

**RÉPONSES DU TRANSPORTEUR
À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NUMÉRO 1
D'ÉNERGIE BROOKFIELD MARKETING INC.
(« EBMI »)**

**PHASE 2 – DEMANDE DU TRANSPORTEUR AFIN DE MODIFIER SES
TARIFS
ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT**

**PROPOSITION DE MODIFICATIONS AUX TARIFS ET CONDITIONS DES
SERVICES DE TRANSPORT D'HYDRO-QUÉBEC**

PROCESSUS DE PLANIFICATION DES INSTALLATIONS DE TRANSPORT

1. **Références :** (i) Ordonnance 890 de la FERC, paragraphes 418 à 602 et ses articles correspondants dans l'OATT
- (ii) HQT-1, Document 1, pages 13-14
- (iii) Dossier R-3669-2009, HQD-3, Document 3, p. 22

Préambule :

L'ordonnance 890 de la FERC consacre près de 100 pages de l'ordonnance sur la question du processus de planification des installations de transport. Cette obligation impose au transporteur d'établir un processus de planification des installations de transport qui soit coordonné, ouvert et transparent avec son réseau, ses clients de service point à point et toute autre partie intéressée incluant la coordination avec les systèmes qui lui sont interconnectés.

L'ordonnance prévoit comme l'indique le Transporteur dans sa preuve l'importance de satisfaire à neuf (9) principes bien établis par la FERC à l'égard du processus de planification des installations de transport. La FERC prévoit également l'obligation pour le transporteur de décrire son processus de planification dans le tarif par le biais d'une nouvelle annexe K. Le Transporteur est d'avis que cette nouvelle condition prenant la forme de la nouvelle annexe K de l'OATT « vise principalement à combler la déficience d'investissements en infrastructures de transport. » Il s'agit de l'un des motifs soulevés par le Transporteur pour justifier sa décision de ne pas se soumettre de façon spécifique à cette portion de l'ordonnance et de ne pas joindre aux *Tarifs et conditions* le processus de planification devant faire l'objet de l'annexe K.

Référence (i) :

Au paragraphe 422 de l'ordonnance 890 de la FERC on peut lire :

« 422. We do not believe that the existing pro forma OATT is sufficient in an era of increasing transmission congestion and the need for significant new transmission investment. We cannot rely on the self-interest of transmission providers to expand the grid in a nondiscriminatory manner. Although many

transmission providers have an incentive to expand the grid to meet their state-imposed obligations to serve, they can have a disincentive to remedy transmission congestion when doing so reduces the value of their generation or otherwise stimulates new entry or greater competition in their area. For example, a transmission provider does not have an incentive to relieve local congestion that restricts the output of a competing merchant generator if doing so will make the transmission provider's own generation less competitive. »

(Nos soulignés)

Aussi, au paragraphe 423 de l'ordonnance 890 de la FERC on peut lire:

« 423. As the Commission explained in Order No. 888, “[i]t is in the economic self-interest of transmission monopolists, particularly those with high-cost generation assets, to deny transmission or to offer transmission on a basis that is inferior to that which they provide themselves. »

Demandes :

- 1.1 Veuillez indiquer en quoi les extraits mentionnés ci-haut (paragraphe 422 et 423) ne s'appliquent pas au Transporteur.

R1.1

Tel que déjà mentionné dans la preuve du Transporteur (HQT-1, document 1 aux pages 12 et suivantes), le nouveau processus de planification proposé par la Federal Energy Regulatory Commission des États-Unis (la « FERC ») vise surtout à combler la déficience d'investissement en infrastructure de transport « *in an era of increasing transmission congestion and the need for significant new transmission investment* ». Il n'y a pas de problème croissant de congestion au Québec et les investissements requis sur le réseau du Transporteur se font de façon efficiente pour assurer un bon niveau de service.

Lorsque la Commission mentionne que « We cannot rely on the self-interest of transmission providers to expand the grid in a nondiscriminatory manner » elle fait vraisemblablement référence aux intérêts divergents que peuvent avoir une multitude de transporteurs qui opèrent dans la plupart des cas dans un même marché ouvert avec différentes zones de prix.

- 1.2 Comment, de façon spécifique, le Transporteur gère-t-il ce « disincentive to remedy congestion » dont il est fait référence au paragraphe 422 de l'ordonnance de la FERC.

R1.2

En mode d'opération normale, il n'y a pas de congestion sur le réseau du Transporteur. La politique d'ajouts au réseau et le processus de planification actuelle, qui impliquent l'intervention de la Régie, favorisent des investissements sur le réseau de manière à éviter la congestion.

- 1.3 Veuillez indiquer quelles sont les démarches positives effectuées par le Transporteur pour éviter toute forme de discrimination potentielle envers ses clients conformément à ce qui est prévu en matière de planification dans l'ordonnance 890 de la FERC.

R1.3

Le Transporteur traite tous ses clients dans le respect des règles et procédures approuvées par la Régie, laquelle est habilitée à traiter toute plainte éventuelle de discrimination contre le Transporteur. Les conditions d'accès au réseau sont les mêmes pour tous les clients auxquels le Transporteur applique de façon non discriminatoire les *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (les « *Tarifs et conditions* ») approuvés par la Régie. Comme celle-ci n'a constaté aucun cas de discrimination, la présomption applicable au Québec est plutôt que le processus actuel ne présente pas de discrimination.

