

**RÉPONSES DU TRANSPORTEUR
À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NUMÉRO 3
DE L'ASSOCIATION COOPÉRATIVE D'ÉCONOMIE FAMILIALE
DE QUÉBEC
(« ACEF »)**

1 **Demande de renseignements numéro 3 de l'ACEF**
2 **portant sur la preuve amendée d'HQT (28/06/10) et les rapports d'expertise**
3 **de M. Rose et du Dr Orans (juillet 2009)**

4 - Référence pour les prochaines questions : **HQT-12, Doc.t 2 Energy Imbalance**
5 **Pricing for Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) Rebuttal Testimony of Dr. Ren**
6 **Orans, 3/7/09**

7 1a) Relativement aux conclusions apportées par le Dr. Orans aux pages 4 et 5 de sa
8 preuve : si HQP acceptait d'être rémunéré pour les services d'écart de réception ou
9 de livraison, unitairement sur la base des prix d'importation ou d'exportation aux
10 Etats-Unis, et si une tarification des clients se faisait sur les mêmes bases, est-ce que
11 cela satisferait tous les critères énoncés par le Dr. Orans dans sa preuve ? justifiez
12 sur la base des critères ?

13 Cette question et les suivantes portent sur l'expertise de Ren Orans. Le
14 Transporteur les a fait traduire et les a soumises à celui-ci. Le
15 Transporteur réfère aux questions traduites et aux réponses fournies par
16 Ren Orans, lesquelles sont reproduites ci-dessous.

17 *Regarding the findings by Dr. Ren Orans on pages 4 and 5 of his testimony, if HQP*
18 *agreed to be remunerated for generator/energy imbalance services using units based*
19 *on U.S. import/export prices, and if customer rates were set on the same basis, would*
20 *that satisfy all of the criteria set out by Dr. Orans? Justify the answer on the basis of*
21 *the criteria.*

22 **R1a**

23 If HQP agreed to be remunerated for generator/energy imbalance
24 services that directly reflect contemporaneous US import/export prices
25 and if the customer rates were set on the same basis, this would only
26 satisfy the "user pays" principle. These rates would not be based on
27 opportunity costs and would not satisfy either the "cost causation" or
28 "reliable operations" principles. The import/export prices would need to
29 be converted to a form that prevented arbitrage between different markets
30 and between different time periods, before they could be consistent with
31 the "cost causation" and "reliable operations" principles.

32 1b) Si à court terme seule HQP peut techniquement et fiablement offrir les services
33 d'écart de réception et de livraison, comment un système d'appel d'offre (postings
34 bids submitted by pre-qualified suppliers), via OASIS, permettrait-il à des clients du
35 service de transport d'échapper au monopole d'HQP et de trouver des fournisseurs
36 concurrents de services d'écart à meilleur prix ?

37 *If in the short term from a technical and reliability standpoint only HQP can offer*
38 *generator and energy imbalance services, how can a tendering system using OASIS,*

1 *i.e., posting bids submitted by pre-qualified suppliers, enable transmission customers*
2 *to escape the HQP monopoly and find competing imbalance service suppliers with a*
3 *better price?*

4 **R1b**

5 Imbalance charges are not designed to encourage use, but to provide a
6 strong and consistent incentive for generators to operate according to
7 their schedules. Since charges for this service can be avoided, they
8 rarely provide gains to the providers, for the reasons given in my
9 response to question 44.1 of RNCREQ and UC's Request for Information.
10 However, if they are improperly designed, they can provide unintended
11 windfall gains to users. As a safeguard, FERC requires its jurisdictional
12 default service providers to reflect opportunity costs in their imbalance
13 pricing. More specifically, I believe that a tendering system is, in the short
14 term, unlikely to create additional qualified suppliers; however, I do not
15 agree this implies that the HQP offer is reflective of monopoly pricing.

16 1c) Est-ce qu'une structure de prix unique pour les services d'écart de réception et
17 les services d'écart de livraison répond aux exigences de la FERC ou si la FERC
18 exige nécessairement une structure de prix croissante ou décroissante ?

19 *Does a flat price structure for generator imbalance services and energy imbalance*
20 *services meet FERC requirements or does FERC necessarily require an*
21 *increasing/decreasing price structure?*

22 **R1c**

23 FERC's Order 890 adopted three principles when designing its pro forma
24 open access transmission tariff's (OATT) imbalance provisions:
25 1) charges must be based on incremental cost or some multiple thereof;
26 2) charges must provide incentives for accurate scheduling, typically
27 reflected by increasing the percentage of the adder above (and below)
28 incremental costs as the deviations become larger; and 3) provisions
29 must account for the special circumstances presented by intermittent
30 generators and their limited ability to precisely forecast or control
31 generation levels, such as waiving the more punitive adders associated
32 with higher deviations. The second principle was reflected in the
33 increasing/decreasing price structure of the pro forma OATT's tiered
34 generator and energy imbalance provisions. Generator and energy
35 imbalance proposals that do not adopt the pro forma OATT's imbalance
36 provisions must stay consistent with or be shown to be superior to the
37 pro forma design using the three principles stated above. A flat price
38 structure would not provide generators the incentive to accurately
39 schedule, because large deviations would face the same penalty as
40 smaller deviations, which violates the second principle.

1 1d) Est-ce qu'une structure de prix croissante ou décroissante doit être en lien avec
2 une structure de coûts croissante ou décroissante de la part du fournisseur de
3 service pour respecter les critères de la FERC ou si la causalité de coûts n'est pas
4 requise par la FERC ? Si oui est-ce que la structure de prix proposée par HQT est
5 directement en lien avec la structure de coûts d'HQP pour offrir les services d'écart ?

