

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

R-3669-2008

Phase 2

HYDRO-QUÉBEC

Demanderesse

et

Intervenants

COMPENDIUM DE LA PREUVE ET DES AUTORITÉS

THÈME 9

SERVICE FERME CONDITIONNEL ET
NOUVELLE RÉPARTITION DE LA PRODUCTION

LISTE DES DOCUMENTS PERTINENTS

DESCRIPTION	Onglet
Extraits des ordonnances 890 de la FERC	
Ordonnance 890, p. 525, 534-549, 554-567, 576-585, 588-597	1
Ordonnance 890-A, p. 268, 271, 277-288, 292-301	2
Ordonnance 890-B, tarif <i>pro forma</i> , article 1.46	3
Preuve du Transporteur	
Articles 1.40.1, 13.5, 27, 38.1, Appendice C TC actuels	4
Articles 1.15, 13.5, 13.6, 14.7, 15.4, 19.1, 19.3, 19.7, 27 TC	5
Pièce HQT-1, doc. 1 (B-129), Mise à jour de la proposition de modifications aux <i>Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec</i> à la suite de l'Ordonnance 890 de la FERC, p. 23-24	6
Pièce HQT-2, doc. 1 (B-73), fiches relative à l'article 1.15, 13.4, 13.5, 13.6, 19.1 TC	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	8
Pièce HQT-8, doc. 1 (B-90), Réponses du Transporteur à la DDR numéro 1 de la Régie, p. 10-14	9
Pièce HQT-8, doc. 2 (B-132), Réponses du Transporteur à la DDR numéro 1 de l'ACEF, p. 17-22	10
Pièce HQT-8, doc. 3 (B-86), Réponses du Transporteur à la DDR numéro 1 d'EBM, p. 14-18	11
Pièce HQT-8, doc. 5 (B-132), Réponses du Transporteur à la DDR numéro 1 de NLH, p. 25-27	12
Pièce HQT-8, doc. 6 (B-132), Réponses du Transporteur à la DDR numéro 1 de la RNCREQ/UC, p. 47-48	13
Pièce HQT-8, doc. 8 (R-132), Réponses du Transporteur à la DDR numéro 1 de UC, p. 8-10	14
Pièce HQT-29, doc. 5 (B-138), Réponses du Transporteur à la DDR de NLH, p. 17-18	15
Pièce HQT-29, doc. 6 (B-138), Réponses du Transporteur à la DDR numéro 3 de la RNCREQ/UC, p. 8-10	16

DESCRIPTION	Onglet
Pièce HQT-29, doc. 8 (B-134), Réponses du Transporteur à la DDR numéro 3 de l'UMQ, p. 6-7	17
Pièce HQT-39, doc. 1 (B-166), Présentation du Transporteur, Thème 9 : Service ferme conditionnel et nouvelle répartition de la production – Sommaire des éléments principaux	18
Pièce B-239, Pièce HQT-13, doc. 1.1 du dossier R-3401-98, p. 64-66	19
Preuve des Intervenants	
Pièce C-4-21, Preuve de l'ACEF, 10 juin 2009, p. 5-8, 14	20
Pièce C-6-29, Mémoire d'EBM, 10 juin 2009, p. 9	21
Pièce C-6-33, Réponses d'EBM à la DDR numéro 1 de la Régie, p. 17-22	22
Pièce C-6-52, Rapport Marshall, 28 septembre 2010, p. 4-5	23
Pièce C-8-32, Mémoire du GRAME, 23 septembre 2010, p. 37-49	24
Pièce C-10-47, Rapport Deslauriers et Fontaine, 23 septembre 2010, p. 6-10	25
Extraits des notes sténographiques	
Extraits du témoignage de Sylvain Clermont, N.S., vol. 6, 26 octobre 2010, p. 1-5, 110-193	26
Extraits du témoignage de Richard Dagenais et du panel de témoins du GRAME, N.S., vol. 13, 14 février 2011, p. 1-5, 94-125, 190-217	27
Extraits du témoignage du panel de témoins du GRAME, du panel de témoins de SÉ-AQLPA et de Louis-Renault Rozéfort, N.S., vol. 14, 15 février 2011, p. 1-5, 22-49, 174-189	28
Extraits du témoignage du panel de témoins d'EBM, N.S., vol. 19, 18 avril 2011, p. 1-5, 122-137	29
Extraits du témoignage du panel de témoins d'EBM, N.S., vol. 20, 19 avril 2011, p. 1-5, 150-165	30
Extraits du témoignage du panel de témoins d'EBM, N.S., vol. 29, 11 mai 2011, p. 1-5, 38-53, 66-85	31