- 1.4 Outre la compétence de la Régie à l'égard des installations de transport en vertu de l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* ou le mécanisme d'examen de plaintes, veuillez indiquer si le présent cadre réglementaire prévoit d'autres mécanismes de contrôle de la part de la Régie à l'égard de questions de discrimination potentielle envers les clients du Transporteur?

R1.4

Comme il existe un mécanisme pour le traitement des plaintes, c'est dans ce cadre précis que les plaintes doivent être examinées par la Régie.

Outre ses demandes d'autorisation pour des projets de transport, le Transporteur dépose annuellement à la Régie de l'énergie un rapport annuel qui fait état de l'application du

Code de conduite du transporteur et des plaintes déposées à la Régie de l'énergie. Or, aucun client n'a soulevé un cas de discrimination indue lors de la présentation des demandes d'autorisation de projets de transport. La Régie conserve le droit d'examiner sur demande toute allégation de discrimination indue envers les clients du Transporteur.

- 1.5 Veuillez indiquer quelles seraient les contraintes qui pourraient empêcher le Transporteur (s'il y en a) à respecter les nouveaux principes établis par la FERC en matière de processus de planification des installations de transport.

R1.5

Tel que précisé dans la pièce HQT-1, Document 1, pages 12 et suivantes, le processus actuel est adéquat et adapté au contexte du Québec. Le Transporteur n'a donc pas évalué les contraintes organisationnelles et les impacts économiques de modifier son processus de planification.

- 1.6 Comment le Transporteur peut-il justifier que les conditions de réciprocité requises par la FERC seront maintenues sans l'application de ce nouveau principe avec tous les tenants et aboutissants prévus à l'ordonnance 890 de la FERC?

R1.6

La situation particulière du Québec, qui ne nécessite aucunement l'adoption d'un appendice K pour les motifs déjà exposés dans la pièce HQT-1, Document 1, pages 12 et suivantes, n'affecte pas le respect de l'exigence de réciprocité. L'accès ouvert et non discriminatoire au réseau de transport du Transporteur par les tiers n'est aucunement menacé par l'absence d'un appendice K.

- 1.7 Est-ce que le Transporteur a participé à des rencontres de planification avec les réseaux voisins depuis l'entrée en vigueur de l'ordonnance 890 de la FERC?

R1.7

Oui. Le Transporteur rencontre régulièrement les réseaux voisins pour coordonner l'exploitation et la maintenance d'équipements de transport.

- 1.8 Est-ce que le Transporteur a participé/commenté le processus de planification (incluant l'annexe K) de toute autre entité faisant partie de réseaux voisins?

R1.8

Non.

- 1.9 Pour le cas d'une nouvelle interconnexion avec les réseaux voisins, telle celle actuellement proposée entre le Québec et le New-Hampshire (visée par la demande de service de transport n° 120T), en l'absence d'annexe K, veuillez expliquer comment le Transporteur entend respecter les principes d'ouverture et de transparence et de traitement non-discriminatoire?

R1.9

Tout projet d'interconnexion s'inscrit dans le processus de planification en vigueur et satisfait les critères d'ouverture, de transparence et de traitement non discriminatoire, conformément à la politique d'ajouts au réseau approuvée par la Régie et intégrée aux *Tarifs et conditions*.

- 1.10 Veuillez indiquer si le Producteur fournit au Transporteur ses programmes de production, notamment en identifiant la production prévue de chacune de ses centrales.

R1.10

Cette question relève du coordonnateur de la fiabilité. Le Transporteur ne propose aucun changement à ce sujet dans le cadre de la présente demande.

- 1.11 Si oui, à quelle fréquence et sous quelle forme? Sinon, Pourquoi?

R1.11

Cette question relève du coordonnateur de la fiabilité. Le Transporteur ne propose aucun changement à ce sujet dans le cadre de la présente demande.

Préambule :

En référence toujours aux questions relatives à la planification, nous référons le Transporteur à une demande de renseignements qui a été formulée au Distributeur dans le dossier R-3689-2009.

Référence (iii) :

« 11.3. Quels genres de programmes de prévision des besoins, s'il y a lieu, sont-ils communiqués au Transporteur ainsi qu'au Producteur par le Distributeur. Veuillez aussi indiquez à quelles fréquences ces programmes sont-ils communiqués au Transporteur et/ou au Producteur.

Réponse :

Les prévisions horaires des besoins réguliers du Distributeur sont émises pour un horizon de 12 jours par la Direction Contrôle des mouvements d'Énergie du Transporteur, conformément à son rôle de coordonnateur de la fiabilité au Québec. Cette prévision est transmise au Distributeur et au Producteur. »

- 1.12 Veuillez indiquer si pour les fins d'établir les prévisions horaires, la Direction Contrôle des mouvements d'Énergie du Transporteur obtient des informations du Distributeur

R1.12

Cette question relève du coordonnateur de la fiabilité. Le Transporteur ne propose aucun changement à ce sujet dans le cadre de la présente demande.

