

**RÉPONSES DU TRANSPORTEUR
À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NUMÉRO 1
DE L'ASSOCIATION COOPÉRATIVE D'ÉCONOMIE FAMILIALE
DE QUÉBEC
(« ACEF »)**

1 **Demande de renseignements de l'ACEF de Québec,**
2 **R-3669-08 phase 2**

3
4
5

6 **A) Demandes relatives au cument : *HQT-1, Document 1, 2009-03-27***
7 **PROPOSITION DE MODIFICATIONS AUX TARIFS ET CONDITIONS DES**
8 **SERVICES DE TRANSPORT D'HYDRO-QUÉBEC À LA SUITE DE**
9 **L'ORDONNANCE NO 890 DE LA FERC**

10
11
12
13
14

(p. 12/13) 3.2 Uniformité et transparence pour le calcul de la capacité de transfert disponible :

15
16

D 1 : Donnez-nous une définition précise de transfert et de transport, avec les opérations et fonctions associées à chaque terme ?

17
18
19

R1

La réponse à cette question se trouve à l'Appendice C, HQT-2, Document 1.

20
21
22

D 2 a) Quels sont les inconvénients, coûts et difficultés pour HQT d'intégrer son processus de planification en appendice K du règlement Tarifs et conditions de Transport ?

23
24
25
26
27
28

R2a

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 jugé opportun d'évaluer les contraintes et les impacts économiques de modifier son processus de planification.

29
30
31
32

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 »).

33
34

b) HQT ne devrait-il pas au minimum fournir son processus de planification associé aux services de point à point et de réseau intégré ?

1 **R2b**

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

6 c) Sinon une telle absence peut-elle affecter l'admissibilité à la reconnaissance de
7 réciprocité pour les filiales d'H.Q. opérant aux USA ?

8 **R2c**

9 **Le choix du Transporteur de ne pas inclure un appendice K à**
10 **ses Tarifs et conditions n'affecte pas son engagement de**
11 **réciprocité envers les clients des réseaux voisins.**

12
13 **D3 :** (page 20) Quels mécanismes sont en place ici et aux USA pour éviter les
14 réservations opportunistes visant à limiter la capacité disponible de transport sur
15 certains chemins afin de revendre à profit le service de transport à des tiers, profit qui
16 incidemment échappe au transporteur et à la charge locale ?

17 **R3**

18 **Voir réponse à la question 5.2 de la demande de**
19 **renseignements n° 1 de la Régie de l'énergie (la « Régie »).**

20 [D3R¹](#)

21 [La réponse d'HQT renvoie à la réponse 5.2 à la DDR no 1 de la](#)
22 [Régie, mais cette réponse ne répond pas spécifiquement à](#)
23 [la question posée à savoir s'il y a des mécanismes ici et aux USA](#)
24 [pour éviter les réservations opportunistes.](#)

25 [R3R](#)

26 [Le Transporteur n'est pas avisé de l'existence de mécanismes aux](#)
27 [États-Unis afin d'éviter les réservations opportunistes. Par ailleurs,](#)
28 [le Transporteur désire ajouter que le 15 avril 2010, la FERC a](#)
29 [publié un rapport indiquant que le marché secondaire pour la](#)
30 [revente de la capacité de transport a connu une forte croissance](#)
31 [pendant la période étudiée, de 2007 à 2009, alors que le nombre](#)
32 [de transactions est passé de 200 en 2007 à 32 000 en 2009. Peu](#)
33 [de reventes le furent à un prix supérieur au prix original, et lorsque](#)
34 [ce fut le cas, le prix supérieur de revente était fonction des](#)
35 [différentiels de prix entre marchés et non dû à l'exercice d'un](#)

¹ Révisée.

1 [pouvoir de marché. Le 29 avril 2010, sur la base de l'expérience](#)
2 [acquise et des résultats de cette étude, la FERC a publié un projet](#)
3 [de règlement \(*Notice of Proposed Rulemaking*\) dans lequel elle](#)
4 [propose d'éliminer le prix plafond pour la revente de capacité de](#)
5 [transport au-delà du 1^{er} octobre 2010, afin de faciliter le](#)
6 [développement du marché secondaire comme alternative au](#)
7 [marché primaire de la capacité fournie par les transporteurs.](#)

8
9 **3.7 Pénalités liées à l'exploitation (p. 21)**

10
11 **D 4 a)** Dans le contexte québécois comment un client peut-il utiliser le réseau de
12 transport sans avoir fait de réservation ??? est-ce une possibilité théorique ou
13 réelle ???