DESCRIPTION	Onglet
Autorités et législation	
Ordonnance 888, <i>Promoting Wholesale Competition Through Open Access Non-discriminatory Transmission Services by Public Utilities; Recovery of Stranded Costs by Public Utilities and Transmitting Utilities</i> , 75 FERC 61.080, 24 avril 1996, Docket #RM95-8-000/RM94-7-001, p. 304-309	32
<i>Décision concernant la demande révisée relative à la modification des tarifs de transport d'électricité</i> , Décision D-2002-095, 30 avril 2002, p. 15-19, 36-37, 345-355	33
<i>Newfoundland and Labrador Hydro c. Hydro-Québec</i> , Décision D-2010-053, 11 mai 2010, p. 89-102	34
<i>Newfoundland and Labrador Hydro c. Hydro-Québec</i> , Décision D-2011-040, 6 avril 2011	35
<i>Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec au 1er janvier 2011</i> , Décision 2011-039, 6 avril 2011	36

Montréal, ce 27 juin 2011



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.)

Télec. : (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

Télec. : (514) 289-3719

morel.jean@hydro.qc.ca

**ORDONNANCE N° 890
DE LA
FEDERAL ENERGY REGULATORY COMMISSION**

February 2005 report, Principles for Efficient and Reliable Reactive Power Supply and Consumption,⁵⁵¹ as well as the above-cited provisions of EPAct 2005. As previously discussed, we have modified Schedule 2 of the pro forma OATT to allow for the provision of Reactive Supply and Voltage Control from demand resources where appropriate.

D. Non-Rate Terms and Conditions

1. Modifications to Long-Term Firm Point-to-Point Service

a. Planning Redispatch and Conditional Firm Options

901. The current pro forma OATT requires the transmission provider to provide two types of redispatch service: planning redispatch and reliability redispatch.⁵⁵² Planning redispatch is a product that Order No. 888 required transmission providers to use, in certain circumstances, to create additional transmission capacity to accommodate a

⁵⁵¹ See Staff Report: Principles of Efficient and Reliable Reactive Power Supply and Consumption (Docket No. AD05-1-000), available at <http://www.ferc.gov/EventCalendar/Files/20050310144430-02-04-05-reactive-power.pdf>. Staff noted that in many cases load response and load-side investment could reduce the need for reactive power capability in the system and that increasing reactive power at certain locations (usually near a load center) can sometimes alleviate transmission constraints and allow cheaper real power to be delivered into a load pocket. See *id.* at 4, 108. The report also noted that distributed generators have the same reactive power characteristics as large generators, with both producing dynamic reactive power, and that the amount of reactive power does not necessarily decrease when voltage decreases. *Id.* at 27.

⁵⁵² In Order No. 888, the Commission referred to planning redispatch as economic redispatch. Here we avoid the term economic redispatch because in the last ten years it has taken a different meaning in the industry and because we will no longer require that planning redispatch be capped at the cost of expansion.

