

**TABLEAU DES OBJECTIONS AUX DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS DE L'ACEF
(PIÈCE HQT-8-2)**

DEMANDE	RÉPONSE FOURNIE PAR HQT	MOTIFS OU PRÉCISIONS ADDITIONNELLES AU SOUTIEN DE LA POSITION D'HQT
<p>D 4 a) Dans le contexte québécois comment un client peut-il utiliser le réseau de transport sans avoir fait de réservation ??? est-ce une possibilité théorique ou réelle ???</p>	<p>R.4a Voir réponse à la question 6.1 de la demande de renseignements no 1 de la Régie :</p> <p>En vertu de la Partie II des Tarifs et conditions, le client des services de transport doit réserver la totalité de la capacité de transport en service ferme et non ferme dont il entend disposer. De même, en vertu de l'article 3 des Tarifs et conditions, le client obtient les services complémentaires qui sont requis pour les services de transport qu'il réserve. Toutefois, il arrive dans certains cas que le client obtienne du Transporteur un service de transport qu'il n'a pas réservé adéquatement au préalable. Dans ce cas, le client doit alors assumer les pénalités prévues aux article 13.7 et 14.5 des Tarifs et conditions pour les services de transport fermes et non fermes qui excèdent sa réservation. De même, il doit assumer les pénalités prévues à l'article 3 pour les services complémentaires associés aux excédents par rapport aux réservations. En général, ces excédents se produisent lorsque les programmes échangés entre le Transporteur et une zone de réglage voisine excèdent les réservations du client. Le Transporteur respecte alors les programmes convenus avec les réseaux voisins et applique aux clients les pénalités prévues aux articles précités.</p>	<p>La réponse donnée par le Transporteur est complète et ne requiert pas davantage de précisions.</p>

DEMANDE	RÉPONSE FOURNIE PAR HQT	MOTIFS OU PRÉCISIONS ADDITIONNELLES AU SOUTIEN DE LA POSITION D'HQT
<p>D7a) Est-ce que ces pénalités [imposées par la FERC aux transporteurs pour non-respect des délais d'étude d'impact] seraient intégrées dans le coût de service ?</p>	<p>R7a) Il n'y a aucune pénalité prévue dans les modifications aux Tarifs et conditions auxquelles réfère la page 25 de 29 de la demande du Transporteur.</p>	<p>La réponse donnée par le Transporteur est complète et ne requiert pas davantage de précisions.</p> <p>La question de savoir comment des pénalités qui ne sont pas prévues aux Tarifs seraient intégrées est hypothétique et sans pertinence.</p>
<p>D7b) Quelles sont en pratique les contrôles et exigences des agences réglementaires afin d'autoriser l'intégration de ces pénalités dans le coût de service ?</p>	<p>Voir la réponse à la demande précédente. (7a)</p>	<p>Voir les motifs d'objection à la demande 7a).</p>
<p>D8b) Les actifs associés à la prolongation du commencement sont-ils placés dans la base de tarification dès leur complétion ou à partir du moment seulement où le service est initié ?</p>	<p>R8b Les actifs sont inscrits à la base de tarification lors de leur mise en service.</p>	<p>La réponse donnée par le Transporteur est complète et ne requiert pas davantage de précisions.</p>
<p>D9b) Quel est le coût annuel associé à ces nouvelles exigences [relatives aux désignation des ressources] pour HQD?</p>	<p>R9b Le Transporteur n'entrevoit pas de nouveaux coûts directs importants associés à l'application des modifications proposées.</p>	<p>La réponse donnée par le Transporteur est complète et ne requiert pas davantage de précisions.</p>
<p>D21 (Réf. HQT-2 doc. 1, p. 45, Article 17.7) : Est-ce que la quantité libérée peut-être supérieure à la nouvelle quantité contractée ? Est-ce que la libération peut impliquer l'abandon d'actifs associés à la demande originale ?</p> <p>Précision fournie par l'ACEF dans sa lettre du 21 mai 2010 :</p> <p>a) si la quantité réservée, faisant l'objet d'une demande de prolongation est de 2 000 MW, et si HQT a besoin de 1 000 MW pour répondre à la demande de service d'une tierce partie, est-ce que la quantité libérée serait de 1 000 MW ou si elle peut être de 2 000 MW ?</p> <p>b) La quantité libérée peut être associée à des investissements dont les services sont retardés ou abandonnés, est-ce que la libération peut impliquer que des investissements réalisés ne seront plus requis dans le</p>	<p>R21 Le Transporteur ne comprend pas le sens des deux questions et ne peut donc y répondre.</p>	<p>Le Transporteur ne comprend toujours pas le sens des deux questions malgré les précisions apportées par l'ACEF et ne peut donc pas y répondre.</p> <p>Par ailleurs, il semble que les demandes sont non pertinentes puisqu'elles portent sur l'interprétation des Tarifs et conditions actuellement en vigueur et ne se rapportent aucunement aux modifications proposées par le Transporteur. Ces demandes ne seraient donc pas pertinentes à l'objet de la présente cause.</p>

DEMANDE	RÉPONSE FOURNIE PAR HQT	MOTIFS OU PRÉCISIONS ADDITIONNELLES AU SOUTIEN DE LA POSITION D'HQT
futur du fait que le service ne sera plus requis (autrement dit la libération peut-elle être permanente et certains investissements rendus désuets et inutiles, si oui qui va assumer les coûts de mise hors service ?		
D 27 (Réf. HQT-2 doc. 1 p. 91, Article 36.5 et Article 38.5, p. 101) Les pénalités éventuelles [relatives à l'utilisation du service de transport afin d'alimenter des charges non désignées] ou les services de point à point payés sur les services de transport de la charge locale apparaissent à quel endroit dans le revenu requis ? le cas échéant, ces pénalités ou les frais de services de point à pont ne lui sont-elles pas remises en fin d'année par le mécanisme du compte de nivellement ?	R27 Le Transporteur ne propose aucune modification au mode de calcul du revenu requis du Transporteur dans la présente demande.	La demande n'est pas pertinente à l'objet de la présente cause, laquelle porte sur le bien fondé des modifications proposées aux Tarifs et conditions. Or, aucune modification proposée ne porte sur la façon dont les pénalités perçues doivent être prises en compte dans l'établissement du revenu requis.