6 *Must an increasing/decreasing price structure be linked to an increasing/decreasing*
7 *cost structure for the service supplier in order to meet FERC criteria or is cost*
8 *causation not required by FERC? If linking is required, is the price structure proposed*
9 *by HQT directly linked to the HQP cost structure for offering imbalance services?*

10 **R1d**

11 An increasing/decreasing price structure does not need to be linked to an
12 increasing/decreasing cost structure for the service supplier to meet
13 FERC criteria. FERC specifically addresses what to do with imbalance
14 penalties or charges in excess of incremental cost in Order 890. FERC
15 specified that transmission providers that supply imbalance must "develop
16 a mechanism for crediting such revenues [gained through the imbalance
17 service] to all non-offending transmission customers and the transmission
18 provider on behalf of its own customers." (Order 890, at paragraph 727).

19 (page 15 de la preuve d'Orans) « • It is not desirable that HQT become a market
20 participant, by buying/selling electricity to its transmission customers causing energy
21 imbalances at a price different from the price at which it transacts with HQP because
22 this would create a conflict with HQ's functional separation. »

23 1e) Veuillez-expliquer en quoi HQT, si elle agissait ainsi, serait en conflit d'intérêt
24 relativement à l'exigence de séparation fonctionnelle et en quoi HQT défend les
25 intérêts de ses clients en acceptant des prix, décidés sans appel d'offre et
26 unilatéralement par son affiliée HQP, pour tarifier les services d'écart de réception et
27 de livraison ?

28 *Please explain why HQT, if it acted in this way, would be in conflict with the*
29 *functional separation requirement and how HQT is defending the interests of its*
30 *customers by accepting, without tendering, prices set by its affiliate HQP to charge for*
31 *generator and energy imbalance services?*

32 **R1e**

33 If HQT's generation related service prices are fully reflective of its costs of
34 those services, it has no incentive to favor one market participant over
35 another. This facilitates an unfettered open access bilateral trading
36 market. Regarding the second part of the question, as long as the prices
37 charged by HQT for imbalance are based on opportunity costs and
38 market prices, a tendering process is not needed and the lack of one is
39 not detrimental to customers.

1 - Référence pour les prochaines questions : **HQT-12, Doc. 1 CONTRE-EXPERTISE**
2 **DE JUDAH ROSE, 3/07/2009**

3 (page 8) « Second, FERC was concerned that U.S. transmission providers would use
4 transmission planning to discriminate against unaffiliated companies. One consequence
5 of the discrimination would be lack of transmission and the other problems identified
6 above. Another consequence would be higher prices for power. »

7 2a) Quel est l'objectif premier poursuivi par la FERC en édictant les ordonnances
8 890 ? Quels sont les objectifs poursuivis par la FERC (énoncés aux pages 16 et 17
9 de la preuve de Mme [sic] Rose) pour exiger l'annexe K, qui sont pertinents dans le
10 cas d'HQT ?

11 Cette question et les suivantes portent sur l'expertise de Judah Rose. Le
12 Transporteur les a fait traduire et les a soumises à celui-ci. Le
13 Transporteur réfère aux questions traduites et aux réponses fournies par
14 Judah Rose, lesquelles sont reproduites ci-dessous.

15 *What is the prime objective pursued by FERC in issuing orders 890? What*
16 *objectives pursued by FERC in requiring Attachment K (listed on pages 16 and 17 of*
17 *Judah Rose's evidence) are pertinent in the case of HQT?*

18 **R2a**

19 I refer to my July 3rd, 2009 Testimony, at page 23, as to FERC's primary
20 reason for the need of an Attachment K in the U.S. As to the second
21 request, I refer to my Response to questions 6.5 and 6.6 of RNCREQ and
22 UC ("July 13, 2010 Response"), at paragraphs 2 to 10.

23 2b) Est-ce que le problème de sous-investissement dans les infrastructures de
24 transport peut-être dû aux USA, en partie tout au moins, au manque de réciprocité et
25 au manque d'accès non-discriminatoire, aux services et aux investissements, pour
26 les clients du service de transport qui sont indépendants des transporteurs ou
27 propriétaires des réseaux de transport ?

28 *Is the problem of under-investment in transmission infrastructure possibly due in the*
29 *U.S., at least in part, to the lack of reciprocity and the lack of nondiscriminatory*
30 *access to services and investments for transmission customers who are independent*
31 *of transmission providers or transmission system owners?*

32 **R2b**

33 The causes of the lack of U.S. transmission investment are diverse and
34 include inadequate returns, multiple providers and regulators, and
35 discrimination. I refer to my July 3rd, 2009 Testimony on pages 23 to 29
36 and 40 to 45 and 30 to 32 and 46.

1 2c) Est-ce qu'il y a des incitatifs pour HQT à discriminer en faveur d'HQP au
2 détriment des autres clients du service de transport ?

3 **R2c**

4 Le Transporteur s'objecte à la demande. La demande n'est pas de la
5 nature d'une demande de renseignements et relève du contre-
6 interrogatoire. De plus, la demande ne porte pas sur le contenu du
7 rapport de l'expert mandaté par le Transporteur. Enfin, la demande vise à
8 argumenter avec le témoin.

9 2d) Est-ce que l'inclusion d'une annexe K, décrivant le processus de planification des
10 investissements rattachés aux services de point à point (chapitre 2) et aux services
11 en réseau intégré (chapitre 3), dans le règlement de transport d'HQT, même si HQT
12 n'est pas directement soumise à la juridiction de la FERC, assurerait plus de
13 transparence et réduirait les risques de discrimination en faveur d'HQP ?

14 *Would including in the HQT OATT an Attachment K describing the investment*
15 *planning process associated with point-to-point services (Part II) and network*
16 *integration services (Part III), even though HQT is not directly under the jurisdiction of*
17 *FERC, ensure greater transparency and reduce the risks of discrimination in favor of*
18 *HQP?*

19 **R2d**

20 I refer to my July 3rd, 2009 Testimony as well as my July 13, 2010
21 Response where I explain my position to the effect that the reason for
22 which FERC believed there was a need for Attachment K do not exist for
23 TransÉnergie, and the Régie simply does not have to intervene in order to
24 fix U.S. problems. TransÉnergie is offering open, transparent and
25 coordinated transmission planning and it needs not modify its existing
26 planning process in order to offer open and comparable access to its
27 transmission system.

