

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

R-3669-2008
Phase 2

HYDRO-QUÉBEC
Demanderesse

et

Intervenants

ARGUMENTATION ÉCRITE DU TRANSPORTEUR
THÈME 9
SERVICE FERME CONDITIONNEL ET
NOUVELLE RÉPARTITION DE LA PRODUCTION

TABLE DES MATIÈRES

	Page
I- IDENTIFICATION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES	1
II- MOTIFS AU SOUTIEN DES MODIFICATIONS PROPOSÉES	1
III- CONDITIONS ET MODALITÉS D'APPLICATION DES DISPOSITIONS PERTINENTES	2
A. Service ferme conditionnel.....	2
1. Définition et utilité.....	2
2. Conditions d'application du service ferme conditionnel.....	4
3. Ajout de la définition de « Conditions du réseau »	6
4. Priorité du service ferme conditionnel	7
B. Options de réduction automatique (Parties III et IV)	7
C. Nouvelle répartition de la production.....	8
1. Définition et utilité.....	8
2. Conditions d'application de l'option de nouvelle répartition.....	9
IV- POSITIONS D'INTERVENANTS	14
A. ACEF	14
B. EBM	16
C. GRAME.....	19
D. NLH.....	21
E. RNCREQ/UC	21
F. SÉ-AQLPA.....	22
G. UMQ	22
V- CONCLUSION.....	22

I- IDENTIFICATION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

1. Le Transporteur propose de modifier les articles 1.15, 13.4, 13.5, 13.6, 14.7, 15.4, 19.1, 19.3, 27, 32.3 et 40.3 des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (**Tarifs et conditions** ou **TC**), afin :
 - a) d'offrir aux clients du service ferme à long terme de point à point un service ferme conditionnel (articles 13.4, 13.5, 14.7, 15.4, 19.1, 19.3 et 27 des Tarifs et conditions);
 - b) de prévoir les priorités, modalités et conditions d'un tel service (articles 1.15, 13.6 et 14.7 des Tarifs et conditions);
 - c) d'offrir des options de réduction automatique de service aux clients du service en réseau intégré et au Distributeur (articles 32.3 et 40.3 des Tarifs et conditions);
 - d) d'encadrer la possibilité d'offrir, dans les cas qui le permettent, une nouvelle répartition des ressources (articles 15.4 et 19.3 des Tarifs et conditions);
 - Pièce HQT-1, doc. 1 (B-129), p. 23-24 [**Onglet 6**];
 - Pièce HQT-2, doc. 1 (B-73), fiches relatives aux articles 1.15, 13.4, 13.5, 13.6, 19.1 TC [**Onglet 7**];
 - Pièce HQT-2, doc. 2 (B-129), fiches révisées relatives aux articles 14.7, 15.4, 19.3, 27, 32.3, 40.3 TC [**Onglet 8**];

II- MOTIFS AU SOUTIEN DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

2. Le Transporteur soumet les motifs suivants au soutien des modifications proposées portant sur l'introduction du service ferme conditionnel aux articles 1.15, 13.4, 13.6, 14.7, 15.4, 19.1, 19.3 et 27 des Tarifs et conditions :
 - a) Favoriser l'utilisation optimale du réseau du Transporteur en instaurant le service ferme conditionnel comme une alternative à la construction d'ajouts au réseau;
 - b) Assurer la fiabilité du réseau en prévoyant les conditions s'appliquant au service ferme conditionnel et à la nouvelle répartition des ressources, tenant compte des restrictions d'ordres technique, géographique et commercial propres au réseau du Transporteur;
 - c) Refléter les modifications apportées par la FERC à son tarif *pro forma* en y faisant les adaptations nécessaires;

- Pièce HQT-39, doc. 1 (B-166), p. 3 **[Onglet 18]**;
- Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 115 (ligne 24) à la p. 116 (ligne 17) **[Onglet 26]**;

III- CONDITIONS ET MODALITÉS D'APPLICATION DES DISPOSITIONS PERTINENTES

A. Service ferme conditionnel

1. Définition et utilité

3. Le service ferme conditionnel est un service de transport ferme à long terme de point à point pouvant être réduit par le Transporteur pendant un nombre prédéterminé d'heures par année, ou dans certaines conditions de réseau identifiées dans la convention de service;
 - Articles 1.15, 15.4 TC **[Onglet 5]**;
 - Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 116 (lignes 21 à 24); p. 117 (lignes 3 à 7) **[Onglet 26]**;
4. Il ne s'agit pas d'un troisième type de service de transport, mais plutôt d'une modalité du service ferme à long terme de point à point;
 - Ordonnance 890, para. 925 **[Onglet 1]**:

Conditional firm is not a third service, but rather represents a modification to the existing procedures for granting long-term point-to-point service and the curtailment priorities for that service. The primary purpose of conditional firm is to address the "all or nothing" problem associated with the current procedures for requesting long-term point-to-point service.
 - Pièce HQT-2, doc. 2 (B-129), fiche révisée relative à l'article 15.4 TC **[Onglet 8]**;
 - Pièce HQT-39, doc. 1 (B-166), p. 4 **[Onglet 18]**;
 - Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 116 (ligne 19) à la p. 117 (ligne 2) **[Onglet 26]**;
5. Ce service est donc en tout point assimilable à un service de transport ferme et bénéficie des priorités qui y sont associées, sauf durant les périodes ou les conditions de réseau convenues;
 - Argumentation écrite, para. 22-23;

6. Dans les faits, ce service sera davantage utilisé de manière transitoire (dans l'attente de la construction d'ajouts au réseau), mais il pourra également être de durée indéterminée (auquel cas il sera assujéti à une réévaluation biennale);
- Ordonnance 890, para. 927 **[Onglet 1]**:
927. [...] Thus, the planning redispach and conditional firm options will be available primarily as interim measures until transmission systems are upgraded to meet the transmission service request.
 - Pièce HQT-2, doc. 2 (B-129), fiche révisée relative à l'article 15.4 TC **[Onglet 8]**;
 - Pièce HQT-8, doc. 8 (B-132), R5.2R **[Onglet 14]**;
 - Pièce HQT-39, doc. 1 (B-166), p. 4 **[Onglet 18]**;
 - Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 117 (lignes 8 à 15) **[Onglet 26]**;
7. Ainsi, le service ferme conditionnel peut être offert lorsque le client décide de procéder aux ajouts requis au réseau du Transporteur et identifiés dans l'étude d'impact, durant la période de la construction des ajouts requis (« *bridge* »). Dans ce cas, les conditions ou les heures déterminées dans l'étude d'impact demeureront en application jusqu'à ce que les ajouts au réseau soient terminés;
- Ordonnance 890, para. 961, 980 **[Onglet 1]**;
 - Pièce HQT-2, doc. 2 (B-129), fiche révisée relative à l'article 15.4 TC, p. 2 **[Onglet 8]**;
 - Pièce HQT-39, doc. 1 (B-166), p. 4 **[Onglet 18]**;
 - Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 117 (lignes 8 à 15) **[Onglet 26]**;
 - Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Geneviève Paquet, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 168 (ligne 24) à la p. 170 (ligne 6) **[Onglet 26]**;
8. Ce service peut également être offert lorsque le client refuse de procéder aux ajouts requis, pour une durée indéterminée qui ne dépassera pas celle indiquée à la demande de service de transport. Dans ce cas, la convention de service prévoit les conditions spécifiques du réseau ou le nombre d'heures préétabli pendant lequel le service pourra être réduit et le Transporteur doit, aux frais du client, réévaluer ces conditions ou nombre d'heures à tous les deux ans afin de tenir compte de tout changement dans les conditions de réseau;
- Articles 13.5, 15.4, 19.3 TC **[Onglet 5]**;
 - Ordonnance 890, para. 981 **[Onglet 1]**;