14 **R4a**
15 **Voir réponse à la question 6.1 de la demande de**
16 **renseignements n° 1 de la Régie.**

17 [D4aR](#)
18 [En R.4a, HQT ne répond pas à la question à savoir si un client peut](#)
19 [bénéficier d'un service de transport sur le réseau d'HQT sans avoir](#)
20 [fait au préalable une réservation \(on ne parle pas ici de dépasser](#)
21 [une capacité réservée\)?](#)

22 [R4aR](#)
23 [En vertu de la Partie II des *Tarifs et conditions*, une personne ne](#)
24 [peut utiliser le service de transport sans avoir préalablement fait](#)
25 [une demande de service et conclu une convention de service de](#)
26 [transport. En vertu de la Partie IV des *Tarifs et conditions*, le](#)
27 [Distributeur bénéficie du service de transport pour l'alimentation de](#)
28 [la charge locale sans préalablement devoir faire une réservation ou](#)
29 [conclure de convention de service de transport. Le Transporteur](#)
30 [désire également compléter sa réponse initiale à cette question en](#)
31 [précisant que la réponse à la question 6.1 de la Régie s'applique](#)
32 [aux programmes échangés entre le Transporteur et une zone de](#)
33 [réglage voisine qui excèdent la capacité réservée par le client, que](#)
34 [celle-ci soit de 0 MW ou plus.](#)

35
36 **b)** Est-ce que les pénalités devraient tenir compte de l'état de congestion et de la
37 possibilité que cela perturbe la stabilité du réseau de transport ?

1 **R4b**

2 **Le Transporteur ne comprend pas le sens de cette question et**
3 **ne peut donc y répondre.**

4 D4bR

5 La Q. 4.b (en référence à la page 21 de HQT-1 doc. 1 où l'on parle
6 de pénalités imposées aux clients en cas de dépassement etc.)
7 demande si, en cas d'imposition de pénalités, celles-ci devraient
8 (ou pourraient) tenir compte de l'état de congestion du réseau et de
9 la possibilité que cela perturbe la stabilité du réseau de transport.

10

11 Donc les pénalités doivent-elles tenir compte de l'état du réseau au
12 moment du non respect des règles (si la congestion par exemple
13 amplifie les perturbations et l'instabilité du réseau) et des effets
14 produits sur le réseau ?

15 R4bR

16 Suite au complément d'information fourni par l'intervenant, le
17 Transporteur modifie sa réponse de la façon suivante : le
18 Transporteur n'accepte pas de réservations ou de programmes qui
19 auraient pour effet de créer ou d'amplifier des perturbations ou
20 d'entraîner l'instabilité du réseau.

21

22 **3.8 Autres services complémentaires (p. 21-22)**

23

24 **D 5 a)** quelles sont les exigences techniques et de fiabilité requises pour les services
25 complémentaires offertes par des ressources liées à la demande ?

26 **R5a**

27 **Quelle que soit la ressource utilisée, elle doit répondre aux**
28 **mêmes critères et exigences du Transporteur en terme de**
29 **rapidité, de qualité, d'efficacité et de fiabilité que les**
30 **installations de production. Ces critères de conception du**
31 **réseau de transport et les exigences techniques du**
32 **Transporteur relatives au raccordement des centrales**
33 **électriques au réseau d'Hydro-Québec diffèrent selon qu'il**
34 **s'agisse de réserve tournante, de réserve arrêtée ou de réglage**
35 **de fréquence. Dans tous les cas, le coordonateur de la fiabilité**
36 **doit avoir accès à l'information pertinente en temps réel pour**
37 **évaluer la réserve ou la marge de régulation disponible. Ainsi,**
38 **la gestion de la demande pourrait être retenue pour un certain**

1 **type de service et non pour un autre. Le transporteur évaluera**
2 **le cas échéant si la gestion de la demande répond aux critères**
3 **et exigences techniques spécifiques du service à offrir.**

4 **b) Ces exigences sont-elles spécifiques et différentes aux normes associées aux**
5 **équipements de production ?**

6 **R5b**

7 **Ces exigences sont les mêmes en termes de performance**
8 **(voir 5a).**

9 **c) Cela requiert –il de faire adopter par la Régie de nouvelles normes ?**

10 **R5c**

11 **Les modifications concernant l'utilisation d'une autre**
12 **ressource autre que la production pour fournir des services**
13 **complémentaires sont intégrées dans les *Tarifs et conditions***
14 **proposés et ne nécessitent pas la mise à jour de normes**
15 **utilisées par le Transporteur.**

16 **3.10 Droit de renouvellement (p. 23-24)**

17

18 **D 6 a) La durée de 5 ans correspond-elle aux échéanciers de planification et**
19 **construction de toutes les composantes du réseau de transport ?**

20 **R6a**

21 **Les échéanciers de planification et de construction des**
22 **composantes du réseau de transport varient selon les**
23 **composantes et leurs caractéristiques, et n'est pas de 5 ans**
24 **pour toutes les composantes.**

25 **b) Pour le réseau de transport à très haute tension la durée cette durée de planification**
26 **est plus élevée (par ex. dans le cas où une nouvelle ligne de transport est requise) ?**

27 **R6b**

28 **Les échéanciers de planification et de construction des**
29 **composantes du réseau de transport à très haute tension**
30 **peuvent être plus ou moins longs par rapport aux autres**
31 **composantes du réseau de transport, selon la composante du**
32 **réseau ajoutée.**

33 **c) La FERC reconnaît-elle que la charge locale assume en bout de ligne la**
34 **responsabilité du réseau de transport et que les revenus de points à point sont**

1 complémentaires, ou s'il y a de la part de la FERC ou nouvelle vision quant au partage
2 des responsabilités du réseau de transport entre la charge locale et les services de point
3 à point ou en réseau intégré ?