909. Several commenters argue that, if the services are required, the Commission should add to the services the following requirements: the services should not adversely affect reliability and service to firm customers or provide unduly preferential service to point-to-point customers; the services should be an interim option until transmission upgrades are in place to provide firm service; and, planning redispatch and conditional firm customers should bear the actual costs of the services received, including costs associated with system operational changes needed to accommodate the services.⁵⁷¹

910. A few commenters believe that the Commission should allow for regional differences in development of the new services.⁵⁷²

Commission Determination

911. The Commission has determined that modifications to the current planning redispatch requirement and creation of a conditional firm option are both necessary for provision of reliable and non-discriminatory point-to-point transmission service. The planning redispatch and conditional firm options represent different ways of addressing similar problems. They can be used to remedy a system condition that occurs infrequently and prevents the granting of a long-term firm point-to-point service. These options also can be used to provide service until transmission upgrades are completed to

⁵⁷¹ E.g., EEI, Southern, TAPS, Seattle, APPA, LPPC Supplemental, Tacoma Supplemental and E.ON Supplemental. Issues related to pricing of planning redispatch service are addressed in paragraphs V.D.1.a.3.c below.

⁵⁷² E.g., California Commission, PGP, Pinnacle, and Imperial.

provide fully firm service. Planning redispatch involves an ex ante determination of whether out-of-merit order generation resources can be used to maintain firm service. Conditional firm involves an ex ante determination of whether there are limited conditions or hours under which firm service can be curtailed to allow firm service to be provided in all other conditions or hours. As we explain below, both techniques are currently used under certain conditions by transmission providers to serve native load and, hence, it is necessary to make comparable services available to transmission customers in order to avoid undue discrimination.

912. We therefore find these options are complementary services that can remedy undue discrimination, facilitate the provision of long-term transmission service and provide customers with greater flexibility in choosing resources to meet their needs. There is support in the comments for development of some type of conditional firm service that would allow for a longer-term use of the grid when transmission is projected to be unavailable for a small portion of the year. Additionally, we note that both options could help integrate new generation more quickly. For example, when there is a lag between the time that a new generation resource becomes operational and the time that transmission upgrades can be built to accommodate the resource, these options allow power to reach customer loads at an earlier date. This can be particularly beneficial to renewable resources, such as wind, that can be constructed more quickly than the transmission upgrades necessary to deliver their power on a firm basis over the long-run.

913. We recognize, however, that both options raise reliability concerns. The proposal in the NOPR for planning redispatch service would require the transmission provider to predict system conditions for the term of the service request, a task that becomes more difficult, and hence less accurate, with longer-term requests. This poses several related problems. Because longer-term forecasts are inherently uncertain and the further into the future the forecasts, the less accurate they are, the provision of planning redispatch service can threaten the reliability of service to native load unless very conservative assumptions are used. This incentive to use conservative assumptions to protect native load, in turn, increases the likelihood that planning redispatch service will be denied. This, in turn, will increase the number of disputes as to whether the denials were discriminatory. Such disputes would pose enforcement problems because they will turn on long-term projections regarding load growth, generation resource additions, etc., that by definition involve some degree of subjectivity. Moreover, as we discuss below, there is evidence suggesting that, while transmission providers use planning redispatch to serve native load, they do not use it as a long-term tool to avoid future upgrades indefinitely.

914. In balancing the foregoing considerations, the Commission will modify the approach proposed in the NOPR in two principal respects. First, given the ability of both services to address similar problems, we have reconsidered the proposal that only one of the options should be required. We find that availability of both planning redispatch and conditional firm in the short-run is necessary to ensure that competitive power suppliers have comparable access to the grid. As discussed below, we will continue to require that

transmission providers offer to provide planning redispatch under certain circumstances in which the transmission providers determine that there is insufficient ATC. If customers request study of planning redispatch, transmission providers have an obligation to seriously evaluate the provision of planning redispatch from their own resources and provide customers with information on the capabilities of other generators to provide planning redispatch. If planning redispatch is unavailable from the transmission provider's resources or inadequate to meet customers' needs, transmission providers have an independent obligation to offer conditional firm, if available, as part of the firm point-to-point service.⁵⁷³ Customers will have the choice of whether to request study of the planning redispatch option, the conditional firm option or both.