- 1.13 Si oui, veuillez préciser la nature de ces informations (sous quelle forme, à quelle fréquence, etc...)

R1.13

Cette question relève du coordonnateur de la fiabilité. Le Transporteur ne propose aucun changement à ce sujet dans le cadre de la présente demande.

- 1.14 Quelles sont les autres informations, le cas échéant, que le Distributeur fournit au Transporteur à l'égard de ses programmes de consommation ou de prévision de la demande?

R1.14

Cette question relève du coordonnateur de la fiabilité. Le Transporteur ne propose aucun changement à ce sujet dans le cadre de la présente demande.

1.15 Pour chaque information, veuillez préciser à quelle fréquence cette information est transmise au Transporteur, sous quelle forme et la nature de l'information transmise?

R1.15

Sans objet.

À l'égard du même sujet et eu égard aux mêmes références, nous ajoutons ci-après les questions soulevées par notre expert monsieur Bill Marshall :

Préambule :

A major new requirement under Order 890 is for the Transmission Provider to establish a coordinated, open and transparent planning process with its Network and Firm Point-to-Point Transmission Customers and other interested parties, including the coordination of such planning with interconnected systems within its region, to ensure that the Transmission System is planned to meet the needs of both the Transmission Provider and its Network and Firm Point-to-Point Transmission Customers on a comparable and non-discriminatory basis. In addition the process is to be provided as an attachment to the Transmission Provider's Tariff (Attachment K in the Pro Forma) and must satisfy the following nine principles: coordination, openness, transparency, information exchange, comparability, dispute resolution, regional participation, economic planning studies, and cost allocation for new projects. More specifically it must include sufficient detail to enable Transmission Customers to understand:

- i) The process for consulting with customers and neighbouring transmission providers;
- ii) The notice procedures and anticipated frequency of meetings;
- iii) The methodology, criteria, and processes used to develop transmission plans;
- iv) The method of disclosure of criteria, assumptions and data underlying transmission system plans;
- v) The obligations of and methods for customers to submit data to the Transmission Provider;
- vi) The dispute resolution process;
- vii) The Transmission Provider's study procedures for economic upgrades to address congestion or the integration of new resources;
- viii) The relevant cost allocation procedures or principles.

Demandes:

1.16 Please explain in detail the planning process of HQT.

R1.16

Voir la réponse à la question 6.1 de la demande de renseignements n° 1 du Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec (« RNCREQ ») et de l'Union des consommateurs (« UC »).

- 1.17 .Please explain in detail how the planning process of HQT satisfies each of the nine principles specified by FERC in Order 890.

R1.17

Le processus de planification en place au Québec permet d'atteindre les objectifs recherchés par la FERC pour solutionner des problèmes propres aux réseaux américains.

- 1.18 Please explain in detail how the planning process of HQT addresses the eight issues that should be understood by Transmission Customers?

R1.18

Voir la réponse à la question 1.17.

- 1.19 Where in the HQT tariff proposal is the planning process documented?

R1.19

Le processus de planification du transporteur n'est pas présenté dans les *Tarifs et conditions*. Le plus récent document faisant état du processus de planification du transporteur a été déposé à la Régie dans le cadre de la Demande relative à la modification des conditions des services de transport (R-3669-2008).

Voir la réponse à la question 6.1 de la demande de renseignements n° 1 du Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec (« RNCREQ ») et de l'Union des consommateurs (« UC »).

Préambule

Section 16.1 (e) of the FERC Pro Forma requires a Transmission Customer to provide “the information required by the Transmission Provider’s planning process”. It is also required in Section 17.2 (x) as part of a Completed Application. The HQT proposal does not specify a requirement for planning information provision in Section 16.1 or in Section 17.2.

Demandes:

1.20 Why is this planning information provision obligation of the Transmission Customer not added to Section 16.1 and Section 17.2?

R1.20

Puisque les modifications aux *Tarifs et conditions* pour lesquelles le Transporteur demande l'approbation de la Régie ne portent pas sur l'appendice K et que les articles 16.1 et 17.2 du tarif *pro forma joint* à l'ordonnance 890-B réfèrent à l'appendice K, le Transporteur n'exige pas de ses clients les informations additionnelles requises en vertu de l'appendice K.

1.21 Does this planning information obligation exist in a different section of the HQT tariff? If so, where?

R1.21

Les *Tarifs et conditions* ne traitent pas du processus de planification au sens de l'appendice K.