4 **R6c**

5 **Telle que formulée, cette question n'appelle pas une réponse**
6 **simple, puisqu'aux États-Unis, ce sont les organismes de**
7 **réglementation des États qui ont généralement juridiction sur**
8 **l'alimentation des charges locales, alors que la juridiction de la**
9 **FERC s'applique principalement au transport et aux ventes de**
10 **gros de l'électricité dans le commerce inter-états. L'approche**
11 **de la FERC est donc de s'assurer que les conditions de service**
12 **applicables aux clients du service en réseau intégré sont**
13 **comparables à celles appliquées par le Transporteur pour**
14 **alimenter ses propres charges, mais la FERC n'exige pas que**
15 **des conditions similaires s'appliquent aux clients des services**
16 **de point à point. Dans ce dernier cas, l'article 6 de l'OATT**
17 **concernant la réciprocité prévoit plutôt que le client qui reçoit**
18 **un service de transport du transporteur doit offrir aux entités**
19 **affiliées de ce dernier un service de transport comparable.**

20 **3.11 Acquisition du service de transport : délais pour études d'impact,**
21 **prolongation pour commencement du service et priorité des réservations (page**
22 **25)**

23

24 **D 7 a) Est-ce que ces pénalités seraient intégrées dans le coût de service ?**

25 **R7a**

26 **Il n'y a aucune pénalité prévue dans les modifications aux**
27 **Tarifs et conditions auxquelles réfère la page 25 de 29 de la**
28 **demande du Transporteur.**

29 **b) Quelles sont en pratique les contrôles et exigences des agences réglementaires afin**
30 **d'autoriser l'intégration de ces pénalités dans le coût de service ?**

31 **R7b**

32 **Voir la réponse à la question précédente.**

33 **3.11 Acquisition du service de transport : délais pour études d'impact,**
34 **prolongation pour commencement du service et priorité des réservations (page 24**
35 **à 26)**

36

1 **D 8 a)** Pour la prolongation du commencement de service comment la proposition
2 garantit-elle d'éviter tout interfinancement des coûts en défaveur de la charge locale
3 tant que le service n'est pas initié par le client ?

4 **R8a**

5 **Le paiement d'un mois des frais de réservation annuel en cas**
6 **de prolongement pour le commencement du service est déjà**
7 **prévu aux *Tarifs et conditions* en vigueur actuellement. Il s'agit**
8 **d'une condition d'exception, puisque le client a déjà demandé**
9 **le service pour la date originale prévue. Si des ajouts au**
10 **réseau étaient nécessaires, le client a offert les garanties**
11 **financières requises et il s'est engagé à effectuer les achats de**
12 **service de transport requis pour couvrir le coût des ajouts au**
13 **réseau assumés par le Transporteur. Les modifications**
14 **proposées n'ont donc aucun impact pour la clientèle du**
15 **Transporteur.**

16 **b)** Les actifs associés à la prolongation du commencement sont-ils placés dans la base
17 de tarification dès leur complétion ou à partir du moment seulement où le service est
18 initié ?

19 **R8b**

20 **Les actifs sont inscrits à la base de tarification lors de leur**
21 **mise en service.**

22 D8bR

23 La question 8 b) demande si les actifs associés à la prolongation du
24 commencement de service, sont-ils placés dans la base de
25 tarification dès leur complétion ou à partir du moment seulement où
26 le service est initié par le client ?

27
28 La réponse indique que les actifs sont inscrits à la base de
29 tarification lors de leur mise en service ? il n'est pas clair si la mise
30 en service équivaut au moment où le client débute vraiment sa
31 demande de service suite à un retard, où dès la complétion des
32 travaux ?

33 R8bR

34 Cette question est hypothétique puisque le Transporteur n'a pas
35 reçu jusqu'ici de demande de prolongation pour commencement du
36 service de transport ferme de point à point.

37

1 Le Transporteur peut cependant confirmer qu'aux fins de
2 l'établissement de la base de tarification projetée utilisée pour
3 établir les revenus requis, la date de mise en service correspond au
4 moment auquel les actifs sont utiles pour l'exploitation du réseau de
5 transport d'électricité.