- Pièce HQT-39, doc. 1 (B-166), p. 4 **[Onglet 18]**;
 - Pièce HQT-8, doc. 1 (B-90), R10.1, R10.2 **[Onglet 9]**;
 - Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 117 (lignes 3 à 15) **[Onglet 26]**;
 - Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Geneviève Paquet, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 168 (ligne 24) à la p. 170 (ligne 6) **[Onglet 26]**;
9. L'offre du service ferme conditionnel permet d'accepter des demandes de service de transport qui, selon les Tarifs et conditions actuels, seraient refusées en raison de brèves indisponibilités du service;
- Pièce HQT-1, doc. 1 (B-129), p. 2 **[Onglet 6]**;
 - Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 116 (lignes 1 à 8); p. 117 (lignes 8 à 15) **[Onglet 26]**;
10. Elle permet donc d'optimiser l'utilisation du réseau du Transporteur et une tarification plus avantageuse de ses clients;
- Pièce HQT-2, doc. 2 (B-129), fiche révisée relative à l'article 15.4 TC **[Onglet 8]**;
 - Pièce C-8-32, Mémoire du GRAME, 23 septembre 2010, p. 37 **[Onglet 24]**;

2. Conditions d'application du service ferme conditionnel

11. Tel que mentionné, le service ferme conditionnel est assujéti à la réévaluation biennale lorsque le client du service de transport refuse de procéder aux ajouts requis;
- Argumentation écrite, para. 8;
12. Au terme de cette réévaluation biennale, le Transporteur peut mettre fin au service s'il ne peut plus l'assurer en toute fiabilité. Le client peut également mettre fin au service si la réévaluation a entraîné une augmentation du nombre d'heures par année des périodes de réduction conditionnelle ou un changement des conditions de réseau;
- Article 15.4 TC **[Onglet 5]**;
13. La réévaluation biennale est requise afin d'assurer la fiabilité continue du réseau et la qualité du service aux autres clients. Elle permet de pallier aux difficultés inhérentes à la prévision des conditions de réseau sur une longue période de temps;
- Ordonnance 890, para. 915, 926-927, 941-943 **[Onglet 1]**;
 - Pièce HQT-39, doc. 1 (B-166), p. 5 **[Onglet 18]**;

- Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 118 (lignes 11 à 22) **[Onglet 26]**;
14. En outre, le client du service ferme conditionnel est tenu au paiement des coûts puisqu'il peut être offert avec une nouvelle répartition des ressources ou dans l'attente de la construction d'ajouts ;
- Articles 13.5, 27 TC **[Onglet 5]**;
 - Pièce HQT-39, doc. 1 (B-166), p. 5 **[Onglet 18]**;
 - Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 118 (lignes 19 à 22) **[Onglet 26]**;
15. Finalement, le client devra faire une demande écrite pour que le Transporteur procède à l'étude d'impact des options relatives au service ferme conditionnel;
- Article 15.4 TC **[Onglet 5]**;
 - Ordonnance 890, para. 957, 978 **[Onglet 1]**;
 - Pièce HQT-8, doc. 2 (B-132), R22b **[Onglet 10]**;
 - Pièce HQT-39, doc. 1 (B-166), p. 5 **[Onglet 18]**;
 - Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 117 (lignes 19 à 21) **[Onglet 26]**;
 - Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me André Turmel, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 136 (ligne 19) à la p. 137 (ligne 10) **[Onglet 26]**;
16. En effet, l'étude d'impact incluant l'étude des conditions de réseau et du nombre d'heures de limitation de service ferme est plus complexe, plus longue et plus coûteuse à réaliser qu'une étude d'impact habituelle, puisque le Transporteur doit évaluer adéquatement la capacité du réseau à fournir le service demandé, identifier correctement les conditions de réseau ou les plages de temps durant lesquelles le service ne pourra pas être offert et évaluer les facteurs de risque associés;
- Pièce HQT-2, doc. 1 (B-73), fiche relative à l'article 19.1 TC **[Onglet 7]**;
 - Pièce HQT-2, doc. 2 (B-129), fiches révisées relatives aux articles 15.4, 19.3 TC **[Onglet 8]**;
 - Pièce HQT-39, doc. 1 (B-166), p. 5 **[Onglet 18]**;
 - Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 117 (ligne 22) à la p. 118 (ligne 6) **[Onglet 26]**;
 - Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me André Turmel, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 140 (ligne 12) à la p. 141 (ligne 25) **[Onglet 26]**;

17. Puisque les coûts supplémentaires de l'étude de ce service sont à la charge du client, celui-ci doit confirmer par écrit le plus tôt possible, avant la convention d'étude d'impact ou dans cette entente, qu'il désire que le Transporteur procède à une telle étude;
- Ordonnance 890, para. 957, 978 **[Onglet 1]**;
 - Articles 15.4, 19.1 TC **[Onglet 5]**;
 - Pièce HQT-8, doc. 1 (B-90), R12.2 **[Onglet 9]**;
 - Pièce HQT-2, doc. 1 (B-73), fiche relative à l'article 19.1 TC **[Onglet 7]**;
 - Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 118 (lignes 7 à 10) **[Onglet 26]**;
 - Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 174 (ligne 25) à la p. 175 (ligne 5) **[Onglet 26]**;
18. La demande de considérer le service ferme conditionnel peut également être faite dans la demande de service de transport;
- Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me André Turmel, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 140 (lignes 2 à 11) **[Onglet 26]**;
 - Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 174 (lignes 8 à 19) **[Onglet 26]**;

