.* » [nos soulignés]

**Demandes :**

- 1.1** Veuillez expliquer les raisons pour lesquelles EBMI est d'avis que l'application d'une pénalité de retard au Transporteur est requise.
- 1.2** Veuillez indiquer si, de l'avis d'EBMI, d'autres moyens incitatifs pourraient être envisagés afin d'amener le Transporteur à respecter les délais de réalisation des études d'impact.
- 1.3** Veuillez préciser les montants des pénalités qui pourraient être applicables au Transporteur s'il ne respecte pas le délai de réalisation des études d'impact.
- 1.4** Veuillez préciser le traitement réglementaire applicable aux pénalités que EBMI propose d'appliquer au Transporteur s'il ne respecte pas le délai de réalisation des études d'impact.

## Processus de planification des installations de transport

**2. Référence :** Pièce C-6-29, EBMI, pages 6 et 7.

### Préambule :

*« Nous estimons qu'un processus ouvert et transparent serait à l'avantage de tous les clients et participants du marché et assurerait une plus grande compétitivité. Rien n'empêche, selon nous, la tenue de rencontres avec les participants du marché où il y aurait une véritable concertation et de l'échange d'informations au niveau de la planification des installations de transport du Transporteur comme il semble déjà être le cas avec certains réseaux voisins.*

*Il y a aussi lieu de rappeler que dans le cadre d'une audience en vertu de l'article 73, le Transporteur présente à la Régie un investissement précis sans que l'ensemble des intervenants du marché puissent véritablement y apporter des modifications majeures. En effet, le cadre strict d'une audience ne permet pas un échange fluide entre les participants qui permettrait de modifier le projet de façon importante, comme par exemple, l'ajout de capacité d'une interconnexion pour permettre à un autre producteur d'utiliser ce nouveau lien. Par ailleurs, l'autorisation de la Régie est souvent requise après le début des constructions des installations requises et après que des engagements interviennent entre le Transporteur et ses partenaires d'affaires. Aussi, tel qu'indiqué plus haut, il y aurait un net avantage à ce que d'autres puissent dès le début du processus signifier leur intérêt à participer au développement de tels projets. De cette façon, on éviterait toute discrimination possible conformément aux buts et objectifs de l'ordonnance 890 de la FERC. »*

[...]

*« Aussi, l'adoption d'une annexe K qui encadrerait la planification du réseau permettrait un allègement réglementaire évident puisque une grande partie du débat se ferait en groupe de travail similaire au PAC du New England ISO mentionné ultérieurement dans le présent texte. »*

[nos soulignés]

### Demandes :

- 2.1** Veuillez élaborer sur la nature du processus envisagé par EBMI en précisant, sans vous y limiter, l'encadrement requis, le format, les participants potentiels, la nature des rencontres et les modes d'échanges et de transmission des informations.
- 2.2** Veuillez présenter des exemples de cas où l'autorisation de la Régie a été requise après le début des constructions des installations requises.
- 2.3** Veuillez élaborer sur la dernière citation du préambule en la justifiant par des exemples.

3. **Référence :** Pièce C-6-29, EBMI, page 6.

**Préambule :**

*« Il est important de noter que comparativement aux réseaux voisins (l'Ontario, New York, la Nouvelle-Angleterre et prochainement le Nouveau-Brunswick) le réseau de TransÉnergie est le seul à ne pas avoir d'annexe K. Cette situation désavantage les participants du marché québécois qui ont, en ce qui a trait aux interconnexions, moins d'information que les participants de marché des réseaux voisins. Par ailleurs, cela pose également différents problèmes au niveau de la règle de la réciprocité. » [nos soulignés]*

**Demande :**

3.1 Veuillez expliquer davantage votre affirmation à l'effet que les participants au marché ont moins d'information que les participants de marché des réseaux voisins.

4. **Référence :** Pièce C-6-29, EBMI, page 8.

**Préambule :**

L'intervenant identifie en référence plusieurs articles qui sont reliés à l'appendice K.

**Demande :**

4.1 Advenant le cas où le Transporteur devait inclure un appendice K, veuillez indiquer si les articles mentionnés en préambule devraient être approuvés au même moment que l'appendice K. Veuillez justifier.