28 (p. 12) « I have not conducted a detailed review of the TransÉnergie system. However,
29 it is my understanding that the TransÉnergie system has a higher \$/kW of load of
30 investment in transmission compared to the U.S. This appears to be a superior element
31 compared to the U.S. »

32 2e) Indiquez quels sont les facteurs qui déterminent le niveau d'investissement
33 optimal pour un transporteur d'électricité et sur quelles bases Madame Rose peut
34 conclure qu'un niveau d'investissement plus élevé de la part d'HQT, relativement aux
35 USA, est nécessairement préférable pour les clientèles d'HQT et garantit à long
36 terme un tarif juste et optimal pour l'ensemble de l'économie du Québec ?

37 *Indicate what the factors are that determine the optimum level of investment for a*
38 *transmission provider and on what basis Judah Rose can conclude that a higher level*
39 *of investment by HQT, compared to that in the U.S., is necessarily preferable for HQT*

1 *customers and, over the long term, guarantees an optimal, fair rate for the entire*
2 *Québec economy.*

3 **R2e**

4 I did not study whether past or current investment levels were optimal
5 considering applicable economical, technical or geographical factors. The
6 purpose of my analysis of the investment levels in Québec in comparison
7 with the U.S. situation was to confirm that the U.S. under-investment
8 problems do not exist in Québec. I refer to my July 13, 2010 Response, at
9 paragraphs 11 to 28 for a detailed analysis.

10 (p. 50) « I note that Quebec TransEnergie will invest \$500 million per year on average
11 to increase the transmission capacity of its system.⁵⁰ This is \$26/kW of load versus
12 \$18/kW in the U.S. for average 2006 – 2010 transmission investment ⁵¹. »

13 2f) Indiquez-nous de quelle source provient le montant de \$18/kW pour les USA, car
14 au tableau JLR-6, page 32, on indique plutôt un niveau d'investissement de 12,5\$/kW
15 aux USA en 2006 ?

16 *Specify the source for the \$18/kW for the U.S. since in Table JLR-6 (page 32) a*
17 *level of investment of \$12.5/kW is given for the U.S. in 2006.*

18 **R2f**

19 I refer to the figures from Edison Electric Institute that can be found at the
20 following web link:

21 [http://www.cei.org/ourissues/finance/Documents/Transforming_Americas_](http://www.cei.org/ourissues/finance/Documents/Transforming_Americas_Power_Industry.pdf)
22 [Power_Industry.pdf](http://www.cei.org/ourissues/finance/Documents/Transforming_Americas_Power_Industry.pdf)

23 As for the figures obtained from NERC, I refer you to the document filed
24 under Exhibit HQT-29, Document 2.1.

25 - Référence pour les prochaines questions : **HQT-1, Doc. 1 MISE À JOUR DE LA**
26 **PROPOSITION DE MODIFICATIONS AUX TARIFS ET CONDITIONS DES**
27 **SERVICES DE TRANSPORT D'HYDRO-QUÉBEC À LA SUITE DE**
28 **L'ORDONNANCE NO 890 DE LA FERC Révisé : 2010-06-23**

29 (pages 5 et 6) « Le 14/05/10 la Régie a émis la décision procédurale D-2010-058 qui
30 demandait à HQT de mettre à jour sa proposition de modification réglementaire tenant
31 compte des ordonnances 890-C et 890-D de la FERC et de la décision de la Régie
32 dans le dossier de plaintes de NHL (D-2010-053).

33 La présente demande vise donc à faire approuver les modifications nécessaires aux
34 *Tarifs et conditions* produits au soutien de celle-ci afin d'y refléter, le cas échéant, les
35 ordonnances nos 890, 890-A, 890-B, **890-C et 890-D** de la FERC. »

1 3) Indiquez-nous si la décision D-2010-053 a influencé les propositions amendées
2 d'HQT ; si oui indiquez-nous pour quelles fiches du document HQT-2, Document 1,
3 et de quelle façon pour chaque fiche, cette décision a influencé les propositions
4 d'HQT ?

5 **R3**

6 Oui. À cet égard, le Transporteur réfère aux réponses aux questions 1.1
7 et 1.2 de la demande de renseignements n° 4 de la Régie.

8 (page 12) « Le Transporteur retient, à la fois dans cet appendice et dans les autres
9 articles des *Tarifs et conditions* précisés dans la fiche sur l'appendice C de la pièce
10 HQT-2, Document 1, le terme *transfert* de préférence à *transport*, notamment dans
11 l'expression capacité de transfert disponible, car il juge le terme *transfert* plus exact que
12 *transport* lorsqu'il s'agit de déterminer la capacité qui peut être consacrée à des
13 activités commerciales après avoir satisfait ses engagements. »

14 4) Est-ce que le terme transfert vise essentiellement les capacités des
15 interconnexions et les activités commerciales de point à point ?

16 **R4**

17 Le Transporteur s'objecte à la demande. La demande ne porte pas sur la
18 preuve amendée.

19 5) (en référence à la page 16) Pour une entité aux USA visée par la réglementation
20 de la FERC, est-ce que la FERC laisse le choix entre l'annexe K ou des règles et
21 règlements visant la planification des investissements, édictés sous le contrôle d'une
22 entité réglementaire régionale ou d'État et qui ne sont pas intégrés à l'OATT ?

23 **R5**

24 Le Transporteur s'objecte à la demande. La demande n'est pas pertinente
25 en l'instance. De plus, la demande n'est pas de la nature d'une demande
26 de renseignements et relève d'un interrogatoire. Enfin, la demande porte
27 sur une question de droit et non sur une question de faits ou d'expertise.

28 (page 17-18) « Les tarifs (pour les services d'écart de réception et de livraison) doivent
29 - être liés au coût de correction de l'écart;
30 - être structurés pour promouvoir une programmation plus efficiente, par
31 exemple augmenter lorsque les écarts s'accroissent;
32 ...Le Transporteur a entrepris des démarches pour faire suite à la décision
33 D-2009-015 de la Régie, rendue le 5 mars 2009. Les travaux requis sont importants et
34 il entend faire le point ultérieurement sur ce sujet. »

35 6a) Le coût de correction d'un écart doit-il correspondre au coût direct assumé par le
36 fournisseur du service d'écart ?