3. Ajout de la définition de « Conditions du réseau »

19. Le Transporteur propose d'ajouter au nouvel article 1.15 des Tarifs et conditions une définition de ce qu'il entend par « Conditions du réseau », afin de préciser l'application de cette notion aux Tarifs et conditions et prévoir l'intégration de ces conditions dans la convention de service de transport, le cas échéant;
- Pièce HQT-2, doc. 1 (B-73), fiche relative à l'article 1.15 TC **[Onglet 7]**;
20. Le Transporteur a fait les adaptations nécessaires au libellé suggéré par la FERC, étant donné des caractéristiques particulières au Québec. En effet, la notion de « *flowgate* » a été retirée de la définition puisqu'elle n'existe pas au Québec, le réseau n'étant pas synchronisé aux réseaux voisins;
- Ordonnance 890-B, tarif *pro forma*, article 1.46 **[Onglet 3]**;
 - Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 116 (lignes 11 à 17) **[Onglet 26]**;
21. Les conditions du réseau incluent les contraintes sur le réseau, telles que les limites thermiques, limites de fréquence, problèmes de tension ou de stabilité;
- Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 119 (lignes 8 à 18) **[Onglet 26]**;

4. Priorité du service ferme conditionnel

22. Lorsque les limitations du service (heures ou conditions du réseau prédéterminées) ne s'appliquent pas, le service ferme conditionnel bénéficie d'une priorité égale au service de transport ferme à long terme de point à point;
- Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 119 (ligne 19) à la p. 120 (ligne 8) **[Onglet 26]**;
23. Toutefois, lorsque les limitations s'appliquent (heures ou conditions du réseau prédéterminées), le service ferme conditionnel est subordonné aux autres services de transport ferme : si une réduction dans les réseaux est nécessaire pour une exploitation fiable, le client du service ferme conditionnel disposera de la même priorité de réduction que le service secondaire pour l'alimentation de la charge locale (priorité de niveau 3). Ces priorités sont conformes aux pratiques de l'industrie;
- Articles 13.6, 14.7 TC **[Onglet 5]**;
 - Ordonnance 890-A, para. 566 **[Onglet 2]**;
 - Pièce HQT-39, doc. 1 (B-166), p. 5 **[Onglet 18]**;
 - Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me André Turmel, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 148 (ligne 20) à la p. 154 (ligne 5) **[Onglet 26]**;

B. Options de réduction automatique (Parties III et IV)

24. Les modifications proposées aux articles 32.3 et 40.3 des Tarifs et conditions visent à fournir aux clients en réseau intégré et au Distributeur un service comparable à celui qui est offert au client du service de transport de point à point par le biais du service ferme conditionnel;
- Ordonnance 890-A, para. 542, 559 **[Onglet 2]**;
25. Ce service est assujéti aux mêmes conditions que le service ferme conditionnel et requiert que le Transporteur identifie, dans son étude d'impact, les options concernant l'installation de dispositifs automatiques de réduction du service;
- Pièce HQT-2, doc. 2 (B-129), fiches révisées relatives aux articles 32.3, 40.3 TC **[Onglet 8]**;
 - Pièce HQT-39, doc. 1 (B-166), p. 6 **[Onglet 18]**;
 - Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 120 (lignes 9 à 16) **[Onglet 26]**;

C. Nouvelle répartition de la production

1. Définition et utilité

26. La nouvelle répartition des ressources est déjà prévue aux Tarifs et conditions actuels, lorsqu'elle permet de fournir la totalité du service demandé de façon plus économique que la construction des ajouts requis pour donner suite à une demande de service de point à point;
- Article 13.5 TC actuels **[Onglet 4]**;
27. Dorénavant, la nouvelle répartition pourra être à durée indéterminée, lorsqu'elle s'effectue dans l'alternative aux ajouts (auquel cas elle sera assujettie à une réévaluation biennale) ou pour une période transitoire (dans l'attente de la construction d'ajouts au réseau);
- Ordonnance 890, para. 927 **[Onglet 1]**;
 - Pièce HQT-39, doc. 1 (B-166), p. 7 **[Onglet 18]**;
 - Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 120 (lignes 19 à 22); p. 121 (lignes 6 à 18) **[Onglet 26]**;
28. Ainsi, la nouvelle répartition peut être offerte lorsque le client décide de procéder aux ajouts requis au réseau du Transporteur et identifiés dans l'étude d'impact, durant la période de la construction des ajouts requis («*bridge*»), auquel cas la nouvelle répartition demeure en application jusqu'à ce que les ajouts au réseau soient terminés;
- Ordonnance 890, para. 927, 961, 980 **[Onglet 1]**;
 - Pièce HQT-39, doc. 1 (B-166), p. 7 **[Onglet 18]**;
 - Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 120 (lignes 17 à 22); p. 121 (lignes 12 à 18) **[Onglet 26]**;
29. La nouvelle répartition peut également s'appliquer lorsque le client refuse de procéder aux ajouts requis au réseau du Transporteur, pour une période de temps indéterminée. Dans ce dernier cas, le Transporteur réévaluera, aux frais du client, la nouvelle répartition à tous les deux ans et il pourra mettre fin au service s'il ne peut plus l'assurer en toute fiabilité;
- Ordonnance 890, para. 981 **[Onglet 1]**;
 - Pièce HQT-8, doc. 1 (B-90), R10.1 **[Onglet 9]**;
 - Pièce HQT-39, doc. 1 (B-166), p. 7 **[Onglet 18]**;
30. Le client pourra également mettre fin au service si la réévaluation biennale a entraîné des changements dans la nouvelle répartition;
- Article 15.4 TC **[Onglet 5]**;

31. La nouvelle répartition des ressources permet d'accepter des demandes de service de transport ferme de point à point à long terme alors même que le Transporteur a déterminé que des ajouts au réseau sont requis, dans l'attente de la construction des ajouts, ou comme une alternative à ces ajouts, si cela permet de fournir la totalité du service de transport;
- Pièce HQT-39, doc. 1 (B-166), p. 7 **[Onglet 18]**;
 - Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p.120 (lignes 19 à 22); p. 121 (lignes 6 à 11) **[Onglet 26]**;
32. Tout comme le service ferme conditionnel, l'option de nouvelle répartition des ressources permet donc de faire place à des transactions supplémentaires et favorise l'utilisation optimale à long terme du réseau du Transporteur;
- Pièce HQT-2, doc. 2 (B-129), fiche révisée relative à l'article 15.4 TC **[Onglet 8]**;
 - Pièce HQT-39, doc. 1 (B-166), p. 7 **[Onglet 18]**;
 - Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 120 (ligne 23) à la p. 121 (ligne 5) **[Onglet 26]**;

2. Conditions d'application de l'option de nouvelle répartition

33. Tout comme pour le service ferme conditionnel, l'étude des options de nouvelle répartition est plus longue, plus complexe et plus coûteuse de sorte que le client qui souhaite que le transporteur étudie les options de nouvelle répartition des ressources doit formuler une demande écrite au Transporteur;
- Article 15.4 TC **[Onglet 5]**;
 - Argumentation écrite, para. 15-18;
 - Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 121 (ligne 19) à la p. 122 (ligne 1) **[Onglet 26]**;
34. Tel que mentionné, elle est assujettie à la réévaluation biennale lorsque le client du service de transport refuse de procéder aux ajouts requis;
- Article 15.4 TC **[Onglet 5]**;
 - Argumentation écrite, para. 29;
35. Les autres conditions d'ouverture à la nouvelle répartition de ressources sont énumérées à l'article 15.4 des Tarifs et conditions. Bien que le regroupement de ces conditions à l'article 15.4 des Tarifs et conditions soit nouveau, la procédure suivie par le Transporteur pour évaluer l'opportunité d'effectuer une nouvelle répartition demeure inchangée;
36. En vertu de cette disposition, la nouvelle répartition sera envisagée lorsque :