PÉNALITÉS LIÉES À L'EXPLOITATION

2. **Références :**
- (i)** HQT-1, Document 1, pages 20-21
 - (ii)** HQT-2, Document 1, article 3
 - (iii)** Ordonnance de la FERC 890B, OATT article 3

Préambule :

Référence (i) à la p. 20 :

« Pour promouvoir l'utilisation et l'acquisition ordonnées du service de transport, l'ordonnance no 890 prévoit des pénalités d'exploitation, par exemple pour l'utilisation du réseau sans réservation ou au-delà de la capacité réservée. Le montant de la pénalité est laissé au gré du fournisseur

de transport, sous réserve de certains principes énoncés dans l'ordonnance, mais il doit être prévu expressément dans le tarif de celui-ci. »

Et à la p. 21 :

« Il doit en effet payer 150 % des frais applicables en vertu de l'annexe 9, qui énonce les prix du service de transport ferme à long et à court terme de point à point. »

Référence (iii) tirée de l'article 3 de l'OATT de l'ordonnance 890B :

« The Transmission Provider is required to offer to provide (or offer to arrange with the local Control Area operator as discussed below) the following Ancillary Services only to the Transmission Customer serving load within the Transmission Provider's Control Area (i) Regulation and Frequency Response, (ii) Energy Imbalance, (iii) Operating Reserve - Spinning, and (iv) Operating Reserve – Supplemental, ~~and (v) Generator Imbalance.~~ The Transmission Customer serving load within the Transmission Provider's Control Area is required to acquire these Ancillary Services, whether from the Transmission Provider, from a third party, or by self-supply.

The Transmission Provider is required to provide (or offer to arrange with the local Control Area Operator as discussed below), to the extent it is physically feasible to do so from its resources or from resources available to it, Generator Imbalance Service when Transmission Service is used to deliver energy from a generator located within its Control Area. The Transmission Customer using Transmission Service to deliver energy from a generator located within the Transmission Provider's Control Area is required to acquire Generator Imbalance Service, whether from the Transmission Provider, from a third party, or by self-supply. »

Demandes :

2.1 Veuillez expliquer pourquoi le Transporteur considère que la pénalité mentionnée plus haut respecte les principes énoncés dans l'ordonnance 890.

R2.1

L'article 3 de l'*Open Access Transmission Tariff* (« OATT ») découlant de l'ordonnance 890-B de la FERC prévoit ce qui suit (Source: Ordonnance 890-B, Appendix B, Original Sheet No. 28) : "*The Transmission Provider shall specify the rate treatment and all related terms and conditions in the event of an unauthorized use of Ancillary Services by the Transmission Customer*". Les *Tarifs et conditions* en vigueur actuellement incluent déjà la pénalité de 150% approuvée par la Régie. Le Transporteur n'est au fait d'aucune considération relative à l'ordonnance 890 qui justifierait de proposer à la Régie une modification à ce sujet dans le cadre d'une audience relative

aux modifications aux *Tarifs et conditions* découlant de l'ordonnance 890 de la FERC.

- 2.2 Veuillez expliquer pourquoi le Transporteur n'a pas fait les autres modifications proposées à l'article 3 de l'OATT joint à l'ordonnance 890B dont l'extrait pertinent est repris plus haut (référence (iii)).

R2.2

Conformément à la décision D-2009-056 rendue par la Régie le 5 mai 2009, le Transporteur doit déposer le 29 mai 2009 sa preuve relative aux annexes 4 et 5 des *Tarifs et conditions* concernant les services complémentaires d'écart de réception et d'écart de livraison et il déposera également à cette date les modifications de concordance qui seront requises à l'article 3 des *Tarifs et conditions*.

AUTRES SERVICES COMPLÉMENTAIRES

3. **Référence :** HQT-1, Document 1, page 22

Préambule :

« À l'exemple de l'ordonnance no 890, le Transporteur propose de permettre aux ressources offertes par la demande de fournir les services complémentaires suivants : réglage de tension, réglage de fréquence, maintien de réserve tournante, et maintien de réserve arrêtée, prévus aux annexes 2, 3, 6 et 7 des *Tarifs et conditions*. Plus de détails figurent dans les fiches de la pièce HQT-2, Document 1 sur ces annexes. »

Demandes :

- 3.1 Veuillez confirmer que les modifications demandées aux annexes 6 et 7 n'apparaissent pas aux modifications proposées par le Transporteur lors du dépôt de sa preuve en phase 1 (voir HQT-12, Document 4, page 16).

R3.1

Elles avaient été omises.

- 3.2 Est-ce qu'il existe d'autres ajouts ou modifications au texte des *Tarifs et conditions* proposé en phase 2 par rapport au texte modifié des *Tarifs et conditions* soumis en phase 1?

R3.2

Voir réponse à la question 3.1.

- 3.3 Veuillez produire une version comparée entre la pièce HQT-12, Document 5 de la phase 1 et la pièce HQT-3, Document 1 de la phase 2 portant sur les modifications proposées aux *Tarifs et conditions*.

R3.3

Voir réponse à la question 3.1.

- 3.4 Veuillez expliquer les motifs à l'appui de tout changement/modification entre les deux versions, le cas échéant.

R3.4

Voir réponse à la question 3.1.