1 **R6a**

2 Le Transporteur s'objecte à la demande. La demande ne porte pas sur la
3 preuve amendée ou sur le rapport de Ren Orans.

4 6b) Pour une programmation efficiente, en terme économique, un prix croissant doit-il
5 être nécessairement associé à une structure de coût pour fournir le service qui soit
6 croissante ? Si oui comment HQT peut s'assurer que la structure de prix est en lien
7 avec la structure de coût du fournisseur de service ?

8 **R6b**

9 Le Transporteur s'objecte à la demande. La demande ne porte pas sur la
10 preuve amendée ou sur le rapport de Ren Orans.

11 6c) Quand le transporteur déposera-t-il une proposition précise à cet effet ?

12 **R6c**

13 Le Transporteur réfère à la réponse à la question 45.1 de la demande de
14 renseignements d'EBMI.

15 (page 25) « Le Transporteur propose de modifier cet article pour refléter les
16 modifications ci-dessus apportées par l'ordonnance no 890. Pour qu'il ouvre droit au
17 renouvellement, la durée minimale du contrat de service de transport ferme passerait
18 donc d'un à cinq ans, avec un préavis porté de 60 jours à au plus tard un an avant
19 l'expiration du contrat. Chaque fois que le client exerce son droit de préemption, il doit
20 renouveler son contrat pour au moins cinq ans »

21 7) L'obligation de renouveler son contrat pour une période de 5 ans est-elle une
22 exigence explicite de la FERC ? cette exigence se retrouve-t-elle au « pro-forma » ?

23 **R7**

24 Le Transporteur s'objecte à la demande. La demande ne porte pas sur la
25 preuve amendée. De plus, la demande vise une information déjà en la
26 possession de l'intervenant.

27 (page 28) « L'ordonnance no 890 oblige le fournisseur de transport à afficher sur son
28 site OASIS et sur son site Web un lien électronique vers toutes les règles, normes et
29 pratiques d'affaires liées au service de transport.

30 8) Le processus de planification des investissements d'HQT est-il bien référé sur son
31 OASIS ?

32 **R8**

33 Le Transporteur s'objecte à la demande. La demande ne porte pas sur la
34 preuve amendée.

1 - Référence pour les prochaines questions : **HQT-2, Doc. 2 MISE À JOUR DE**
2 **FICHES SUR LES MODIFICATIONS PROPOSÉES AUX TARIFS ET CONDITIONS**
3 **DES SERVICES DE TRANSPORT D'HYDRO-QUÉBEC Révisé : 2010-06-23**

4 (page 8 du doc. pdf, modification à LA. 14.2) « Une plus grande priorité sera attribuée
5 d'abord aux demandes ou aux réservations ayant une plus grande durée de service et
6 ensuite aux demandes préconfirmées »

7 9) Est-ce que la durée du service des demandes préconfirmées est prise en compte
8 lorsqu'on les compare avec des services déjà réservés, de durée moindre que la
9 demande préconfirmée ?

10 **R9**

11 Le Transporteur s'objecte à la demande. La demande ne porte pas sur la
12 preuve amendée.

13 Fiche A. 14.7 (réduction ou interruption de service) et 15.4 (service ferme conditionnel)

14 10) Est-ce que la FERC demande que les clients du service ferme conditionnel soient
15 compensés si le service n'est pas offert pendant un certain nombre d'heures dans
16 une année, en vertu des conditions pré-établies ? Justifiez pourquoi le client n'aurait
17 pas droit à un remboursement au prorata des heures où le service de transport ne lui
18 est pas offert, en vertu des conditions préétablies, considérant que les tarifs des
19 services fermes conditionnels équivalent aux tarifs des services fermes ?

20 **R10**

21 Le Transporteur s'objecte à la demande. La demande ne porte pas sur la
22 preuve amendée.

23 Fiche A. 15.4, page 11 du document pdf « L'obligation vise seulement les installations
24 que le Transporteur est en droit d'étendre ou de modifier »

25 11) Qu'entend HQT par « en droit d'étendre ou de modifier »

26 **R11**

27 Le Transporteur s'objecte à la demande. La demande ne porte pas sur la
28 preuve amendée.

29 (page 12 du document pdf, fiche A. 15.4) « l'obligation d'obtenir le consentement du
30 propriétaire de la ou des ressources à utiliser pour effectuer la nouvelle répartition
31 incombe au client du service de transport qui demande la nouvelle répartition »

32 12) Pourquoi l'obligation incombe-t-elle au demandeur du service conditionnel ? Est-
33 ce que cette exigence se retrouve au pro-forma de la FERC ?

1 **R12**

2 L'obligation d'obtenir le consentement du propriétaire de la ressource
3 devant servir à une nouvelle répartition incombe à tout demandeur qui
4 requiert une telle option, pas seulement à celui du service conditionnel. Il
5 s'agit d'une exigence découlant de l'ordonnance 890, aux paragraphes
6 1003 et ss, où la FERC indique que la nouvelle répartition requiert du
7 client du service de transport qu'il ait conclu les ententes requises avec
8 le(s) propriétaire(s) de la (des) ressource(s) en cause. Le consentement
9 du propriétaire de la ressource est requis puisque la nouvelle répartition
10 nécessite la mise à contribution d'une source de production lui
11 appartenant. Il n'appartient pas au Transporteur d'agir comme
12 intermédiaire de marché afin d'obtenir le consentement du tiers au profit
13 du demandeur de service puisque cela pourrait lui faire perdre son
14 indépendance à l'endroit de ses clients. C'est pourquoi il appartient au
15 client du service de transport d'obtenir un tel consentement.