- a) Les ressources sont disponibles pour une nouvelle répartition pour la durée du service demandé;
 - b) Le client a obtenu le consentement du propriétaire de la (des) ressource(s) en cause;
 - c) Le Transporteur a déterminé que la répartition est techniquement faisable et n'est pas susceptible de compromettre la fiabilité et la stabilité du réseau;
 - d) La répartition permet de fournir la totalité du service de transport demandé sans effectuer d'ajouts (hormis le cas où la nouvelle répartition s'applique afin d'offrir un service provisoire partiel, dans l'attente de la construction des ajouts au réseau, en vertu de l'article 19.7 des Tarifs et conditions); et
 - e) Le client accepte de dédommager le Transporteur pour les coûts de ce service;
 - Articles 15.4, 19.7 TC **[Onglet 5]**;
 - Pièce HQT-39, doc. 1 (B-166), p. 7 **[Onglet 18]**;
 - Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 122 (lignes 5 à 7) **[Onglet 26]**;
37. En ce qui concerne la condition de disponibilité, les ressources dans la zone de réglage du Transporteur ne peuvent être utiles à des fins de répartition que dans la mesure où elles sont disponibles à cette fin;
- Ordonnance 890, para. 958, 1003 **[Onglet 1]**;
 - Pièce HQT-39, doc. 1 (B-166), p. 7 **[Onglet 18]**;
 - Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 122 (lignes 3 à 5) **[Onglet 26]**;
38. Les ressources désignées pour l'alimentation de la charge locale ne seront pas disponibles pour une répartition visant à satisfaire une demande de service de transport ferme à long terme de point à point car elles ne peuvent faire l'objet d'engagements à des tiers sur une base non interruptible;
- Articles 1.40.1, 38.1 TC actuels **[Onglet 4]**;
39. En ce qui concerne la condition du consentement du propriétaire de la ressource, le Transporteur soumet qu'il n'a pas à s'immiscer dans les relations entre ses clients potentiels et les propriétaires de centrales pouvant servir à la nouvelle répartition. C'est pour cette raison qu'il appartient au client de conclure les ententes de services requises avec le propriétaire de la ressource en cause;
- Pièce HQT-39, doc. 1 (B-166), p. 8 **[Onglet 18]**;
 - Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 122 (lignes 16 à 22) **[Onglet 26]**;

- Ordonnance 890, para. 1003, 1006-1007 **[Onglet 1]**:
The Commission declines to expand [the obligation to provide planning redispach] to require transmission providers to solicit third party resources in order to provide planning redispach.
 - Contre-interrogatoire de William Marshall par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 29, 11 mai 2011, p. 77 (ligne 8) à la p. 78 (ligne 7) **[Onglet 31]**;
40. Tout comme dans les Tarifs et conditions actuels, le Producteur est assimilé à un tiers et son consentement est requis pour l'utilisation de centrales, au même titre que celui d'un tiers;
- Appendice C TC actuels **[Onglet 4]**;
 - Pièce HQT-39, doc. 1 (B-166), p. 8 **[Onglet 18]**;
 - Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 122 (ligne 23) à la p. 123 (ligne 16) **[Onglet 26]**;
 - Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me André Turmel, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 133 (ligne 18) à la p. 134 (ligne 4) **[Onglet 26]**;
 - Interrogatoire de Sylvain Clermont par le Président Richard Carrier, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 187 (ligne 3) à la p. 189 (ligne 5) **[Onglet 26]**;
 - Argumentation écrite portant sur le Thème 4 (Écarts de réception et de livraison);
41. Le client devra obtenir le consentement du propriétaire des ressources identifiées par le Transporteur au moment où cette information lui sera transmise par le Transporteur afin de permettre la poursuite de l'étude de sa demande en ce sens;
- Pièce HQT-29, doc. 6 (B-138), R4.1 **[Onglet 16]**;
 - Pièce HQT-8, doc. 3 (B-86), R4.9 **[Onglet 11]**;
 - Interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Jean-François Ouimette, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 181 (ligne 21) à la p. 182 (ligne 7) **[Onglet 26]**;
42. Le Transporteur envisage que dans un cas typique, le consentement serait obtenu au moment de la signature de la convention d'études d'impact;
- Pièce HQT-29, doc. 6 (B-138), R4.1 **[Onglet 16]**;
 - Interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Jean-François Ouimette, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 181 (ligne 6) à la p. 183 (ligne 11) **[Onglet 26]**;
43. Concernant la condition de faisabilité technique, elle est requise pour préserver la fiabilité du réseau et pour tenir compte des restrictions d'ordres technique, géographique ou commerciales propres au réseau du Transporteur et reconnues par la Régie;

44. La structure particulière du réseau d'HQT a été reconnue par la Régie comme différent de la situation américaine, de la manière suivante :

- *Décision concernant la demande révisée relative à la modification des tarifs de transport d'électricité*, Décision D-2002-095, 30 avril 2002, p. 16-17 **[Onglet 33]**:

Bien que le contexte énergétique nord-américain se soit grandement transformé depuis le début des années 1990, le secteur électrique québécois présente certaines particularités que la Régie doit considérer dans sa prise de décision.

Ainsi, la production électrique québécoise est en grande partie hydroélectrique et est principalement localisée dans le Nord du territoire québécois, très loin des centres urbains situés dans le Sud. En effet, la Politique énergétique du gouvernement souligne que l'hydroélectricité fournit 97% de l'électricité disponible sur le réseau québécois. Le principal producteur est Hydro-Québec Production. [...]

Au Québec, la structure du marché de la production diffère de la situation américaine. Il n'existe pas de bourse de l'électricité. [...]

Ce contexte énergétique nord-américain ainsi que les particularités du secteur électrique québécois constituent les éléments essentiels de la toile de fond sur laquelle la Régie aborde les questions à débattre [...].

45. Ces distinctions essentielles font que le réseau d'HQT ne se prête pas facilement à la répartition de ressources, tel que la Régie l'a spécifiquement reconnu dans une décision récente;

- *Newfoundland and Labrador Hydro c. Hydro-Québec*, Décision D-2010-053, 11 mai 2010, para. 387 **[Onglet 34]**, confirmée en révision par Décision D-2011-040, 6 avril 2011 **[Onglet 35]**; en révision judiciaire;

De plus, comme le souligne l'ingénieur Deguire, la topologie du réseau de transport d'HQT, où l'ensemble des mégawatts sont produits dans le nord du réseau, alors que les points de charge sont dans le sud, ne se prête pas à une répartition.