SERVICES FERMES ET CONDITIONNELS ET NOUVELLE RÉPARTITION DE LA PRODUCTION

4. **Références :** (i) HQT-1, Document 1, pages 22 – 23
(ii) HQT-2, Document 1, article 15.4

Préambule :

Référence (i) à la p. 23 :

« Le Transporteur propose de modifier l'article 15.4 des *Tarifs et conditions* pour offrir, aux clients du service ferme à long terme de point à point, un service ferme conditionnel similaire à celui prévu par l'ordonnance no 890. À l'instar de ce qui y est prévu, le Transporteur évaluera également la possibilité d'offrir une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage, de celles du client ou de celles en provenance d'un tiers qui y aura consenti, comme solution de rechange aux ajouts au réseau qui seraient requis pour offrir le service de transport ferme à long terme. »

Demandes :

- 4.1 Veuillez expliquer pourquoi le Transporteur est d'avis que la possibilité pour lui « d'évaluer également la possibilité d'offrir une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage, de celle du client ou de celle en provenance d'un tiers » est conforme aux modifications proposées à l'article 15.4 de l'ordonnance 890;

R4.1

La possibilité d'effectuer une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur est une disposition qui découle de l'OATT émis par la FERC dans le cadre de l'ordonnance 888 et qui se trouve dans les *Tarifs et conditions* depuis 1997. Dans son ordonnance 890, la FERC a précisé de quelle façon elle voyait l'offre de nouvelle

répartition des ressources par le Transporteur comme une option à la construction d'ajouts au réseau, de façon similaire au service ferme conditionnel.

Le Transporteur n'entrevoit donc pas de difficulté à modifier les *Tarifs et conditions* dans le sens proposé à l'article 15.4.

4.2 Quels sont les motifs justifiant l'évaluation proposée par le Transporteur?

R4.2

Voir la réponse à la question 4.1.

4.3 Veuillez indiquer comment le Transporteur entend s'assurer du respect de l'article 15.4 conformément à ses obligations de planification qui devraient se retrouver à l'annexe K?

R4.3

Suite à la réception de la demande complète de service de transport d'un client pour laquelle les conditions prévues à l'article 15.4 s'appliquent, le Transporteur effectuera les études requises pour identifier la solution optimale visant à répondre aux besoins du client, soit en réalisant les ajouts au réseau requis, soit par l'offre du service ferme conditionnel ou soit par l'offre de nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur, selon que ces options soient disponibles, que cela réponde aux besoins du client et que ce dernier soit prêt à en assumer les coûts conformément à l'article 27 des *Tarifs et conditions*.

4.4 Veuillez expliquer pourquoi dans la version HQT-12, Document 5 de la phase 1, l'article réfère à « l'insuffisance de capacité sur son réseau de transport » par opposition à la présente version de l'article 15.4 qui réfère à l'obligation du Transporteur « d'agir avec diligence pour assurer une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur »?

R4.4

Voir réponse à la question 3.1.

Préambule :

Nous vous référons également aux questions de notre expert relativement à l'article 15.4 amendé des *Tarifs et conditions* :

Section 15.4 of the HQT tariff proposal requires that consideration by HQT of “Redispatch or Conditional Curtailment” will be initiated “upon reception of a written request from the Transmission Customer”. In the FERC Pro Forma tariff there is no such written request requirement, rather it is the obligation of the Transmission Provider to proceed based solely on a Completed Application.

Demandes:

4.5 Why is a written request required by HQT but not FERC?

R4.5

Voir réponse à la question 12.2 de la demande de renseignements n° 1 de la Régie.

4.6 How does a Transmission Customer know whether the written request should be for “Redispatch” or “Conditional Curtailment” before HQT undertakes an evaluation?

R4.6

Le Transporteur ne peut déterminer avant d'effectuer l'étude des options de service ferme conditionnel ou de nouvelle répartition des ressources si de telles options sont disponibles ou si les conditions dans lesquelles ces options seraient disponibles sont avantageuses pour le client. En conséquence, la seule possibilité pour le Transporteur est d'effectuer l'étude de ces options suite à une demande du client en ce sens. Ce dernier doit en assumer les coûts, conformément à l'article 19.2 des *Tarifs et conditions*.

4.7 Isn't it the obligation of HQT to work with Transmission Customers and inform them how Long Term Firm Point-To-Point Transmission Service could be provided?

R4.7

C'est exact. Les *Tarifs et conditions* prévoient déjà l'obligation du Transporteur d'offrir le service de transport demandé en effectuant les ajouts au réseau qui sont requis et, conformément aux modifications proposées aux présentes, en offrant comme alternative ou comme solution temporaire en

attendant que les ajouts au réseau soient complétés, les options de service ferme conditionnel et de nouvelle répartition des ressources qui sont possibles dans chacun des cas.

Préambule:

Section 15.4 of the FERC Pro Forma requires that the “Transmission Provider will use due diligence to provide redispatch from its own resources” while the HQT proposal will redispatch “resources in the Transmission Provider’s Control Area.”

Demandes:

- 4.8 Why has HQT expanded the redispatch obligation to include all resources in the Control Area as opposed to only its own resources?

R4.8

Voir réponse à la question 4.1.

- 4.9 What criteria would HQT apply to decide whether third party resources would be redispatched rather than HQ resources?

R4.9

Une fois qu'une ressource aura été identifiée par le Transporteur dans le cadre de l'étude d'impact visant à fournir une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur pour offrir le service de transport demandé par le client, ce dernier pourra établir avec le propriétaire de la ressource les conditions selon lesquelles celle-ci serait disponible. Le client pourra alors choisir lui-même en toute connaissance de cause, si l'option de nouvelle répartition des ressources est avantageuse pour lui et, selon le cas, demander au Transporteur d'y donner suite.