16 (page 19, fiche article 27) « Dans son étude d'impact, le Transporteur doit donc
17 s'assurer d'évaluer avec une précision accrue la capacité du réseau à fournir le service
18 de transport demandé, non seulement pendant les heures de pointe du réseau, mais
19 pendant toute la durée du service demandé, en incluant à son évaluation un facteur de
20 risque approprié. »

21 13) Comment HQT prend-elle en compte le facteur de risque dans son évaluation ?
22 Comment les intérêts des clientèles régulières d'H.Q. sont-ils pris en compte
23 considérant le risque accru versus les revenus de transport accrus ?

24 **R13**

25 Le Transporteur s'objecte à la demande. La demande ne porte pas sur la
26 preuve amendée.

27 (pages 19 et 20, fiche A. 27) « Dès qu'une étude d'impact sur le réseau exécutée par le
28 Transporteur met en évidence des contraintes de capacité qui peuvent, **sujet aux**
29 **conditions prévues à l'article 15.4**, être solutionnées ~~de façon plus économique ???~~
30 grâce à une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage du
31 Transporteur...
32 Les modifications à l'article 27 visent à élargir le champ d'application de la nouvelle
33 répartition des ressources du Transporteur dans le cadre du service ferme conditionnel,
34 **sujet aux conditions précisées à l'article 15.4**, en éliminant la référence à l'économie
35 comme seule raison d'offrir la nouvelle répartition des ressources et en éliminant la
36 stricte alternative de la nouvelle répartition des ressources aux ajouts au réseau, qui
37 peuvent, dans certains cas, être un complément l'un à l'autre. »

38 14) Pourquoi ne pas garder le critère d'économie, au moins en tant que critère
39 complémentaire ?

1 **R14**

2 Le Transporteur s'objecte à la demande. La demande ne porte pas sur la
3 preuve amendée.

4 (fiche A. 37, page 29 du doc. pdf) « Le Distributeur doit fournir annuellement, ou faire
5 fournir, tous les renseignements prévus aux décisions, ordonnances, règlements de la
6 Régie, y compris, mais sans s'y limiter, ce qui suit »

7 15) Indiquez qui peut fournir à la place d'HQD les informations requises ? Comment
8 HQD et HQT s'assurent-elles que les informations fournies par des tiers sont
9 adéquates ?

10 **R15**

11 Le Transporteur s'objecte à la demande. La demande ne porte pas sur la
12 preuve amendée.

13 (page 30 du doc. pdf, fiche A. 37) « **les ressources désignées du Distributeur n'incluent**
14 **aucune des ressources, ou partie des ressources, faisant ~~qui font~~ l'objet d'un**
15 **engagement pour une vente à un tiers d'une charge non désignée »**

16 16) Quelles sont les ressources d'HQD qui peuvent faire l'objet d'une vente à un tiers
17 non désigné ? Qu'entend-on par charge non désignée ?

18 **R16**

19 Le Transporteur s'objecte à la demande. La demande ne porte pas sur la
20 preuve amendée.

21 (page 33 du doc. pdf, fiche A. 38.2) « **Tout comme à l'article 30.2 concernant la**
22 **désignation de nouvelles ressources par le client de service en réseau intégré, les**
23 **modifications proposées à l'article 38.2 tiennent compte du fait que le site OASIS du**
24 **Transporteur n'affiche que les installations physiques de transport sur son réseau qui**
25 **constituent des « chemins » et que la désignation d'une nouvelle ressource du**
26 **Distributeur ne peut donc pas toujours s'effectuer par l'entremise du site OASIS. »**

27 17) Indiquez comment et par quel degré cette nouvelle formulation allégera le
28 fardeau d'HQD, et réduira [réduira] les délais et les coûts associés à la désignation
29 des ressources ?

30 **R17**

31 Cette formulation ne change pas le fardeau, les délais ou les coûts
32 associés à la désignation des ressources par le Distributeur.

33 (page 35 du doc. pdf, fiche A. 38.3) « **L'évaluation des demandes de service de**
34 **transport ou désignations de ressources connexes doit prendre en compte la**
35 **suppression des ressources du Distributeur visées en (iii) ainsi que toutes les**
36 **demandes de service de transport concurrentes ayant une priorité supérieure.**

1 **Advenant le rejet des demandes de service de transport ou désignations de ressources**
2 **connexes, le Distributeur sera réputé ne pas avoir supprimé de ressources. »**

3 18) Pourquoi le rejet de demandes de services ou de désignation de ressources
4 connexes par des tiers, devrait empêcher la suppression des ressources demandée
5 par HQD ?

6 **R18**

7 L'article 38.3 prévoit que Distributeur sera présumé ne pas avoir supprimé
8 de désignation de ressources si ses propres demandes de service de
9 transport ou désignations de ressources connexes (c'est-à-dire celles qui
10 sont liées à la suppression de la désignation de la ressource) sont
11 rejetées. Le rejet d'une demande de service d'un tiers qui n'est pas liée à
12 la suppression d'une désignation de ressource du Distributeur n'a pas
13 d'impact sur la suppression effectuée par le Distributeur.

14 19) (réf. fiche 38.5) HQD a-t-elle déjà antérieurement livré plus qu'elle n'avait
15 réservé en service de point à point ? Considérant l'affiliation entre HQD et HQT, qui
16 assumera en bout de ligne les pénalités si elles devaient être appliquées ?

17 **R19**

18 Le Transporteur s'objecte à la demande. La demande ne porte pas sur la
19 preuve amendée.

20 (page 39 du doc. pdf, fiche A. 40.3) « **les options concernant une nouvelle répartition (à**
21 **la demande du Distributeur), y compris, dans la mesure du possible, les coûts estimés**
22 **d'une nouvelle répartition qui sont à la connaissance du Transporteur »**

23 20a) Comment HQT s'assure-t-elle d'évaluer correctement tous les coûts liés à une
24 nouvelle répartition ?

25 **R20a**

26 Le Distributeur a la responsabilité de conclure des ententes avec les
27 propriétaires de ressources et d'en assumer les coûts. Le Transporteur
28 évalue les coûts sur son réseau reliés à une nouvelle répartition de la
29 même façon que pour les ajouts au réseau.