[nos soulignements]

- Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Geneviève Paquet, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 159 (ligne 20) à la p. 161 (ligne 13) **[Onglet 26]**;

46. Notons en outre que la FERC reconnaît que la possibilité d'offrir des options de nouvelles répartitions des ressources est plus limitée lorsqu'il s'agit de ressources hydroélectriques;

- Ordonnance 890, para. 948 **[Onglet 1]**:

948. Finally, we recognize the difficulty of predicting, over prolonged periods, whether hydroelectric resources will be available to provide redispatch. We agree with Morgan Stanley that factors unique to hydroelectric systems should be taken into account in determining how much planning redispatch a transmission provider can provide [...] We acknowledge that certain circumstances may in fact limit long-term redispatch on these systems due to increased prediction risks. We reiterate, however, that all transmission providers, including those operating hydro-based systems, are required to make a determination, regarding whether planning redispatch service can be provided consistent with system reliability based on the specific facts of a particular request for service. The fact that hydro-based systems may not be able to provide planning redispatch service under many circumstances should not necessarily limit the availability of conditional firm service on these systems. We expect that transmission providers with hydro-based systems will focus on provision of the conditional firm option in a manner consistent with their system conditions.

- Ordonnance 888, *Promoting Wholesale Competition Through Open Access Non-discriminatory Transmission Services by Public Utilities; Recovery of Stranded Costs by Public Utilities and Transmitting Utilities*, 75 FERC 61.080, 24 avril 1996, Docket #RM95-8-000/RM94-7-001, p. 307 **[Onglet 32]**;

47. La répartition des ressources n'est généralement pas une réponse satisfaisante afin d'assurer un service de transport pour des niveaux élevés de capacité, n'étant pas techniquement réalisable et étant de nature à compromettre la fiabilité du réseau;

- Ordonnance 890, para. 911, 915, 926, 941, 943, 948 **[Onglet 1]**;

48. Concernant la condition relative à la totalité du service demandé, l'étude d'impact identifiera des options concernant une nouvelle répartition dans la mesure où une telle répartition permet de fournir la totalité du service de transport demandé;

- Articles 15.4, 19.3 TC **[Onglet 5]**;
- Pièce HQT-39, doc. 1 (B-166), p. 7 **[Onglet 18]**;
- Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 122 (lignes 9 à 11) **[Onglet 26]**;
- Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me André Turmel, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 142 (ligne 10) à la p. 148 (ligne 2) **[Onglet 26]**;

49. Lorsqu'une nouvelle répartition ne permettrait pas de fournir la totalité du service de transport demandé, le Transporteur devra effectuer les ajouts au réseau. Cela dit, dans l'attente de la construction de ces ajouts, le Transporteur pourra fournir de façon provisoire la partie du service demandé qu'il peut fournir en procédant à une répartition des ressources;

- Articles 15.4, 19.7 TC **[Onglet 5]**;
50. Concernant la condition du paiement des coûts, tel que le prévoient déjà les articles 13.5 et 27 des Tarifs et conditions actuels, le client a l'obligation de dédommager le Transporteur pour les coûts relatifs à la nouvelle répartition. Les modifications suggérées à cet article ne visent qu'à tenir compte de l'ajout du service ferme conditionnel;
- Articles 13.5, 15.4, 27 TC **[Onglet 5]**;
 - Pièce HQT-39, doc. 1 (B-166), p. 7 **[Onglet 18]**;
 - Témoignage de Sylvain Clermont en chef, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 122 (lignes 11 à 13) **[Onglet 26]**;
51. Dans le cadre de son étude d'impact, le Transporteur fournira une évaluation des coûts de la nouvelle répartition qui sont à sa connaissance;
- Article 19.3 TC **[Onglet 5]**;
52. Tel que mentionné, le Transporteur n'est pas impliqué dans les négociations entre le client et le propriétaire de la centrale et ne peut qu'évaluer les coûts qui portent sur son réseau et qui seront identifiés dans ses études;
- Pièce HQT-29, doc. 8 (B-134), R4.2 **[Onglet 17]**;

IV- POSITIONS D'INTERVENANTS

A. ACEF

53. L'ACEF constate les bénéfices d'une utilisation optimale du réseau pour la charge locale, mais souligne que les services ferme conditionnel / nouvelle répartition présentent des risques pour la fiabilité du service à la charge locale;
- Pièce C-4-21, Preuve de l'ACEF, 10 juin 2009, p. 5 **[Onglet 20]**;
 - Témoignage de Richard Dagenais en chef, N.S., vol. 13, 14 février 2011, p. 99 (ligne 25) à la p. 100 (ligne 10) **[Onglet 27]**;
54. Cet intervenant suggère de réduire à un an la période au terme de laquelle une réévaluation du service doit avoir lieu, afin de tenir compte de ce risque;
- Pièce C-4-21, Preuve de l'ACEF, 10 juin 2009, p. 5 **[Onglet 20]**;
 - Témoignage de Richard Dagenais en chef, N.S., vol. 13, 14 février 2011, p. 99 (ligne 25) à la p. 100 (ligne 10) **[Onglet 27]**;
55. Le Transporteur soumet que sa proposition de modifications lui offre les outils et comporte toutes les réserves et les conditions lui permettant d'offrir le service ferme conditionnel et la nouvelle répartition des ressources sans affecter la fiabilité du réseau

de transport et s'oppose donc à la suggestion de cet intervenant et ajoute qu'il ne dispose pas des ressources suffisantes pour effectuer une réévaluation plus fréquente qu'aux deux ans;

➤ Pièce HQT-8, doc. 1 (B-90), R10.2 **[Onglet 9]**;

56. L'ACEF suggère par ailleurs que le service ferme conditionnel serait redondant avec le service provisoire partiel prévu à l'article 19.7 des Tarifs et conditions;

➤ Pièce C-4-21, Preuve de l'ACEF, 10 juin 2009, p. 5 **[Onglet 20]**;

➤ Témoignage de Richard Dagenais en chef, N.S., vol. 13, 14 février 2011, p. 101 (lignes 3 à 12) **[Onglet 27]**;

57. Or, tel que discuté, le service ferme conditionnel permet au Transporteur de fournir la totalité du service demandé, sauf pendant certaines périodes déterminées à l'avance (nombre d'heures ou conditions de réseau identifiées dans la convention de service);

58. Par contraste, dans le cas envisagé à l'article 19.7 des Tarifs et conditions, le Transporteur offre un service partiel, c'est-à-dire que le transporteur ne fournit qu'une partie du service demandé de manière provisoire dans l'attente de la construction des ajouts;

59. L'ACEF soumet également que la Régie devrait modifier le texte de l'article 19.1 des Tarifs et conditions afin de mieux refléter l'intention du Transporteur;

➤ Pièce C-4-21, Preuve de l'ACEF, 10 juin 2009, p. 7 **[Onglet 20]**:

C'est pourquoi nous suggérons d'écrire la seconde phrase ci-haut de la façon suivante : « Si le client admissible avise, qu'il ne souhaite pas intégrer ces options à l'étude d'impact, avant la soumission de la convention d'étude d'impact, il évitera les coûts associés à ces options. »

➤ Témoignage de Richard Dagenais en chef, N.S., vol. 13, 14 février 2011, p. 103 (ligne 19) à la p. 104 (ligne 1) **[Onglet 27]**;

60. Le Transporteur s'oppose à la modification proposée par cet intervenant à l'article 19.1 des Tarifs et conditions, qui ne reflète pas l'intention du Transporteur à l'effet qu'il n'étudiera pas les options de service ferme conditionnel ou de nouvelles répartitions de ressources avant de recevoir un avis écrit du client à l'effet qu'il souhaite intégrer ces options à l'étude d'impact;

➤ Argumentation écrite, para. 15 et 33;

61. L'ACEF soumet que la Régie devrait ordonner que les mots « de façon plus économique » soit préservés aux articles 13.5 et 27 des Tarifs et conditions, au motif que « l'aspect minimisation de coûts doit être prise en compte afin qu'HQT soit tenue de proposer les solutions au moindre coût aux clients du service de transport »;

➤ Pièce C-4-21, Preuve de l'ACEF, 10 juin 2009, p. 14 **[Onglet 20]**;

- Témoignage de Richard Dagenais en chef, N.S., vol. 13, 14 février 2011, p. 118 (ligne 13) à la p. 119 (ligne 18) **[Onglet 27]**;
62. Or, en vertu des Tarifs et conditions actuels, le critère économique est une condition limitative puisque le Transporteur n'est pas tenu de procéder à la nouvelle répartition si celle-ci ne permet pas de fournir le service de transport de façon plus économique que les ajouts au réseau;
- Pièce HQT-2, doc. 2 (B-129), fiche révisée relative à l'article 27 TC **[Onglet 8]**;
63. Le Transporteur soumet qu'il est souhaitable d'éliminer cette condition limitative, mais souligne toutefois qu'il est peu probable que le critère économique ne soit pas pris en compte par le client dans sa décision de requérir ou non l'option de nouvelle répartition, puisque le client est tenu d'en assumer les coûts;
- Argumentation écrite, para. 49;
 - Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Denis Falardeau, N.S., vol. 6, 26 octobre 2011, p. 178 (ligne 9) à la p. 180 (ligne 8) **[Onglet 26]**;

B. EBM

64. EBM et son expert William Marshall suggèrent que l'article 15.4 des Tarifs et conditions soit modifié pour prévoir une répartition des ressources situées « sur le réseau du Transporteur » plutôt que « dans sa zone de réglage »;
- Pièce C-6-29, Mémoire d'EBM, 10 juin 2009, p. 9 **[Onglet 21]**;
 - Pièce C-6-52, Rapport Marshall, 28 septembre 2010, p. 4-5 **[Onglet 23]**;
 - Pièce C-6-33, R9.1 **[Onglet 22]**;
 - Témoignage de William Marshall en chef, N.S., vol. 20, 19 avril 2011, p. 157 (ligne 6) à la p. 158 (ligne 22) **[Onglet 30]**;
65. Le Transporteur s'oppose à la proposition d'EBM et réitère que le Transporteur évaluera la possibilité d'effectuer une nouvelle répartition des ressources situées dans sa zone de réglage, qu'il s'agisse des centrales du Producteur ou de centrales appartenant à d'autres propriétaires, à la condition que le client obtienne le consentement des propriétaires;
- Argumentation écrite, para. 39 et suivants;
66. En effet, puisque le Transporteur ne possède pas de ressources de production, les Tarifs et conditions actuels indiquent déjà que le Transporteur est tenu de procéder à une nouvelle répartition des « ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur »;
- Articles 13.5, 27 TC actuels **[Onglet 4]**;

- Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Paule Hamelin, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 173 (ligne 13) à la p. 174 (ligne 7) **[Onglet 26]**;
 - Interrogatoire de Sylvain Clermont par le Président Richard Carrier, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 185 (ligne 12) à la p. 187 (ligne 2) **[Onglet 26]**;
67. Les Tarifs et conditions actuels reconnaissent également que le Transporteur ne peut agir à l'égard des centrales du Producteur comme si elles étaient à son entière disposition. Ainsi, en vertu de l'Appendice C, le client qui souhaite utiliser une interconnexion où des groupes turbine-alternateurs appartenant au Producteur doivent être isolés sur le réseau voisin doit avoir conclu une entente préalable avec le Producteur et ce, à sa discrétion;
- Appendice C TC actuels **[Onglet 4]**;
68. Le Transporteur souligne que c'est d'ailleurs suite à une demande de la Régie de tenir compte de la définition de «Transporteur» aux Tarifs et conditions comme excluant le Producteur que le libellé des articles 13.5 et 27 des Tarifs et conditions a été modifié pour ensuite être adopté par la Régie et inclus aux Tarifs et conditions actuels, lors de la première cause tarifaire;
- Articles 13.5, 27 TC actuels **[Onglet 4]**;
 - Pièce B-239 **[Onglet 19]**;
 - *Décision concernant la demande révisée relative à la modification des tarifs de transport d'électricité*, Décision D-2002-095, 30 avril 2002, p. 36-37, 345-355 **[Onglet 33]**;
69. Il est apparu du contre-interrogatoire de William Marshall que celui-ci n'avait pas pris connaissance des Tarifs et conditions actuels du Transporteur avant de soumettre son rapport, qu'il n'était donc pas informé que ceux-ci prévoyaient déjà l'obligation de procéder à la nouvelle répartition à partir des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur et que bien qu'il ait pris connaissance de ce fait au moment de préparer son témoignage oral, il n'a néanmoins pas estimé pertinent d'en traiter dans son témoignage en chef;
- Contre-interrogatoire de William Marshall par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 29, 11 mai 2011, p. 44 (ligne 21) à la p. 49 (ligne 15) **[Onglet 31]**;
70. Ceci étant dit, William Marshall fonde sa proposition de modifier l'article 15.4 des Tarifs et conditions sur deux motifs :
- a) Le Transporteur ne devrait pas être mis dans la position d'un intermédiaire de marché entre clients et producteurs et les Tarifs et conditions devraient donc prévoir que la nouvelle répartition doit être effectuée à partir de ses ressources; et

b) Les Tarifs et conditions ne devraient pas distinguer entre les diverses divisions d'Hydro-Québec, entité verticalement intégrée comme le sont les transporteurs assujettis à la juridiction de la FERC;

- Contre-interrogatoire de William Marshall par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 29, 11 mai 2011, p. 73 (lignes 10 à 15) **[Onglet 31]**;
- Pièce C-6-52, Rapport Marshall, 28 septembre 2010, p. 4-5 **[Onglet 23]**;
- Témoignage de William Marshall en chef, N.S., vol. 19, 18 avril 2011, p. 128 (ligne 24) à la p. 131 (ligne 10) **[Onglet 29]**;

71. En ce qui concerne la première justification invoquée, le Transporteur soumet que la préoccupation soulevée par EBM est solutionnée par l'ajout de la condition expresse, à l'article 15.4 amendé, à l'effet que ce soit le client du service de transport qui doit obtenir le consentement du propriétaire de la ressource, et non le Transporteur, comme a dû le reconnaître le témoin à l'audience;

- Argumentation écrite, para. 39;
- Contre-interrogatoire de William Marshall par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 29, 11 mai 2011, p. 77 (ligne 8) à la p. 78 (ligne 7) **[Onglet 31]**;

And with respect to the commercial role that you mention as a concern between TransÉnergie and the owner of the resource, do we agree that based on the fact that it is to the customer to obtain the consent of the owner of the resource, TransÉnergie does not play that commercial role that you mention in your report?