- 4.10 Would the third party resources be obligated to follow the redispatch instructions?

R4.10

Lorsque le client du service de transport et le propriétaire de la ressource disponible à cette fin auront convenu d'une entente répondant aux besoins du service de transport demandé par le client, et que cette entente aura été transmise au Transporteur,

ce dernier effectuera la nouvelle répartition des ressources conformément à cette entente.

4.11 If so, what section of the HQT tariff proposal sets out this obligation?

R4.11

L'option de nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur est décrite notamment aux articles 13.5, 15.4, 19.1, 19.3 et 27.

4.12 Are there any other documents setting out this obligation?

R4.12

Le Transporteur n'est pas au fait de l'existence de tels autres documents.

4.13 Would third parties be compensated for the redispatch?

R4.13

Voir réponse à la question 4.9.

4.14 If so, how would compensation be determined?

R4.14

Voir réponse à la question 4.9.

4.15 What section of the HQT tariff proposal or what other document sets out this compensation methodology?

R4.15

Voir réponse à la question 4.9.

DROITS DE RENOUVELLEMENT

5. **Références :**
- (i)** HQT-1, Document 1, pages 23-24
 - (ii)** HQT-2, Document 1, article 2.2
 - (iii)** Ordonnance 890 de la FERC, paragraphe 1231
 - (iv)** Ordonnance 890 de la FERC, OATT, article 2.2

Préambule:

Référence (iii) :

« The rights and obligations of a rollover customer should bear a rational relationship to the planning and construction obligations imposed on the transmission provider by the rollover rights. We find, for the reasons explained below, that the current policy no longer meets this standard and that a five-year term will ensure greater consistency between the rights and obligations of customers and the corresponding planning and construction obligations of transmission providers. »

(Nos soulignés)

Référence (iv) tirée de l'article 2.2 de l'OATT :

« (...) Service agreements subject to a right of first refusal entered into prior to [the acceptance by the Commission of the Transmission Provider's Attachment K], unless terminated, will become subject to the five year/one year requirement on the first rollover date after [the acceptance by the Commission of the Transmission Provider's Attachment K]. »

Demandes:

- 5.1 Compte tenu que l'ordonnance de la FERC réfère aux obligations de planification et de construction imposées au Transporteur et une date de mise en vigueur des modifications à compter de la production de l'annexe K, comment le Transporteur peut-il justifier de ne pas entreprendre les démarches requises pour ajouter à ces *Tarifs et conditions* l'exigence de l'annexe K telle que proposée par la FERC?

R5.1

Le Transporteur juge qu'il n'est pas requis d'adopter un appendice K pour les motifs exposés dans la pièce HQT-1, document 1 aux pages 12 et suivantes. La date de mise en vigueur de la clause 2.2 (Priorité de réservation pour les clients existants du service ferme) n'est donc pas retardée par la mise en œuvre d'un appendice K.

ACQUISITION DU SERVICE DE TRANSPORT : DÉLAI POUR ÉTUDE D'IMPACT, PROLONGATION POUR COMMENCEMENT DU SERVICE ET PRIORITÉ DES RÉSERVATIONS

6. **Références :** (i) HQT-1, Document 1, page 25
(ii) HQT-2, Document 1, article 19.9

Préambule:

Référence (i) :

« Pour inciter les fournisseurs de transport à respecter les délais pour les études d'impact, l'ordonnance no 890 prévoit des pénalités pour le non-respect systématique des délais d'étude. »

Référence (ii) :

« Description et justification de la modification

(...)

Le Transporteur ne propose pas d'appliquer la pénalité prévue à l'ordonnance 890, car celle-ci n'a aucun impact sur la disponibilité des ressources qui interviennent dans la réalisation des études d'impact.

La proposition constitue une mesure incitative supplémentaire pour terminer les études d'impact et les études d'avant-projet dans les délais convenus. »

Préambule :

Nous vous référons aux questions de notre expert :

In its proposal HQT has added a new Section 19.9 titled Failure to Meet Study Deadlines. Subsections (iii) and (iv), that define penalties and study failure assessment criteria in the Pro Forma, are not included in the HQT proposal.

Demandes:

- 6.1 Why are there no penalties included in the current HQT tariff proposal?

R6.1

Voir réponse à la question 16.1 de la demande de renseignements n° 1 de la Régie.

- 6.2 Are there study delay penalties any place else in the Tariff?

R6.2

Oui, l'article 32.5 prévoit des dispositions similaires pour les clients du service de transport en réseau intégré.

- 6.3 What assurance is provided to a Transmission Customer that its studies will be completed in a timely manner?

R6.3

Dès la réception d'une demande complète de service de transport conformément aux *Tarifs et conditions*, le Transporteur détermine si une étude d'impact est requise pour offrir le service de transport demandé et, si oui, met en branle le processus visant à soumettre au client admissible la Convention d'étude d'impact et procéder à la signature de celle-ci. Par la suite, le Transporteur procède avec diligence à la réalisation de l'étude d'impact.

- 6.4 Is HQT liable for project delay costs associated with study delays?