30 20b) Si tous les coûts de la nouvelle répartition n'ont pas été pris en compte qui
31 assumera en bout de ligne les coûts non pris en compte dans l'étude d'impact ?

32 **R20b**

33 En vertu de l'article 27 des *Tarifs et conditions*, il appartient au client
34 d'assumer tous les coûts de la nouvelle répartition. L'évaluation des coûts
35 liés à une nouvelle répartition qu'effectue le Transporteur dans le cadre
36 de l'étude d'impact est préliminaire et ne lie pas le Transporteur.

1 21) (Réf. : page 41 du doc. pdf, fiche sur l'appendice A) Qu'est-ce qui justifie
2 l'introduction de cette fiche qui n'apparaissait pas dans le document HQT-2 doc. 1 du
3 27/03/09 ?

4 **R21**

5 Le Transporteur réfère à la réponse à la question 1.3 de la demande de
6 renseignement n° 4 de la Régie.

7 (fiche appendice A-1, page 43 du document pdf) « 5.0 Les avis et demandes que
8 s'adressent les parties relativement à la présente convention de service doivent être
9 remis au représentant de la partie destinataire »

10 22) Qui précisément est la partie destinataire ? le revendeur ?

11 **R22**

12 Le Transporteur s'objecte à la demande. La demande ne porte pas sur la
13 preuve amendée.

14 (fiche appendice A-1, page 43 du document pdf) « (Les prix appropriés pour les
15 transactions individuelles seront déterminés selon les Tarifs et conditions des services
16 de transport.) »

17 23) Qu'entend-on par prix appropriés et transactions individuelles ? Dans ce cas le
18 revendeur et le cessionnaire ne sont plus libres de fixer le prix de revente ?

19 **R23**

20 Le Transporteur s'objecte à la demande. La demande ne porte pas sur la
21 preuve amendée.

22 (fiche appendice C-1, page 50 du document pdf) « Pour la majorité des équipements
23 d'interconnexion, une augmentation de la température cause une diminution de leur
24 capacité. »

25 24) Entre le maxima de T d'été et le minima de T l'hiver par quel pourcentage pourra
26 varier la capacité de transfert maximal des interconnexions ? Quels sont les
27 équipements d'interconnexion dont la capacité n'est pas affectée par la T° ?

28 **R24**

29 Le Transporteur s'objecte à la demande. La demande ne porte pas sur la
30 preuve amendée.

31 25) (fiche appendice C-1, page 52 du document pdf) Comment sont établies
32 précisément les valeurs fixes de TRM ? Pourquoi HQT n'intègre pas de valeur de
33 CBM (pour tenir compte de capacité d'importation en situation d'urgence) pour
34 calculer des capacités de transfert disponible ?

1 **R25**

2 Le Transporteur s'objecte à la demande. La demande ne porte pas sur la
3 preuve amendée.

4 26) (fiche appendice C-1) Indiquez-nous comment HQT évalue la durée réservée
5 pour l'entretien/réparation des interconnexions (5% du temps) et comment ce facteur
6 est pris en compte dans le calcul des ETC/ATC /AFC? Indiquez-nous quels sont les
7 divers facteurs discrétionnaires (pour HQT) qui influent sur le calcul des
8 ETC/ATC /AFC et quelle proportion des ETC/ATC /AFC est redevable de des
9 facteurs discrétionnaires ?

10 **R26**

11 Le Transporteur s'objecte à la demande. La demande ne porte pas sur la
12 preuve amendée ou sur les rapports d'expertise de M. Rose ou du
13 Dr Orans.

14 - Référence pour les prochaines questions : **HQT-15, Doc. 1 MESURES DE**
15 **GESTION (TLR) SUR LE RÉSEAU DE TRANSÉNERGIE POUR LA PÉRIODE DU**
16 **1ER JUIN 2009 AU 31 MAI 2010, 23/6/2010**

17 27a) Les mesures de gestion affectent-elles l'indice de continuité ?

18 **R27a**

19 Oui, elles affectent l'indice de continuité de transport.

20 27b) Combien d'évènements sur le réseau de transport ont nécessité une réduction
21 de service et un arrêt de service ?

22 **R27b**

23 Le Transporteur dénombre de tels évènements à 6 reprises les 17 août
24 2009, 15 septembre 2009, 27 octobre 2009, 26 janvier 2010, 8 et
25 26 mai 2010.

26 27c) Pourquoi la majorité des mesures de gestion vise-t-elle les interconnexions, et
27 de quelle nature sont les évènements sur les lieux des interconnexions ?

28 **R27c**

29 Un événement sur le réseau principal n'a pas toujours d'impact sur les
30 limites de transit. Par contre, une interconnexion est très souvent radiale
31 (un convertisseur, une ligne, etc.). Donc, un événement sur un de ces
32 équipements entraîne une réduction de la limite de l'interconnexion et
33 donc une mesure de gestion.

1 27d) Combien d'évènements touchant les limites des interconnexions ont nécessité
2 une réduction de service ou un arrêt de service ?

3 **R27d**

4 Le Transporteur réfère à la réponse à la question 27b), ci-dessus.

5 - Référence pour la prochaine question : **HQT-20, Document 1 PLANIFICATION DU**
6 **RÉSEAU DE TRANSPORT (PIÈCE HQT-9, DOCUMENT 1, DANS LE DOSSIER**
7 **(tarifaire) R-3706-2009), 23/06/2010**

8 (page 10) « Ces besoins sont basés sur des informations disponibles et prévisibles qui
9 ont de bonnes probabilités de se réaliser mettant en perspective différents scénarios
10 pour enfin choisir le scénario optimal sur les plans technique, économique et
11 environnemental. »

12 28a) Détaillez le processus qui permet d'atteindre la solution optimale et précisez
13 quelle sont les pondérations accordées aux aspects techniques, économiques et
14 environnemental dans le processus d'optimisation ?

15 **R28a**

16 L'obligation du Transporteur est de fournir la solution optimale en fonction
17 des différents aspects techniques, économiques et environnementaux. Il
18 n'existe pas d'indice objectif de pondération de ces aspects.