6 c) Démontrez-nous que le fait d'exiger un mois de service par année de retard, couvre
7 tous les coûts associés aux actifs requis par la demande du service du client de point à
8 point ou en réseau intégré ?

9 **R8c**

10 **Voir la réponse à la question 8a.**

11 **3.12 Désignation des ressources en réseau, justification et suppression (page 26-**
12 **27)**

13
14 **D 9 a) HQD a elle été consultée avant de faire cette proposition ?**

15 **R9a**

16 **Le Distributeur a été consulté afin de préciser le texte de**
17 **l'alinéa 1 de l'article 38.2, pour assurer la cohérence de cette**
18 **disposition des *Tarifs et conditions* avec les décisions de la**
19 **Régie concernant le Plan d'approvisionnement du Distributeur.**

20 **b) Quel est le coût annuel associé à ces nouvelles exigences pour HQD**

21 **R9b**

22 **Le Transporteur n'entrevoit pas de nouveaux coûts directs**
23 **importants associés à l'application des modifications**
24 **proposées.**

25 D9bR

26 La question 9b demandait quel serait le coût annuel associé aux
27 nouvelles exigences dont il est fait mention en préambule, la
28 réponse indique qu'il n'y a pas de nouveaux coûts directs
29 importants : nous souhaitons avoir une évaluation précise des
30 coûts directs et indirects entraînés par ces nouvelles exigences.

31 R9bR

32 Le Transporteur n'est pas en mesure d'évaluer l'impact sur le
33 Distributeur. Il estime toutefois que l'application des modifications
34 proposées ne crée pas d'activités additionnelles pouvant justifier à
35 elles seules l'ajout de ressources humaines chez le Distributeur.

1 c) Quelle nombre de désignations de nouvelles ressources en réseau et de suppression
2 devra être fait annuellement par HQD ?

3 **R9c**

4 **Le Transporteur croit qu'il y a un nombre relativement faible de**
5 **désignation et de suppression de désignation de ressources**
6 **par le Distributeur.**

7 d) Quelle est l'implication pour la gestion du réseau de distribution de la charge
8 locale, avec les délais que cela amène dans la planification des services à rendre à la
9 charge locale, avec l'impact possible sur la fiabilité du réseau etc. ?

10 **R9d**

11 **Les modifications proposées par le Transporteur au processus**
12 **de désignation et de suppression de désignation des**
13 **ressources du Distributeur n'ont pas d'impact sur la fiabilité**
14 **du réseau.**

15 **D 10 :** À diverses reprises HQT parle que la FERC veut réduire les cas de
16 discrimination induite : plusieurs cas de discrimination ont-ils été documentés et traités
17 par la FERC ?

18 **R10a**

19 **Voir notamment la pièce HQT-5, document 1, pages 22 et**
20 **suivantes.**

21 b) Ces cas de discrimination surviennent-ils dans toutes les situations de marché
22 (concurrentielle, monopolistique...) et pour les différents types de propriété des
23 utilités publiques (privées, publiques, coopératives) ?

24 **R10b**

25 **Voir la réponse à la question 10a.**

26 c) Pouvez-vous nous fournir des références documentant ces cas de discrimination
27 induite ?

28 **R10c**

29 **Voir la réponse à la question 10a.**

30 B) Référence pour les questions qui suivent (le numéro de page est celui inscrit
31 au bas du document pdf) : **HQT-2 Doc. 1 (en liasse) FICHES SUR LES**
32 **MODIFICATIONS PROPOSÉES AUX TARIFS ET CONDITIONS DES**
33 **SERVICES DE TRANSPORT D'HYDRO-QUÉBEC**
34

1 **1.15 Conditions du réseau :**

2

3 **D 11 : pour être plus complet ne serait-il pas pertinent d' ajouter après**
4 « qui pourraient entraîner une réduction du service de transport ferme de point
5 à point à long terme selon l'ordre de priorité établi à l'article 13.6 » le texte
6 suivant : « ou une perturbation des conditions de fiabilité et stabilité du
7 réseau »

8

9 **R11**

10 **De l'avis du Transporteur, il n'est pas pertinent d'ajouter le**
11 **texte proposé, puisque les cas mentionnés peuvent avoir un**
12 **impact sur tous les services de transport et non seulement sur**
13 **le service ferme conditionnel.. Ces cas sont prévus notamment**
14 **aux articles 13.6, 14.7, 33 et 41, ainsi qu'à la Convention**
15 **d'exploitation du réseau à l'Appendice G.**

16 • A. 15.4 (page 67) et autres : service ferme conditionnel

17 **D 12 a) Pourquoi ne pas définir clairement au préalable le service ferme conditionnel**
18 **à l'A. 1 du règlement (voir aussi page 39, A. 15.4 où l'on parle que ce service a été**
19 **défini par la FERC) ?**