R. Want to rephrase that, please?

Q.75 You mentioned in your report and earlier in your testimony that one of your concerns with the modification of 15.4 is that it puts TransÉnergie to play a commercial role because it may involve resources owned by third parties. Here, with the addition of this clear condition that it is to the customer to negotiate or to obtain the consent of the owner of the resource, do we agree that TransÉnergie is not in this commercial role that you mentioned?

R. You got me, I agree. I didn't see that, I thought it was TransÉnergie. So, that double (ii) meets my concern, okay, and think that works.

[nos soulignements]

72. À ce sujet, soulignons qu'il est apparu du contre-interrogatoire de cet expert que celui-ci n'avait pas pris connaissance de la proposition de modifications amendée du Transporteur avant de soumettre son rapport révisé et de témoigner à l'audience;

- Contre-interrogatoire de William Marshall par Me Marie-Christine Hivon, N.S., vol. 29, 11 mai 2011, p. 74 (ligne 8) à la p. 77 (ligne 7) **[Onglet 31]**;

73. En ce qui concerne la seconde justification invoquée, soit que le Transporteur, le Distributeur et le Producteur devraient tous être assimilés à l'entité verticalement intégrée Hydro-Québec, le Transporteur soumet que cette interprétation doit être rejetée puisqu'elle n'est pas conforme au contexte législatif et réglementaire en place;
74. Le Transporteur réfère à cet égard aux motifs plus amplement décrits à l'Argumentation écrite portant sur le Thème 4 (Écarts de réception et de livraison);
75. Monsieur William Marshall questionne également la nécessité que la demande formulée par le client pour l'étude d'option de nouvelle répartition ou de service ferme conditionnel soit faite par écrit, suggérant plutôt que la convention d'étude d'impact éventuelle formalisera une telle demande. Selon lui, l'ajout des mots « demande écrite » est redondant avec la convention d'étude d'impact éventuelle;
- Pièce C-6-52, Rapport Marshall, 28 septembre 2010, p. 4 **[Onglet 23]**;
 - Témoignage de William Marshall en chef, N.S., vol. 20, 19 avril 2011, p.154 (ligne 24) à la p. 156 (ligne 9) **[Onglet 30]**;
76. Le Transporteur soumet qu'il coule de source qu'une demande qui aura pour effet d'augmenter substantiellement les coûts de l'étude effectuée aux frais de son client devrait être soumise par écrit, et réitère les explications données en ce sens ci-dessus;
- Argumentation écrite, para. 33 ;

C. GRAME

77. Le GRAME est d'accord avec le Transporteur à l'effet que la nouvelle répartition des ressources est par nature transitoire et que l'obligation d'y procéder devrait être limitée dans le temps;
- Pièce C-8-32, Mémoire du GRAME, 23 septembre 2010, p. 46-47 **[Onglet 24]**;
78. Le GRAME reconnaît que le service ferme conditionnel est avantageux puisqu'il permet une plus grande utilisation du réseau de transport et pourrait avoir des impacts favorables sur la tarification des clients du Transporteur, mais souhaite toutefois s'assurer que l'obligation du client de compenser le Transporteur pour les ajouts effectués afin de fournir le service ferme conditionnel soit respectée;
- Pièce C-8-32, Mémoire du GRAME, 23 septembre 2010, p. 37-39 **[Onglet 24]**;
79. À cet égard, le Transporteur réitère que les coûts associés à l'offre de ces services sont à la charge du client;
- Pièce HQT-2, doc. 1 (B-73), fiche relative à l'article 13.5 TC **[Onglet 7]**;
80. En ce qui a trait à la nouvelle répartition de production et des changements proposés à l'article 15.4 des Tarifs et conditions, le GRAME soumet que la nouvelle répartition des ressources pourra s'avérer problématique dans l'éventualité où elle serait effectuée à

- partir des ressources désignées du Distributeur et prévues à son plan d'approvisionnement approuvé par la Régie;
- Témoignage de Nicole Moreau et Michel Perrachon en chef, N.S., vol. 13, 14 février 2011, p. 196 (ligne 10) à la p. 199 (ligne 19); p. 204 (ligne 2) à la p. 209 (ligne 19) **[Onglet 27]**;
81. Le Transporteur soumet qu'il ne peut effectuer de nouvelles répartitions qu'à partir de ressources qui sont disponibles, ce qui exclut les ressources désignées du Distributeur pour les motifs décrits précédemment;
- Argumentation écrite, para. 38;
82. En outre, le client devra obtenir le consentement du propriétaire de la centrale désignée, lequel devra prendre les arrangements nécessaires avec le Distributeur avant de consentir à la nouvelle répartition;
- Contre-interrogatoire de Sylvain Clermont par Me Geneviève Paquet, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 163 (ligne 9) à la p. 166 (ligne 25) **[Onglet 26]**;
83. Le GRAME soulève également que la production est presque totalement concentrée entre les mains du Producteur et qu'une nouvelle répartition de la production semble peu applicable à moins de faire appel aux réseaux voisins via les interconnexions. Par ailleurs, cet intervenant se questionne s'il ne serait pas nécessaire de modifier l'attribution des coûts d'ajouts de réseaux de transport qui ne seraient pas encore amortis en prévoyant une application rétroactive de ce qu'elle qualifie d'une modification à l'article 15.4 des Tarifs et conditions;
- Pièce C-8-32, Mémoire du GRAME, 23 septembre 2010, p. 40 **[Onglet 24]**;
84. Or, les Tarifs et conditions actuels prévoient déjà l'attribution des coûts d'ajouts au réseau de transport. La recommandation du GRAME à la Régie d'envisager une application rétroactive de cette modification n'est donc ni applicable ni utile, puisque les Tarifs et conditions s'appliquent généralement de manière prospective, et qu'au surplus, la Régie examine la politique du Transporteur relative aux ajouts dans un cadre distinct;
- *Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec au 1er janvier 2011*, Décision 2011-039, 6 avril 2011, p. 109 **[Onglet 36]**;
85. Le GRAME est également préoccupé par le fait que le Transporteur pourrait réaliser une nouvelle répartition des ressources en utilisant des ressources non renouvelables ou thermiques pour répondre favorablement à une demande visant un service de transport;
- Pièce C-8-32, Mémoire du GRAME, 23 septembre 2010, p. 43-46 **[Onglet 24]**;
 - Témoignage de Nicole Moreau et Michel Perrachon en chef, N.S., vol. 13, 14 février 2011, p. 199 (ligne 20) à la p. 202 (ligne 5) **[Onglet 27]**;