19 28b) Comment les projections de service de point à point sont elles-établies pour le
20 long terme ?

21 **R28b**

22 Pour les causes tarifaires, les prévisions sont établies en fonction des
23 demandes de service de transport reçues et confirmées par le
24 Transporteur, incluant les pertes de transport.

25 - Référence pour la prochaine question : **HQT-22, Document 1 PROCESSUS**
26 **D'ÉVALUATION DE L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL, 23/06/2010**

27 29) Suite au rapport d'évaluation environnementale du BAP indiquer qui prend la
28 décision finale d'autorisation du projet et quand, et indiquez-nous s'il y a quelque
29 obligation de prendre en compte les conclusions du BAP ?

30 **R29**

31 À la lumière, notamment, du rapport du BAPE, le Conseil des ministres
32 prend la décision finale relative à la délivrance du certificat d'autorisation
33 aux conditions qu'il détermine.

1 - Référence pour les prochaines questions : **HQT-23, Doc. 1 PROCÉDURE**
2 **D'EXAMEN DES PLAINTES DES CLIENTS D'H.Q. TRANSÉNERGIE**

3 30) Le processus de traitement des plaintes vise-t-il uniquement les clients du service
4 de point à point, ou si cela peut servir aux clients industriels desservis directement
5 par HQT ou aux clients résidentiels affectés par une panne causée par les
6 interventions ou la négligence des employés d'HQT ?

7 **R30**

8 Le processus d'examen des plaintes visé par la pièce HQT-23, doc. 1,
9 concerne l'application des *Tarifs et conditions* de transport et, par voie de
10 conséquence, ne s'applique qu'aux clients du service de transport, en
11 conformité avec les *Tarifs et conditions*. En ce qui concerne les clients de
12 la charge locale (résidentiels ou industriels), l'article 12 des *Tarifs et*
13 *conditions* prévoit que le Distributeur agira en leur nom pour toute plainte
14 concernant le service de transport pour l'alimentation de la charge locale.

15 31) Qui exactement au sein d'HQT traitera la plainte et qui prend la décision finale ?

16 **R31**

17 La plainte doit être envoyée à la direction Commercialisation et affaires
18 réglementaires, qui verra à la traiter.

19 32) Combien de plaintes ont été traités depuis la mise en place de la procédure
20 d'examen des plaintes et combien de plaintes ont été portées en appel devant la
21 Régie ?

22 **R32**

23 Tel que l'indique le site OASIS, le Transporteur a reçu 14 plaintes à ce
24 jour et la Régie a été saisie de 9 plaintes.

25 - Référence pour les prochaines questions : **HQT-24, Document 1 H.Q.**
26 **TRANSÉNERGIE, RENCONTRES AVEC LES RÉSEAUX VOISINS, 23/06/2010**

27 33) Qu'entend-on par processus de check-out en page 4 ?

28 **R33**

29 Cette mention réfère au processus visant à arrimer les transactions entre
30 deux réseaux.

31 34) HQT est-elle affectée par des échanges involontaires provenant d'autres
32 réseau ?

33 **R34**

34 Le Transporteur s'objecte à la demande. La demande n'est pas pertinente
35 à l'instance.

1 35) Le partage de réserve fait-il l'objet de discussion au sein des deux instances
2 discutés dans le document, si oui de quelle nature sont les discussions ?

3 **R35**

4 Lors des rencontres avec les réseaux voisins, le Transporteur explore
5 toutes options lui permettant de solutionner des problèmes opérationnels
6 ou d'optimiser ses opérations, incluant le partage des réserves.

7 - Référence pour les prochaines questions : HQT-25, Document 1 CODE DE
8 **CONDUITE DU TRANSPORTEUR, 23/06/2010**

9 36) Combien de fois depuis l'adoption du code de conduite d'HQT y a-t-il eu des
10 manquements au code ?

11 **R36**

12 Le Transporteur n'est informé de l'existence d'aucun tel manquement.

13 37) Combien de fois depuis l'adoption du code de conduite d'HQT des informations
14 privilégiées ont été diffusées sur le site OASIS suite au manquement à l'A. 4.7 ?

15 **R37**

16 Le Transporteur n'est informé de l'existence d'aucun tel manquement.

17 38) Combien de fois depuis l'adoption du code de conduite d'HQT a-t-on affiché sur
18 le site OASIS le transfert d'employé de ou vers HQT selon l'A. 4.5. ?

19 **R38**

20 Cette information a été affichée à 38 reprises.

21 39) Est-ce qu'un traitement préférentiel est permis en autant qu'il n'en est pas fait
22 mention publiquement selon l'A. 4.10. ?

23 **R39**

24 Le Transporteur s'objecte à cette demande. Cette demande n'est pas
25 pertinente à l'instance.

26 40) À l'Article 5.2, qu'entendez-vous par présence de tiers ? Quel rôle peut jouer ces
27 tiers dans les transactions ?

28 **R40**

29 Le Transporteur s'objecte à cette demande. Cette demande n'est pas
30 pertinente à l'instance.

1 41) Combien de cas d'urgence depuis 2004 ont justifié une dérogation au Code de
2 conduite, prévue à l'article 7.1, et un affichage sur le site OASIS ?

3 **R41**

4 Aucun.

5 - Référence pour les prochaines questions : **HQT-26, Document 1 PROCEDURES**
6 **FOR SYSTEM MODELING: DATA REQUIREMENTS & FACILITY RATINGS,**
7 **NPCC, 23/06/2010**

8 « 2.1.12 Each year, for the purpose of base case development, each Area will submit
9 loadflow »

10 42) Est-ce que le « load flow » est identique aux schémas unifilaires et aux schémas
11 d'écoulements de puissance à la pointe prévue du réseau fournis à la Régie dans le
12 cadre des causes tarifaires d'HQT ?

13 **R42**

14 Le *load flow* au sens où cette expression est utilisée à la pièce HQT-26
15 inclut les schémas unifilaires et les schémas d'écoulements de puissance
16 à la pointe prévue du réseau fournis à la Régie dans le cadre des causes
17 tarifaires du Transporteur.