R6.4

Le Transporteur n'est au fait d'aucune disposition de l'ordonnance 890 qui modifie la responsabilité du Transporteur concernant le délai de réalisation des études d'impact et qui ferait l'objet de la présente phase 2 du dossier tarifaire 2009 du Transporteur, conformément à la lettre de la Régie du 22 septembre 2008, ainsi qu'à la décision D-2009-008 du 12 février 2009.

- 6.5 Other than making a formal complaint to the Régie, what recourse does a Transmission Customer have if HQT fails to complete its study?

R6.5

Voir réponse à la question 6.4.

7. **Références :** (i) HQT-1, Document 1, page 26
(ii) HQT-2, Document 1, article 1.23

Préambule :

Référence (ii) :

« Impact sur le régime réglementaire et la clientèle

(...)

Au Québec, la priorité possible en fonction du prix ne s'applique pas, puisque la Régie n'autorise pas le Transporteur à accorder de rabais. »

Demandes :

- 7.1 Sur quelles bases le Transporteur affirme-t-il que la Régie n'autorise pas ce dernier à accorder des rabais?

R7.1

Les Tarifs et conditions approuvés par les décisions D-2009-015 et D-2009-023 ne comprennent aucune disposition qui permettraient au Transporteur d'offrir des rabais à sa clientèle.

- 7.2 Veuillez préciser de façon spécifique vos références justifiant cette affirmation.

R7.2

Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec (« Tarifs et conditions »), Décisions D-2009-015 et D-2009-023, en vigueur le 17 mars 2009, à l'exception de certains éléments qui entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2009.

8. **Références :**
- (i) HQT-1, Document 1, page 26
 - (ii) HQT-2, Document 1, article 17.2
 - (iii) Ordonnance de la FERC 890, OATT, article 17.2

Préambule :

Référence (ii) :

« Révision mise en place par l'ordonnance 890

(...) Le FERC ajoute également une référence à l'Appendice K dans le texte modifié de l'article 17.2 de l'OATT. »

Référence (iii) tirée de l'article 17.2 de l'OATT:

« (...) (x) Any additional information required by the Transmission Provider's planning process established in Attachment K. »

Demande :

- 8.1 Veuillez expliquer pourquoi le Transporteur n'ajoute pas au moins un sous-paragraphe indiquant « toute autre information provenant de son processus de planification »?

R8.1

Le Transporteur détient déjà toute l'information qu'il lui est nécessaire pour réaliser son processus de planification.

NORMALISATION DES RÈGLES ET PRATIQUES D’AFFAIRES : AFFICHAGE SUR SITES OASIS ET WEB

9. **Références :** (i) HQT-1, Document 1, p. 28
(ii) HQT-2, Document 1, article 4

Préambule :

Référence (ii) :

« Impact sur le régime réglementaire et la clientèle

(...) Les modifications proposées à l'affichage sur OASIS seront intégrées à la refonte du système OASIS qui est conforme aux standards NAESB. »

Demande :

- 9.1 Quand le Transporteur entend-il procéder à la refonte du système OASIS afin de se conformer au nouvel article 4 proposé des *Tarifs et conditions*?

R9.1

L'implantation du nouvel OASIS qui intégrera les dispositions prévues à l'ordonnance 890 est prévue pour l'automne 2009, sous réserve de l'approbation de la Régie.

DÉFINITIONS PRÉVUES DANS L’OATT PRO FORMA

10. **Références :** (i) HQT-1, Document 1, page 29
(ii) HQT-2, Document 1, articles 1.02, 6 et 19.9
(iii) Ordonnance de la FERC 890, OATT, articles 6 et 19.9

Préambule :

Référence (ii) :

« Description et justification de la modification

(...)

Cette précision confirme entre autres que les divisions fonctionnelles de sociétés intégrées sont incluses dans la définition d'affiliée autant que les

sociétés affiliées dûment incorporées pour les fins de l'application des articles 6 et 19.9 des *Tarifs et conditions* ainsi que pour l'article 1 de l'appendice G. »

Demandes :

10.1 Pourquoi avoir utilisé l'expression « entité affiliée » alors que l'ordonnance de la FERC suggère d'ajouter uniquement la définition du terme « affiliée » ?

R10.1

Parce que le mot affilié n'existe pas comme nom en français. Il doit qualifier un nom.

10.2 Pourquoi avoir utilisé l'expression « entité affiliée » à l'article 6 des *Tarifs et conditions* alors que le texte de l'OATT prévoit l'expression « Transmission Customer's Corporate Affiliates » ?

R10.2

Parce que les mots « entité affiliée » désignent tous les types d'affiliation (séparation fonctionnelle ou corporative). Le Transporteur essaie d'utiliser les mêmes termes pour limiter les risques d'ambiguïté.

10.3 Pourquoi avoir utilisé l'expression « entité affiliée » à l'article 19.9 des *Tarifs et conditions* lorsque l'OATT prévoit plutôt l'expression « Affiliate » et « Non-Affiliate » ?

R10.3

Parce que les mots « affiliée » et « non-affiliée » n'existent pas comme nom en français. Ils doivent qualifier un nom.