20 **R12a**

21 **De l'avis du Transporteur, les modifications proposées aux**
22 **articles 1.15, 13.4, 13.5, 13.6, 14.7 15.4, 19.1, 19.3 et 27**
23 **définissent adéquatement les termes, caractéristiques et**
24 **conditions du service ferme conditionnel proposé.**

25 **b) Dans le cas où HQT doit réévaluer aux deux ans les conditions du réseau et le**
26 **nombre d'heure associé au service ferme conditionnel, y a-t-il des frais associés à cette**
27 **évaluation et qui assume ces frais ?**

28 **R12b**

29 **Voir la réponse à la question 10.1 de la demande de**
30 **renseignements n° 1 de la Régie.**

31 **c) Pouvez-vous préciser ou quantifier la précision accrue requise dans les études**
32 **d'impacts, le facteur de risque accru et le coût accru (en % p/r aux études associées au**
33 **service ferme standard) ?**

34 **R12c**

35 **La précision accrue est requise étant donné que le**
36 **Transporteur doit évaluer la capacité du réseau à fournir le**
37 **service demandé non seulement pendant les heures de pointe**

1 du réseau, mais pendant toute la durée du service demandé.
2 La précision, la durée de réalisation et le coût des études
3 d'impact dépend de l'étude demandée et de la portion de
4 réseau de transport étudiée. Le facteur de risque sera inclus
5 dans l'étude d'impact afin de tenir compte des cas non
6 prévisibles par le Transporteur.

7 d) Est-ce que l'entièreté des coûts des études d'impact et des options possibles est
8 assumée par le client ?

9 **R12d**

10 **Concernant le coût des études d'impact, voir la réponse à la**
11 **question 12b. Concernant le coût des options possibles de**
12 **service conditionnel et de nouvelle répartition des ressources,**
13 **ceux-ci sont assumés en totalité par le client conformément à**
14 **l'article 27 des *Tarifs et conditions*.**

15 e) Quel engagement et garanties exige-t-on du client relativement aux coûts des
16 études d'impact ?

17 **R12e**

18 **Le Transporteur ne propose aucune modification à ce sujet**
19 **dans la présente demande de modifications aux *Tarifs***
20 ***et conditions*.**

21 (p. 7) **Article 1.23**

22 **D 13 a) HQT propose-t-elle d'adapter ce que propose la FERC ou de l'adopter ?**

23 **R13a**

24 **Le Transporteur propose d'inclure aux *Tarifs et conditions* la**
25 **priorité aux demandes de réservation préconfirmées, selon**
26 **l'approche préconisée par la FERC.**

27 b) Si vous proposez une adaptation, en quoi votre définition est-elle différente de celle
28 de la FERC ???

29 **R13b**

30 **L'article 1.23 proposé par le Transporteur est identique à**
31 **l'article 1.39 correspondant de l'OATT de la FERC.**

32 c) L'engagement du client à conclure une entente de service (demande préconfirmée)
33 est faite de quelle façon et avec quelle garantie financière et quelle vérification de
34 solvabilité ?

1 **R13c**

2 Les procédures mises en place par le Transporteur pour la
3 signature des conventions de service de transport sont
4 conformes aux *Tarifs et conditions* et s'appliquent à toutes les
5 demandes de service de transport, incluant les demandes de
6 service pré-confirmées. L'appendice L précise les procédures
7 de vérification de la solvabilité proposées par le Transporteur.

8 **1.44 Pratiques usuelles des services publics**

9

10 **D 14 a)** Pourquoi ne pas renvoyer aux conditions et normes adoptées par la
11 Régie de l'énergie afin de permettre à la clientèle de connaître la référence
12 précise aux normes québécoises ??

13 **R14a**

14 La définition de pratiques usuelles des services publics est
15 complémentaire à l'application des normes et exigences de
16 fiabilité qui seront approuvées éventuellement par la Régie en
17 vertu des articles 85.2 et suivant de la *Loi sur la Régie de*
18 *l'énergie*. Il est de l'essence même de l'expression « pratiques
19 usuelles des services publics » d'être moins spécifique que les
20 normes de fiabilité. Cette expression ne remplace pas la
21 spécificité des normes et exigences de fiabilité qui seront
22 applicables au Québec.

23 **b)** Y-aurait-il un accroc aux conditions de réciprocité à renvoyer aux normes
24 adoptées par la Régie de l'énergie ?

25 **R14b**

26 **Voir la réponse à la question 14a).**

27 **c)** Quelle distinction faites-vous entre pratiques... optimaux et pratiques
28 généralement acceptés... ? dans quels cas les pratiques... généralement
29 acceptés supplantent-elles les pratiques... optimaux ?

30 **R14c**

31 **Le Transporteur ne propose aucun changement à ce sujet**
32 **dans le cadre de la présente demande.**

33 **Article 1.54** Ressources en réseau

34

35 **D 15 a)** Quelle est la définition précise de base non interruptible ?