18 43) Les évaluations de fiabilité sur la base de modèles statiques et dynamiques
19 visent-elles les réseaux inter reliés et les interconnexions, ou si cela vise aussi la
20 fiabilité des réseaux pris individuellement ?

21 **R43**

22 L'objectif premier de ces évaluations est de vérifier que le réseau
23 rencontre les critères de conception. Ces évaluations tiennent aussi
24 compte des interconnexions.

25 44) Comme le réseau québécois n'est pas relié de manière synchrone aux autres
26 réseaux, et le fait que la pointe d'HQT survient en hiver, cela implique-t-il des
27 exigences et contrôles différents des autres réseaux de la part du NPCC et du
28 NERC ?

29 **R44**

30 Non.

31 45) HQT a-t-elle déjà soumis les données de court-circuit (short-circuit data) au
32 NPCC et au NERC (partie 2.2, page 5) ? Ces données servent à quelle fin ?

33 **R45**

34 Oui. Elles servent à dimensionner les équipements du réseau.

1 - Référence pour les prochaines questions : **HQT-27, Doc. 1, HQT POINT**

2 (page 3) « Cela optimise l'offre de service de transport autant pour la charge locale que
3 pour les services de point à point, car les calculs de capacité n'ont qu'à être effectués
4 pour les interconnexions avec les réseaux voisins »

5 46a) Pour la planification du réseau HQT ne doit-elle pas assurer le suivi des
6 capacités des transformateurs individuels, ainsi que la capacité des réseaux
7 régionaux ?

8 **R46a**

9 Le Transporteur s'objecte à cette demande. Cette demande n'est pas
10 pertinente à l'instance.

11 46b) Les taux d'utilisation du réseau intégré ou de certaines parties du réseau
12 intégré, affectent-ils la capacité d'exporter, notamment en pointe d'hiver et lors des
13 périodes d'entretien du réseau ?

14 **R46b**

15 Le Transporteur s'objecte à cette demande. Cette demande n'est pas
16 pertinente à l'instance. De plus, cette demande n'est pas de la nature
17 d'une demande de renseignements.

18 - Référence pour les prochaines questions : **HQT-28, Document 1, RAPPORT
19 D'EXPERTISE DE PHILIP Q. HANSER (Battle Group, economic and
20 management consulting, Cambridge Mass. USA)**

21 (réf. paragraphe 18) 47a) L'approche du plus petit dénominateur commun retenue par
22 HQT n'est-elle pas à même de restreindre le niveau de service de transport à un
23 niveau inférieur à ce qui est réellement disponible de part et d'autre des
24 interconnexions ou du moins du côté des interconnexions où il y a le moins de
25 contraintes ?

26 Cette question et les suivantes portent sur l'expertise de Philip Q. Hanser.
27 Le Transporteur les a fait traduire et les a soumises à celui-ci. Le
28 Transporteur réfère aux questions traduites et aux réponses fournies par
29 Philip Q. Hanser, lesquelles sont reproduites ci-dessous.

30 *(Ref. paragraph 18) Does HQT's choice of the "lowest common denominator"*
31 *approach not restrict the level of transmission service to one that is lower than what is*
32 *actually available on either side of interconnections, or at least on the side with fewer*
33 *constraints?*

34 **R47a**

35 The "lowest common denominator" approach ensures that the scheduled
36 amount is consistent with the amount of power that can flow across an
37 interface.

1 47b) En quoi cette approche du plus petit dénominateur commun favorise-t-elle un
2 plus grand accès au service de transport ?

3 *In what way does this “lowest common denominator” approach promote greater*
4 *access to transmission service?*

5 **R47b**

6 The “lowest common denominator” approach ensures that the scheduled
7 amount is consistent with the amount of power that can flow across an
8 interface.

9 (traduction libre) « 26.[sic] Pour le réseau d’HQT les flux et les ATC sont indépendants
10 entre interconnexions, le calcul des ATC ne requiert pas une modélisation simultanée
11 de toutes les interconnexions pour déterminer les ATC individuelles. Alors la façon
12 la plus appropriée pour HQT de refléter l’Ordonnance 890 de la FERC, pour avoir des
13 mesures d’ATC consistantes avec celles des réseaux voisins est de soit adopter les
14 ATC des réseaux voisins, soit de requérir que les réseaux voisins adoptent les ATC
15 d’HQT, ce que vise HQT par sa méthodologie décrite en Appendice C-1 »

16 47[c] Quelle approche suit précisément HQT en regard de la coordination des ATC, et
17 comment HQT s’assure que les réseaux voisins adopteront sa méthodologie ou
18 appliqueront une méthodologie comparable ?

19 *What exactly is HQT’s approach to ATC coordination and how does HQT ensure*
20 *that neighboring systems adopt its methodology or apply a comparable methodology?*

21 **R47c**

22 HQT’s representatives would be best placed to answer this question, if
23 the Régie allows the question. That said, the stated procedure ensures
24 that the amount of power scheduled across an interface with HQT’s
25 neighbours does not exceed the limits determined by its neighbouring
26 systems.

27 48) Si les procédures de réservation, les hypothèses de calcul et la méthode de
28 calcul différent pour les réseaux voisins, nommément la méthode de flux de charge
29 (« flow charge ») utilisée par les réseaux ouverts comme aux USA, alors les
30 évaluations d’ETC/ATC des réseaux voisins ne devraient-elles pas s’éloigner des
31 évaluations d’HQT ?

32 *If reservation procedures, and calculation assumptions and method differ for*
33 *neighboring systems, notably the flow charge method as used by open systems in the*
34 *U.S., should the ETC/ATC values of neighboring systems not deviate from those of*
35 *HQT?*

36

37 **R48**

38 HQT’s representatives would be best placed to answer this question, if

- 1 the Régie allows the question. That said, HQT's approach ensures that
- 2 value of ATC before ETCs are taken into account (i.e., ATC+ETC) would
- 3 be the same between the two systems.