### **Cession ou revente de capacité**

5. **Référence :** Pièce C-6-29, EBMI, page 9.

**Préambule :**

*« L'on comprend de ce qui précède que selon le Transporteur, un revendeur respecterait les dispositions de l'article 23.3 s'il convenait de conditions de vente ou de cession d'une capacité de transfert directement avec un tiers sans l'afficher préalablement sur le site OASIS. Dans le contexte où le Transporteur propose que cet article puisse s'appliquer à ses « entités affiliées », nous estimons que cela risque de créer des situations potentielles de discrimination. Il y a lieu de revoir la portée des modifications proposées à la lumière de la situation particulière du «Transporteur » et de ses « entités affiliées ». [nos soulignés]*

**Demande :**

5.1 Veuillez préciser si vous avez des suggestions quant aux modifications proposées.

### Acquisition du service de transport (priorité de réservation)

**6. Référence :** Pièce C-6-29, EBMI, page 11.

**Préambule :**

*« Ainsi, à la lumière de ce qui précède, la Régie s'interroge en ce qui a trait à la justification du texte concernant la priorité accordée à la demande ou à la réservation du client offrant le prix le plus élevé dans le contexte où la priorité en fonction du prix ne s'applique pas au Québec. »*

*Le Transporteur répond de façon laconique :*

*« Il s'agit du texte approuvé par la FERC qui ne présume en aucune façon de la discrétion que pourrait exercer la Régie quant aux prix applicables aux services de transport. »*

*Il y aurait lieu de revoir la modification proposée dans la mesure où cela n'est pas applicable en l'espèce. » [nos soulignés]*

**Demande :**

**6.1** Veuillez préciser ce que vous entendez par « revoir la modification ».

### Normalisation des règles et pratiques d'affaires (affichage sur OASIS)

**7. Référence :** Pièce C-6-29, EBMI, page 11.

**Préambule :**

*« Dans la même série de questions, la Régie demande au Transporteur de fournir un tableau des priorités d'utilisation des interconnexions. À la lumière de ce tableau et de l'article 4 des Tarifs et conditions, nous estimons qu'une modification devrait être apportée à l'article 4 pour que devienne disponible sur OASIS la capacité de transfert disponible pour des points de transfert à partir d'un point interne au Québec. »*

**Demande :**

**7.1** Veuillez identifier les points de transfert pour lesquels la capacité de transfert devrait être disponible sur OASIS. Veuillez justifier votre réponse.

## Service ferme conditionnel et nouvelle répartition de la production

**8. Référence :** Pièce C-6-29-EBMI, Evidence William Marshall, page 4.

**Préambule :**

*« This section 15.4 of the tariff specifies what the obligations of the Transmission Provider are subject to providing service and should not include an obligation placed on the Transmission Customer to provide “a written request”. The obligation on the Transmission Customer is simply to submit a Completed Application as set out in Section 17.1 to 17.3. If the Transmission Provider determines that a System Impact Study (SIS) is required then notification is provided to the Customer as per section 19.1 and to proceed the Customer completes an SIS Agreement as per 19.2 and 19.3. This SIS Agreement will provide the written request needed. It will also specify exactly what options the Customer wants studied – system upgrades, re-dispatch and/or conditional curtailment. The addition of a requirement for a “written request” by HQT in section 15.4 (b) and (c) is redundant and could delay provision of service. »*

**Demande :**

**8.1** Selon EBMI, le « *SIS Agreement* » devrait-il inclure les 2 options suivantes :  
i) une option avec une nouvelle répartition ou une réduction conditionnelle, et  
ii) une option sans une nouvelle répartition ou une réduction conditionnelle.  
Veuillez expliquer votre réponse.

**9. Référence :** Pièce C-6-29, EBMI, Evidence William Marshall, page 12.

**Préambule :**

*« Firstly, in the eyes of FERC and other external entities such as NBSO, the Transmission Provider is not just HQT. It is the complete integrated utility Hydro Québec. »*

**Demande :**

**9.1** Veuillez documenter votre affirmation à l'effet que selon la FERC, le « *Transmission Provider* » est Hydro-Québec dans son ensemble et non uniquement le Transporteur.