915. Second, we will not impose a planning redispatch or conditional firm obligation over the long-run. Such an obligation is not, as described below, necessary to remedy undue discrimination and would otherwise pose reliability problems, put the transmission provider at risk for estimating the costs of long-term redispatch, and undermine incentives to upgrade the transmission grid. Therefore, we will limit the availability of both service options so that their duration is for a time period over which service can be

⁵⁷³ Application of planning redispatch and conditional firm service obligations to RTO and ISO transmission providers is discussed in section V.D.1.a.3.B.i below.

reasonably provided without impairing reliability.⁵⁷⁴ This limitation scales back the existing planning redispatch requirement in section 13.5 of the pro forma OATT that could, in practice, allow for an open-ended obligation to provide planning redispatch in lieu of upgrading the transmission system (e.g., involving forecasts up to 30 years).

916. We discuss in detail the comparability and reliability findings that support these decisions below.

(1) Comparability

NOPR Proposal

917. In the NOPR, the Commission expressed its preliminary view that current practices for evaluating long-term firm point-to-point service may not be comparable to the manner in which transmission service is planned for bundled retail native load and may no longer be just, reasonable and not unduly discriminatory.⁵⁷⁵

⁵⁷⁴ As explained in more detail below, we adopt limitations that are tailored to the two types of customers that may request the options. First, for customers that agree to support the construction of new transmission facilities, redispatch and conditional firm point-to-point service will be available as a bridge until such time as those facilities are constructed and the relevant conditions must be specified in the initial service agreement and are not subject to change. Second, for customers that do not agree to support the construction of new facilities, the transmission provider will be able to re-evaluate the conditions under which services are provided every two years.

⁵⁷⁵ The Commission did not propose to modify the reliability redispatch provisions that exist in the network integration transmission sections of the pro forma OATT.

Comments

918. Some commenters challenge the Commission's authority to order planning redispatch or conditional firm service as a remedy for potential undue discrimination. EEI and others argue that planning redispatch is not necessary to eliminate actual or perceived undue discrimination because many transmission providers do not rely on redispatch in planning to serve native load.⁵⁷⁶ However, EEI also states that when transmission providers do incorporate redispatch into their system planning, they do so generally only when the cost of redispatch is lower than the cost of network upgrades and system reliability is not impacted. Some transmission providers state that they do not currently use planning redispatch in lieu of transmission construction in order to designate their network resources.⁵⁷⁷ On the other hand, Entergy and Southern state that they currently use or have used planning redispatch of their own resources on the same basis that they allow any network customer to redispatch from the network customer's resources. For example, Southern states that it has used the redispatch potential of its generators during off-peak/shoulder periods on an interim basis until completion of transmission upgrades to designate network resources that otherwise might be

⁵⁷⁶ E.g., EEI, TDU Systems, NRECA, Southern, and Duke Reply.

⁵⁷⁷ E.g., Southern, Duke, and Progress. Duke suggests that the Commission exempt transmission providers from the obligation to provide redispatch if they commit not to use redispatch as a planning tool for native load, network customers or merchant functions.

undeliverable.⁵⁷⁸ Entergy disagrees that there is undue discrimination because this service is not available to point-to-point customers, stating that network and point-to-point service are not similarly situated services. TDU Systems state that conditional firm service does not ensure comparability among types of transmission service or between transmission providers and transmission customers. NRECA and others argue that the Commission requires a better understanding of the degree to which comparability is a problem in providing point-to-point service before the Commission makes changes to point-to-point service.⁵⁷⁹ In supplemental comments, EEI contends that the record in this proceeding does not demonstrate that conditional firm service is necessary to remedy undue discrimination.

919. Others assert that it is not within the Commission's jurisdiction to order planning redispatch for point-to-point customers because this type of redispatch requires use of the transmission provider's generation resources.⁵⁸⁰ LPPC states that the comparability principle is wrongly applied to the use of generation by a transmission provider. In Salt River's view, the Commission proposal sets up its own form of discrimination by making redispatch of the transmission provider's resources mandatory while making redispatch

⁵⁷⁸ Southern states that it offered this service on a comparable basis to a non-affiliated transmission customer.