11. **Références :** (i) HQT-2, Document 1, article 1.44

Préambule :

« Description et justification de la modification

(...)

Afin d'éviter de faire référence à une législation étrangère qui inclut une définition comportant des variantes régionales significatives pour le Québec, le Transporteur propose d'inclure plutôt le contenu de la référence à l'article 215 (a) (4) du Federal Power Act, en y faisant les adaptations nécessaires au contexte québécois.

(...)

De plus, l'adaptation proposée par le Transporteur fait référence à son réseau de transport principal, dont la définition est légèrement différente de celle du réseau « bulk » de la North American Electric Reliability Corporation ».

Demandes :

11.1 Veuillez produire la référence complète à l'article 215 (a) (4) du Federal Power Act ?

R11.1

« (4) The term 'reliable operation' means operating the elements of the bulk-power system within equipment and electric system thermal, voltage, and stability limits so that instability, uncontrolled separation, or cascading failures of such system will not occur as a result of a sudden disturbance, including a cybersecurity incident, or unanticipated failure of system elements. »

11.2 Outre l'adaptation effectuée par le Transporteur pour faire référence à son réseau de transport principal, veuillez indiquer quelles sont les autres adaptations nécessaires que le Transporteur a effectuées au contenu de l'article 215 (a) (4) du Federal Power Act pour rendre le tout conforme au contexte québécois.

R11.2

Le Transporteur considère que l'expression « une panne imprévue d'un ou plusieurs éléments du réseau » de l'article 1.44 de ses *Tarifs et conditions* est suffisamment générale pour englober des incidents de cybersécurité. Cette mention n'a donc pas été répétée.

11.3 Veuillez établir un parallèle entre chacune des obligations référées à l'article 215 (a) (4) du Federal Power Act et les obligations du Transporteur en précisant les références appropriées.

R11.3

Outre les deux exceptions mentionnées dans la fiche explicative des modifications (HQT-2, Document 1, article 1.44) et plus amplement décrites en réponse à la question précédente, la modification proposée à l'article 1.44 est une traduction de l'article 215 (1) (4). Cet ajout n'impose pas de nouvelles obligations au Transporteur puisqu'il respecte les pratiques usuelles des services publics.

12. **Références :** (i) Ordonnance de la FERC 890, OATT, article 1.29

Préambule :

Nous vous référons au texte suivant de notre expert :

Section 1.29 of the revised FERC pro forma tariff is a new definition for “Non Firm Sale.” That new definition is not included in the HQT tariff but it is used in the text of section 30.4.

Demandes:

12.1 Is this an oversight or is it the intent of HQT to omit the definition of “Non Firm Sale”?

R12.1

L'article 30.4 des *Tarifs et conditions* proposé par le Transporteur ne comprend aucune référence à une « vente non ferme », puisque le Transporteur n'est pas en mesure de déterminer les caractéristiques des ventes d'électricité effectuées par le client du service en réseau intégré. L'article 30.4 utilise toutefois l'expression « vente de service de transport non ferme », puisque cela correspond à un produit du Transporteur. L'article 1.59 apporte une définition au service de transport non ferme de point à point.

12.2 If it is an oversight will it be corrected and with what definition?

R12.2 Voir réponse à la question 12.1.

13. **Références :** (i) HQT-2, Document 1, article 1.50

Préambule :

Nous vous référons au texte suivant de notre expert :

The definition of Network Resources in Section 1.50 of the HQT proposal is amended by adding “except for purposes of fulfilling obligations under a reserve sharing program” to the previous statement “Network Resources do not include any resources, or any portion thereof, that are committed for Third-Party Sale or otherwise cannot be called upon to meet the Network Customer's Network Load on a non-interruptible basis.” Similar amendments are made in Sections 29.2 and 30.1.

Demandes:

13.1 What division of Hydro Quebec is responsible for providing operating reserves?

R13.1

En vertu de l'article 3 et de l'annexe 8 des *Tarifs et conditions*, le Distributeur est responsable de fournir les services complémentaires associés à l'alimentation de la charge locale, lesquels comprennent les services de maintien de réserve tournante et arrêtée. La modification proposée à laquelle se réfère le préambule se retrouve aux articles 1.50, 29.2, 30.1 et 30.2 concernant le service de transport en réseau intégré, ainsi qu'aux articles 1.51, 37.1, 38.1 et 38.2 concernant le service d'alimentation de la charge locale.

13.2 Are there any reserve sharing programs in existence in Quebec?

R13.2

Dans sa décision D-2008-133, la Régie a approuvé la stratégie d'approvisionnement du Distributeur qui comptait notamment sur un partage de réserves de 500 MW pour lequel le Distributeur conclut des ententes commerciales de court terme avec des fournisseurs. Lors de la publication de l'État d'avancement d'octobre 2008, le Distributeur a informé la Régie de son intention de compter dorénavant sur 1000 MW à cet égard. Cette stratégie est également exposée dans la Revue triennale sur la suffisance des ressources approuvée en mars 2009 par le Northeast Power Coordinating Council.

13.3 If so, between whom, for what reserve type, and for how many MW?

R13.3

Voir la réponse à la question 13.2.