1 **R15a**

2 **Le Transporteur ne propose pas de modifier cette expression**
3 **que l'on retrouve aux articles 1.50 et 1.51 des *Tarifs***
4 ***et conditions.***

5 **b) Vise-t-on ici les ressources interruptibles de manière volontaire seulement ?**

6 **R15b**

7 **Voir la réponse à la question 15a.**

8 **c) Les sources intermittentes comme l'éolien, qui peuvent être interruptibles**
9 **pour des considérations de froid ou de mauvais temps peuvent-elles être**
10 **visées par cette restriction ?**

11 **R15c**

12 **Voir la réponse à la question 15a.**

13 **d) Les ressources servant à des tiers ou interruptibles doivent donc être traités**
14 **via les services de point à point essentiellement ?**

15 **R15d**

16 **Suite à des appels d'offres approuvés par la Régie, le**
17 **Distributeur dispose de plusieurs parcs éoliens dans son**
18 **portefeuille de ressources, lesquels constituent des**
19 **ressources désignées pour l'alimentation de la charge locale**
20 **en vertu de la Partie IV des *Tarifs et conditions.***

21 **1.40.151 Ressource du Distributeur**

22

23 **D 16** L'A. 1.26 de la FERC vise-t-il essentiellement les clients en réseau intégré ?

24 **R16**

25 **Oui. Voir également la modification proposée par le**
26 **Transporteur à l'article 1.51 des *Tarifs et conditions* sous la**
27 **pièce HQT-2, document 1.**

28 **Article 2.2** Droit de renouvellement (p. 15-16)

29

30 **D 17 a)** Pour les contrats de moins de 5 ans il n'y a donc aucune priorité de
31 réservation et d'engagement de la part d'HQT à renouveler l'entente de service ?

1 **R17a**

2 **Tel qu'indiqué à la fiche 2.2 de la pièce HQT-2, document 1, le**
3 **Transporteur propose de porter à cinq (5) ans la durée**
4 **minimale des conventions de service de transport de point à**
5 **point pouvant disposer d'une priorité de renouvellement.**

6 **b) Le renouvellement peut se faire pour un terme de moins 5 ans s'il n'y a pas de**
7 **restriction de capacité sur le réseau, ce qui revient à concéder son droit de**
8 **renouvellement ?**

9 **R17b**

10 **Après la première reconduction suivant la date d'approbation**
11 **par la Régie, une convention de service d'une durée d'un an et**
12 **plus et inférieure à cinq (5) ans sera considérée comme une**
13 **nouvelle demande de service de transport à son expiration.**

14 **c) Le droit de renouvellement pourrait être utilisé pour renouveler pour 3 ans par**
15 **exemple s'il n'y a pas d'offre concurrente ou si les offres concurrentes sont de 3 ans**
16 **ou moins ?**

17 **R17c**

18 **Le Transporteur ne comprend pas le sens de cette question et**
19 **ne peut donc y répondre.**

20 **D17cR**

21 **En clair nous voulons savoir si un droit de renouvellement suite à**
22 **une réservation de 5 ans ou plus, permet de renouveler en priorité**
23 **le service pour un terme de moins de 5 ans ?**

24 **R17cR**

25 **Suite au complément d'information fourni par l'intervenant, le**
26 **Transporteur modifie sa réponse de la façon suivante :**

27
28 **Selon les modifications proposées par le Transporteur à l'article 2.2**
29 **des *Tarifs et conditions*, le client existant du service de transport**
30 **avec une durée de contrat de cinq ans ou plus dispose d'une**
31 **priorité de renouvellement à l'expiration du terme de son contrat**
32 **existant, à condition qu'il accepte d'égaliser la durée d'une demande**
33 **de service concurrente si le Transporteur ne peut répondre à toutes**
34 **les demandes et s'il a signifié son intention d'exercer son droit de**
35 **préemption au moins un an avant l'expiration de son contrat**
36 **existant (sous réserve des règles transitoires prévues à l'article**

1 2.2). Si ces conditions sont satisfaites et que la demande de
2 renouvellement du client est de cinq ans ou plus, celle-ci sera
3 acceptée en priorité par le Transporteur et le client continuerait de
4 bénéficier d'un droit de préemption à l'expiration du terme. Dans le
5 cas d'une demande de renouvellement qui serait d'une durée
6 inférieure à cinq ans, le client ne bénéficierait pas d'une priorité de
7 renouvellement à l'expiration de son contrat existant.

8 **d)** Ne faudrait-il pas indiquer les conditions de renouvellement et de priorité existantes
9 dans les anciens contrats , pour la période d'ajustement ?