⁵⁷⁹ E.g., TDU Systems and EEI Reply.

⁵⁸⁰ E.g., LPPC, NPPD, Progress Energy, and Salt River.

of generation using firm point-to-point reservations and generation in other control areas voluntary.

920. Those that support development of both services support the Commission's statement in the NOPR that "transmission owners may evaluate transmission availability to serve long-term transmission service request in a manner that is not comparable with the method they use to evaluate transmission needs for bundled retail native load."⁵⁸¹ They argue that this divergent treatment of internal transmission needs versus external transmission requests is unduly discriminatory and violates the FPA. EPSA states that the fact that point-to-point service requests can be rejected due to a few hours of predicted reliability problems in a year is "evidence of a poor use of existing transmission capacity and display clear discrimination against non-affiliated generation and its customers."⁵⁸² TransAlta states that its actual experience with planning redispatch in the Pacific Northwest demonstrates that planning redispatch is used discriminatorily to the benefit of some customers and the detriment of others.

921. In support of conditional firm service, Manitoba Hydro and Tacoma reiterate their experience that long-term transmission service requests are being denied due to constraints occurring during a small percentage of the time within the requested period of

⁵⁸¹ E.g., AWEA, Utah Municipals, Project for Sustainable FERC Energy Policy, EPSA, and Barrick Reply citing NOPR at P 300.

⁵⁸² EPSA Reply.

service. EPSA and AWEA similarly state that a transmission provider will reject a long-term firm service request unless it can satisfy every element of the request. Manitoba Hydro and others state that, in an era of transmission under-investment, optimizing the capacity usage is paramount to system reliability.⁵⁸³ EPSA and AWEA further explain that the concept of turning off a generator to avoid system upgrades is not new; Maine Independence Station avoided expensive system upgrades by installing automatic switching devices to take it offline during certain system conditions. Seattle states that, according to the Seams Steering Committee of the Western Interconnection, utilization on most constrained paths is limited for only a few hundred hours per year and, therefore, it is highly likely that service under a conditional firm product could be offered for even a baseload plant without significantly impacting the capacity factor. Santee Cooper states that, unlike the planning redispatch option, conditional firm service is presumptively within the subject matter jurisdiction of the Commission.

922. Entergy states that the most comparable service for long-term point-to-point transmission customers is not a requirement that a transmission provider redispatch its own or network customers' resources to grant long-term firm point-to-point transmission service. The most comparable service instead is a service that allows the transmission provider to curtail the service granted, while permitting the point-to-point customer to obtain alternative, deliverable resources if and when such curtailments occur in real-time.

⁵⁸³ E.g., EPSA, AWEA, and Project for Sustainable FERC Energy Policy.

Commission Determination

923. We reject arguments that planning redispatch service is unnecessary to remedy undue discrimination as a collateral attack on Order No. 888. The obligation to provide planning redispatch was established in Order No. 888. The modifications proposed in the NOPR did not increase the obligation placed on transmission providers to use their generation resources to provide planning redispatch to point-to-point customers. Rather, the proposed modifications merely added specificity to the redispatch information already required in a system impact study and adjusted the timing of when the transmission provider must study planning redispatch options.⁵⁸⁴ Therefore, many of the arguments raised, including arguments pertaining to the Commission's jurisdiction over transmission provider generation resources, are impermissible collateral attacks on the current planning redispatch obligation in Order No. 888. Entergy's argument that planning redispatch should not be available to point-to-point customers because they are not similarly situated to be able to provide redispatch from their own units thus ignores the current obligation for each transmission provider to provide redispatch from the transmission provider's resources, if available, in evaluating a request for long-term point-to-point service.⁵⁸⁵

⁵⁸⁴ See pro forma OATT section 19.3.

⁵⁸⁵ See pro forma OATT section 13.5.