- Interrogatoire de Nicole Moreau et Michel Perrachon par le Président Richard Carrier, N.S., vol. 14, 15 février 2011, p. 27 (ligne 3) à la p. 30 (ligne 5) **[Onglet 28]**;
86. Le GRAME suggère donc de modifier l'article 15.4 des Tarifs et conditions afin de prévoir que la nouvelle répartition des ressources du Distributeur soit faite uniquement à partir de sources énergétiques renouvelables;
- Témoignage de Nicole Moreau et Michel Perrachon en chef, N.S., vol. 13, 14 février 2011, p. 210 (ligne 1) à la p. 211 (ligne 4) **[Onglet 27]**;
87. Le Transporteur s'oppose à cette proposition, car elle pourrait être contraire au principe de la fourniture d'un service transport non discriminatoire pour l'ensemble de la clientèle;
88. Le GRAME suggère finalement d'exiger le dépôt d'un mécanisme par lequel le Transporteur effectue des choix en matière de ressources situées à l'extérieur de sa zone de réglage afin de servir à une nouvelle répartition et qu'il contienne un libellé à l'effet qu'en matière de répartition des ressources, les ressources renouvelables soient retenues en priorité, lorsque disponibles;
- Pièce C-8-32, Mémoire du GRAME, 23 septembre 2010, p. 48-49 **[Onglet 24]**;
89. Le Transporteur soumet que cette proposition fait double emploi avec la proposition du GRAME de modifier l'article 15.4 des Tarifs et conditions et s'y oppose pour les mêmes motifs;

D. NLH

90. NLH ne se prononce pas sur les modifications proposées. NLH a formulé certaines demandes de renseignements, notamment sur les conditions relatives à la nouvelle répartition de ressources;
- Pièce HQT-8, doc. 5 (B-132), R14.1R, R14.2.1R, R14.2.2, R14.3, R14.4R **[Onglet 12]**;
 - Pièce HQT-29, doc. 5 (B-138), R16, R17a, R17bR, R17c, R17d, R17e **[Onglet 15]**;

E. RNCREQ/UC

91. RNCREQ/UC ne se prononcent pas sur les modifications proposées. Ils ont formulé quelques demandes de renseignements relatives à l'obligation pour le client du service de transport d'obtenir le consentement du propriétaire de la ressource devant servir à la répartition. Le Transporteur réfère aux paragraphes 39 à 42 des présentes relativement à cette obligation;
- Pièce HQT-8, doc. 6 (B-132), R10.1, R10.2 **[Onglet 13]**;
 - Pièce HQT-29, doc. 6 (B-138), R4.1, R4.1.1, R4.2, R4.3 **[Onglet 16]**;

92. L'UC a également formulé quelques demandes de renseignements relativement au processus pour introduire les nouvelles dispositions relatives au service ferme conditionnel et les nouvelles répartitions de la production;

- Pièce HQT-8, doc. 8 (R-132), R5.1, R5.2R **[Onglet 14]**;

F. SÉ-AQLPA

93. SÉ-AQLPA recommande à la Régie d'approuver l'ajout du service ferme conditionnel tel que proposé par le Transporteur et de modifier les articles 1.15, 14.7, 15.4, 19.1, 19.3, 27, 32.3 et 40.3 des Tarifs et conditions en conséquence;

- Pièce C-10-47, Rapport Deslauriers et Fontaine, 23 septembre 2010, p. 8 **[Onglet 25]**;
- Témoignage de Jean-Claude Deslauriers et Jacques Fontaine en chef, N.S., vol. 14, 15 février 2011, p. 45 (lignes 14 à 18) **[Onglet 28]**;

94. Cet intervenant recommande toutefois que la Régie apporte certaines précisions, notamment sur la durée de la période transitoire du service ferme conditionnel;

- Pièce C-10-47, Rapport Deslauriers et Fontaine, 23 septembre 2010, p. 8 **[Onglet 25]**;

95. SÉ-AQLPA suggère également que les capacités de transit disponibles sur les interconnexions pour le service ferme conditionnel soient affichées;

- Pièce C-10-47, Rapport Deslauriers et Fontaine, 23 septembre 2010, p. 8-9 **[Onglet 25]**;

96. Le Transporteur s'oppose à cette suggestion et réfère à ce sujet à son Argumentation écrite portant sur le Thème 2 (Calcul de l'ATC);

G. UMQ

97. Le Transporteur note que l'UMQ partage son point de vue à l'effet que le Transporteur ne possède pas de ressources et qu'il effectue donc la nouvelle répartition à partir des ressources situées dans sa zone de réglage, sous réserve de l'obtention du consentement du propriétaire des ressources concernées par le client;

- Témoignage de Louis-Renault Rozéfort en chef, N.S., vol. 14, 15 février 2011, p. 180 (ligne 10) à la p. 183 (ligne 19) **[Onglet 28]**;

V- CONCLUSION

98. Considérant la preuve et les représentations des participants, le Transporteur soumet à la Régie qu'il est juste, raisonnable et dans l'intérêt de la clientèle que les modifications proposées aux articles 1.15, 13.4, 13.5, 13.6, 14.7, 15.4, 19.1, 19.3, 27, 32.3 et 40.3 des Tarifs et conditions soient approuvées par la Régie.

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.

Montréal, ce 27 juin 2011

(s) Norton Rose OR S.E.N.C.R.L., s.r.l.

NORTON ROSE OR, S.E.N.C.R.L., S.R.L.

Procureurs d'Hydro-Québec, dans ses
activités de transport d'électricité

Me Éric Dunberry

Me Marie-Christine Hivon

Me Catherine Martel

Bureau 2500

1, Place Ville-Marie

Montréal (Québec) H3B 1R1

Tél. : (514) 847-4492 (E.D.)

Tél. : (514) 847-4805 (M-C.H.)

Tél. : (514) 847-4987 (C.M.)

Télé. : (514) 286-5474

eric.dunberry@nortonrose.com

marie-christine.hivon@nortonrose.com

catherine.martel@nortonrose.com

HYDRO-QUÉBEC, dans ses activités de
transport d'électricité

Me F. Jean Morel

75, boulevard René-Lévesque Ouest

4e étage

Montréal (Québec) H2Z 1A4

Tél. : (514) 289-2068

Télé. : (514) 289-3719

morel.jean@hydro.qc.ca