10 **R17d**

11 **L'article 2.2 proposé prévoit une période de transition pour les**
12 **conventions de service existantes qui conserveront leur**
13 **priorité de renouvellement jusqu'à la date de leur première**
14 **reconduction.**

15 **13.2 Priorité de réservation (p. 25-26)**

16
17 **D 18 :** Une demande de service de long terme de moins de 5 ans a-t-elle la même
18 priorité de réservation que le service en réseau intégré ou le service de la charge
19 locale, contrairement aux priorités de renouvellement ?

20 **R18**

21 **Le Transporteur ne propose pas de modifications à ce sujet**
22 **dans la présente demande de modifications aux *Tarifs***
23 ***et conditions.***

24 (p. 31) **Article 13.5**

25
26 **D 19** Est-ce que toutes les conditions doivent être énoncées dans le cas où un nombre
27 d'heures préétablis est identifié par HQT pour subordonner le service ferme
28 conditionnel ou si aux heures indiquées le service est subordonné quelle que soit la
29 condition rencontrée ?

30 **R19**

31 **L'article 15.4 prévoit que le Transporteur pourra réduire le**
32 **service de transport ferme conditionnel avant de réduire un**
33 **autre service de transport ferme pendant un certain nombre**
34 **d'heures par année (cas n° 1) ou lorsque certaines conditions**
35 **de réseau préalablement identifiées s'appliquent (cas n° 2). Le**
36 **cas n°1 et le cas n°2 constituent donc des conditions**
37 **alternatives et non des conditions cumulatives.**

1 (p. 43) **Article 17.2**

2

3 **D. 20** : tentes de partage d'information sur le transport des GTR : GTR est-il
4 défini ?

5 **R20**

6 **Voir la définition 1.30 proposée.**

7 (p. 45) **Article 17.7**

8

9 **D 21** : Est-ce que la quantité libérée peut-être supérieure à la nouvelle quantité
10 contractée ? Est-ce que la libération peut impliquer l'abandon d'actifs associés à la
11 demande originale ?

12 **R21**

13 **Le Transporteur de comprend pas le sens des deux questions**
14 **et ne peut donc y répondre.**

15 (p. 49) **Article 19.1**

16 **D. 22 a)** Pourquoi ne pas écrire « Si le client envoie son avis avant la soumission de
17 la convention d'étude d'impact sur le réseau, le client admissible peut éviter les coûts
18 associés à l'étude de ces options s'il indique ne pas vouloir l'évaluation de ces
19 options.

20 **R22a**

21 **De l'avis du Transporteur, le texte proposé reflète de façon**
22 **plus précise le choix qui s'offre au client des services de**
23 **transport, en évitant la double condition dans la même phrase.**

24 **b)** Sinon pourquoi éviter de faire payer les coûts associés à l'étude des options
25 (nouvelle répartition ou réduction conditionnelle) dans l'étude d'impact si l'avis est
26 envoyé avant la soumission de la convention d'étude d'impact sur le réseau ? qui va
27 assumer les frais d'études de ces options alors ?

28 **R22b**

29 **Le Transporteur effectuera l'étude des ces options à la**
30 **demande du client qui devra en assumer le coût.**

31 **c)** Si le client admissible décide de ne pas signer la convention d'étude d'impact sur le
32 réseau, sa demande sera réputée retirée et tout dépôt effectué lui sera retourné avec
33 intérêt, conformément à l'article 17.3. : cela dégage-t-il le client des frais
34 d'études préalables ?

1 **R22c**

2 **Le Transporteur débute les études d'impact après la signature**
3 **de la convention.**

4 (p. 57) **Article 23.1**

5

6 **D 23** Pourquoi ne pas exiger un rapport trimestriel d'HQT à la Régie sur les activités
7 de revente ???

8 **R23a**

9 **Voir la réponse à la question 5.2 de la demande de**
10 **renseignements n° 1 de la Régie.**

11 **b)** Est-ce qu'HQT prend pour acquis que le plafond sur le prix de revente sera rétabli à
12 partir d'octobre 2010 ?

13 **R23b**

14 **Voir la réponse à la question 5.2 de la demande de**
15 **renseignements n° 1 de la Régie.**

16 **c)** Quelle est la définition de coût d'expansion d'HQT ?

17 **R23c**

18 **Voir la réponse à la question 5.1 de la demande de**
19 **renseignements n° 1 de la Régie.**

20 **d)** Le revendeur demeure donc responsable du paiement du service auprès d'HQT ?

21 **R23d**

22 **Le Transporteur propose de signer une nouvelle convention de**
23 **service avec le cessionnaire, tout en maintenant la convention**
24 **de service existante avec le revendeur. Le Transporteur**
25 **facturera le revendeur aux tarifs approuvés par la Régie et il**
26 **facturera le cessionnaire au prix convenu entre le revendeur et**
27 **le cessionnaire. Tout montant reçu du cessionnaire par le**
28 **Transporteur sera porté au crédit du revendeur. Cette**
29 **procédure a pour but de faciliter la revente des services de**
30 **transport afin d'optimiser l'utilisation du réseau, en assurant**
31 **que la politique de crédit du Transporteur soit respectée.**

32 **e)** Pourquoi le cessionnaire doit-il alors payer HQT plutôt que le revendeur, qui lui
33 assume la facture de transport en bout de ligne ?