924. Additionally, information in the comments counters the assertion that transmission providers do not use planning redispatch or service analogous to the conditional firm option for their own loads. Entergy and Southern volunteer that they have planned for redispatch of their own resources in order to designate network resources when ATC was unavailable.⁵⁸⁶ As a caveat, Southern states that it has planned for the use of redispatch only for an interim period until upgrades could be constructed to make the transmission service from the designated resource fully firm. Entergy states that it offers planning redispatch service to network customers that plan to use their own resources to provide redispatch in real time. Contrary to EEI's assertion about the record in this proceeding, commenters, such as EPSA and AWEA, explain that some transmission providers already employ automatic devices, such as special protection systems (SPS), to take resources offline during certain system conditions. In a way that is analogous to the proposed conditional firm service, these protection schemes are used to increase native loads' firm uses of the transmission system until a contingency occurs that reduces available transmission.⁵⁸⁷ This information, taken together, provides ample evidence to

⁵⁸⁶ Entergy and Southern. EEI's comments also indicate that at least a few transmission providers do rely on redispatch in planning to serve their native loads.

⁵⁸⁷ SPS, also known as remedial action schemes, are used to varying degrees in every NERC reliability region. For example, there are about 65 SPS in the Western Interconnection. See Western Electricity Coordinating Council Operating Procedures, Index, V-1 to V-5 (revised July 2, 2002). There are 8 SPS used by Florida Power and Light in FRCC. See Florida Power and Light Control Area Readiness Audit Report, 19 (March 10-11, 2004). Two SPS are used in the Southern Subregion of SERC. Reliability

(continued)

support our finding that transmission providers currently evaluate transmission availability to serve long-term firm point-to-point transmission service requests in a manner that is not comparable with the method they use to evaluate their own transmission needs and to integrate their resources to serve bundled retail native load.

925. Furthermore, we wish to emphasize that, in making these findings in support of a conditional firm option, we are not relying on the findings to create a new service. This Final Rule retains the two services adopted in Order No. 888 – point-to-point service and network service. Conditional firm service 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. Currently, a request can be denied because firm service is unavailable in a very few hours of the year. For a customer who needs long-term point-to-point service to support a long-term transaction, this leaves the customer in the position of trying to cobble together a collection of shorter-term requests to effectuate its transaction, e.g., arranging firm service in the periods when it is available and non-firm service in the other periods. Such a customer also risks interruption of the non-firm portion of its service for economic reasons, e.g., a day of non-firm service for the

customer combining firm and non-firm service could be interrupted for another customer seeking one month of non-firm service. We do not believe such an approach is just and reasonable. It makes little sense to ask the customer to cobble together a collection of firm and non-firm requests when the transmission provider has better information about when the service may be available or unavailable. It is therefore appropriate to require the transmission provider to grant the service on a conditional basis, as we explain further below.

926. We are however modifying the planning redispatch obligation, and similarly limiting the conditional firm option, to better reflect the manner in which redispatch or special protections schemes are used by transmission providers, in recognition of certain legitimate reliability concerns and the inherent difficulty of long-term projections in this area. This Final Rule limits transmission providers' planning redispatch obligations by removing the current obligation to provide planning redispatch for an indefinite period as long as the redispatch is cheaper than the relevant transmission upgrades. We also limit the conditional firm option by linking it to the transmission upgrades or a biennial assessment of the conditions.

927. We find such an open-ended obligation to provide this service is not necessary to remedy undue discrimination, nor is it consistent with the need to maintain system reliability. As indicated above, transmission providers temporally limit their use of planning redispatch and curtailment of resources and there is no evidence that transmission providers use these options on a prolonged basis, e.g., for more than a few

years, without upgrading their transmission systems. Rather, over the long run, transmission providers generally will construct sufficient transmission to integrate their resources on a firm basis. This is consistent with transmission planning requirements and the emphasis placed upon transmission expansion in this Final Rule. The modifications to long-term point-to-point service we adopt are consistent and comparable to the existing use of these options by transmission providers' bundled retail native loads. Thus, the planning redispatch and conditional firm options will be available primarily as interim measures until transmission systems are upgraded to meet the transmission service request. We believe this limitation will have the added benefit of lessening disincentives to provide the service so that more planning redispatch is offered to transmission customers by transmission providers.

928. We disagree with TDU Systems' statement that conditional firm service does not ensure comparability among types of transmission service or between transmission providers and transmission customers. TDU Systems' assertion is unsupported by any explanation or examples of how the conditional firm service would degrade comparability. Nevertheless, we believe the argument is essentially a collateral attack on Order No. 888. Order No. 888, not this rulemaking, created the distinction between point-to-point transmission service and network integration service. We did so to recognize the different ways in which transmission providers typically use their system. The two services are not precisely the same, nor were they intended to be identical. Nothing in this Final Rule changes these distinctions. Indeed, we are not changing the

relative priorities applicable to firm point-to-point service, network integration service and service to bundled native load.⁵⁸⁸ These services do, and will continue to, share the same priority – the highest priority of firm service on the transmission provider's system. The only change, as it relates to the conditional firm option, is to allow the customer to elect to have its long-term firm transmission service interrupted under certain defined circumstances. This does not harm other firm customers. Indeed, it has precisely the opposite effect: it permits an interruption to maintain firm service to other customers. Moreover, we find, as indicated above, that conditional firm service is necessary to remedy undue discrimination.

929. The addition of conditional firm service therefore does not significantly alter the existing balance between the point-to-point and network service. Customers of network service retain flexibility that is not enjoyed by point-to-point customers. Moreover, conditional firm does not reduce the availability of secondary network service or the ability of network customers to temporarily undesignate network resources any more than short-term firm point-to-point service already reduces the availability of these network customer options. We therefore reject TDU Systems' arguments and find that the addition of conditional firm service is necessary to remedy undue discrimination and will otherwise increase utilization of the grid without impairing system reliability.

⁵⁸⁸ See supra section V.D.5.b.

(2) Reliability

(A) Ability to Predict Redispatch Opportunities and System Conditions in the Long Run

Comments

930. Some commenters state that redispatch, used as a planning tool rather than as short-term operational tool, is overly complex, prone to causing disputes, reduces reliability and thus should not be included in the pro forma OATT.⁵⁸⁹ Southern asserts that planning redispatch should not be required where it reduces reliability by reducing a utility's reserve margin, shifting the operational, reliability and economic risks from the new customer to native load, or causing a single contingency to overload the system. Additionally, Xcel states that pledging a network resource to support planning redispatch carries a risk of penalties for inadequate resources in some areas. MISO states that contingency conditions must be considered and respected when evaluating planning redispatch options so that there is no reliance on curtailment of service. MidAmerican and Progress Energy conclude that the customer must accept the risk of selecting planning redispatch service over transmission construction.

931. Several commenters request modification of the existing planning redispatch provisions of the pro forma OATT.⁵⁹⁰ They state that the Commission should clarify that

⁵⁸⁹ E.g., Duke, Entergy, WAPA, NRECA, NPPD, LPPC, and Southern.

⁵⁹⁰ E.g., EEI, Indianapolis Power, Public Power Council, Southern, Seattle, Sacramento, and LPPC.

that Utah Municipals do not recommend because it would be extraordinarily costly and promote discrimination. In its reply comments, Entegra states that customers seeking planning redispatch are not seeking to shift a disproportionate share of the risks or costs to native load or other users of the system.

939. In its reply comments, EPSA further argues that the Commission should place the burden of showing unreliability in a particular instance on the transmission provider. EPSA also argues that transmission providers should not be allowed to delay service through feasibility studies. EPSA contends that planning redispatch will not delay needed system upgrades and, instead, will ensure optimized use of the existing system that will provide additional information about the system's capabilities to regional planning initiatives. In its reply comments, Morgan Stanley states that the Commission should establish clear standards as to the degree of expected reliability that appends to a firm transmission sale and allow transmission providers to sell as much of the system as can be sold on a firm basis, consistent with maintaining the reasonable standard.