1 **R23e**

2 **Voir la réponse à la question 23d.**

3 **(p. 59) Article 23.2**

4 **D 24** Pourquoi ne pas tout simplement signer une nouvelle convention de service avec
5 le cessionnaire si les conditions de services sont modifiées ?

6 **R24**

7 **Voir la réponse à la question 23d.**

8 **(p. 69) Article 29.2**

9

10 **D 25** Que veut dire HQT par « La suppression temporaire de toute désignation de
11 ressource en réseau offre plus de flexibilité au client. »

12 **R25**

13 **Selon les articles 30.3 pour le service en réseau intégré et 38.3**
14 **pour l'alimentation de la charge locale, la suppression**
15 **temporaire ou partielle d'une ressource par l'entremise du site**
16 **OASIS permet de libérer la capacité de transport affichée sur**
17 **OASIS, tout en maintenant l'intégrité de la ressource restante.**
18 **Ceci permet de mieux gérer les capacités disponibles**
19 **sur OASIS.**

20 **(p. 81) Article 30.9**

21 **D 26** Pourriez-vous dans le règlement préciser sur quelle base les crédits seront
22 calculés (valeur dépréciée des actifs du client en réseau intégré, avec ou sans plafond,
23 ou en fonction d'un coût standardisé des actifs en place chez HQT ?

24 **R26**

25 **Le Transporteur ne propose aucune modification au mode de**
26 **calcul du crédit auquel peut avoir droit le client du service en**
27 **réseau intégré dans la présente demande.**

1 (p. 91) **Article 36.5 et Article 38.5** (p. 101)

2

3 **D 27** Les pénalités éventuelles ou les services de point à point payées sur les services
4 de transport de la charge locale apparaissent à quel endroit dans le revenu requis ? le
5 cas échéant, ces pénalités ou les frais de services de point à pont ne lui sont-elles pas
6 remises en fin d'année par le mécanisme du compte de nivellement ?

7 **R27**

8 **Le Transporteur ne propose aucune modification au mode de**
9 **calcul du revenu requis du Transporteur dans la présente**
10 **demande.**

11 (p. 119) **Appendice C-1**

12 **D. 28 a)** Est-ce que la FERC a prescrit les éléments de base du calcul de la capacité
13 de transfert ? Si oui HQT respecte-elle intégralement ces exigences, dans sa
14 proposition de méthode de calcul ou s'il y a des spécificités propres à notre réseau de
15 transport ?

16 **R28a**

17 **La FERC demande aux transporteurs plus de détail et de**
18 **cohérence dans les calculs de capacité de transfert disponible,**
19 **mais elle ne décrit pas les équations à utiliser. Les équations**
20 **décrites à l'appendice C-1 sont cohérentes par rapport aux**
21 **normes établies par la NERC et tiennent compte des**
22 **spécificités propres au réseau de transport du Transporteur**
23 **(par exemple QCRD et QCRND).**

24 **b)** Pouvez-vous nous donner deux exemples chiffrés de calcul de la capacité de
25 transfert : en situation de congestion et de non congestion ?

26 **R28b**

27 **Le réseau de transport du Transporteur est asynchrone et le**
28 **Transporteur ne gère pas de congestion aux interconnexions.**
29 **Il applique les règles administratives prévues aux *Tarifs et***
30 ***conditions*. La capacité de transfert disponible dépend de la**
31 **capacité de transfert totale. Par exemple, si un chemin a une**
32 **capacité de transfert totale de 2000 MW et que la quantité de**
33 **services de transport engagés sur ce même chemin s'élève à**
34 **1800 MW, la capacité de transfert disponible est de 200 MW.**
35 **Dans cet exemple, le Transporteur ne pourra pas accepter de**
36 **services de transport supérieurs à 200 MW.**

1 (p. 125) **Appendice L**

2

3 **D 29** : La FERC a-t-elle des exigences minimales en terme de conditions de
4 vérification de la solvabilité et de garanties exigées lors de demandes de
5 services ? si oui HQT les respecte-elle intégralement ?

6 **R29**

7 **Les exigences de la FERC en termes de vérification de la**
8 **solvabilité et de garanties exigées sont précisées à**
9 **l'appendice L (*Attachment L*) du tarif *pro forma* de la FERC, cet**
10 **appendice se retrouvant à la dernière page de la pièce HQT-7,**
11 **document 1. La proposition du Transporteur respecte**
12 **intégralement ces exigences.**