940. EEI and some transmission providers add that the conditional firm product could result in an oversubscription of a transmission system in violation of NERC reliability standards that require the transmission system to be planned to meet all firm needs.⁵⁹⁵

ELCON states that conditional firm service may not truly support long-term contracts for firm power but may lead to a greater volume of short-term trading.

⁵⁹⁵ E.g., Ameren, Southern, and EEI.

Commission Determination

941. Many commenters are concerned that the options described in the NOPR will impair system reliability. We have taken these comments into account and have tailored the modifications to long-term point-to-point service so as to not impair system reliability. There are two important limitations that provide such protections. First, we make clear that transmission providers are not required to offer planning redispatch or conditional firm service if doing so would impair system reliability.⁵⁹⁶ Second, as explained above and discussed in further detail below, we are limiting the time period under which either option is offered. We do so because forecasts of potential redispatch or interruption options become more speculative over time and to require a transmission provider to commit for a substantial period of time, subject to the uncertainty inherent in such long-term projecting, has the potential to degrade reliability. With these two limiting conditions, we find that neither the planning redispatch nor conditional firm option will degrade reliability and, as discussed above, that both are necessary to remedy undue discrimination.

⁵⁹⁶ A transmission provider may not be able to provide conditional firm service without impairing the reliability of its system if it is required, for example, to manage many conditional firm point-to-point reservations across the same path. The ability of system operators to track, tag and manage curtailment of multiple conditional firm reservations is necessarily limited by time, human resources and other reliability-related duties of the operators.

942. We agree with a majority of commenters that over the long term, new resources should be supported by sufficient transmission capacity to deliver their output reliably.

Imposing a planning redispatch or conditional firm obligation over the long-run would not be consistent with the need to increase the reliability of the grid or otherwise necessary to remedy undue discrimination. Rather, it would tend to degrade reliability over time, contrary to the public interest and the underlying goals of EPAct 2005.

Projections of planning redispatch options and conditional firm conditions are more accurate in the near term and, hence, should facilitate the efficient use of existing resources without impairing reliability.

943. We therefore impose limits on the transmission provider's current planning redispatch obligations. We do so by removing the obligation to provide planning redispatch for an indefinite period as long as the redispatch is less expensive than the relevant transmission upgrades. Section 13.5 of the pro forma OATT could, in conjunction with rollover rights, allow for an extremely long-term obligation to provide planning redispatch in lieu of upgrading the transmission system. We find that this existing obligation may unreasonably harm reliability and provides incorrect incentives to delay necessary grid expansion. We emphasize that the obligation to provide planning redispatch applies only when the service can be provided reliably.

944. We also limit the time period over which a transmission provider must predict the system conditions or conditional hours that would apply to customers using the conditional firm option. We do so in recognition of the difficulty in attempting to

forecast curtailment options over the long-term and the fact that there is no evidence that transmission providers perform similar forecasts for their native load customers. We do not, however, eliminate entirely the risk of predicting future system conditions or shift it in whole to the requesting transmission customer as requested by certain commenters.

We believe that the transmission provider should retain responsibility for incorporating reasonable assumptions into its transmission models so that it can manage this risk, just as it currently manages the prediction risk in its ATC models.

945. We will now turn to certain clarifications and other issues raised by the commenters. We acknowledge that planning redispatch to support annual service may require redispatch of generation during the peak month or months. Since transmission providers plan their generation to meet their peak native load plus reserves, the transmission provider's resources may, in some cases, be fully employed to meet the needs of bundled retail native load and thus may not be available to provide redispatch during the peak period.⁵⁹⁷ In such an instance, the unavailability of such resources to provide redispatch service will constitute a legitimate basis for denying planning redispatch service. However, we will not excuse the existing obligation that requires transmission providers to study any available planning redispatch, including redispatch that might provide some but not all of the service requested. Given that some

⁵⁹⁷ See, e.g., Arizona Public Service Co. v. Idaho Power Co., 95 FERC ¶ 61,081 at 61,241 (2001) (resources projected to be unavailable during system peak month to provide planning redispatch).

transmission providers have acknowledged their own use of planning redispatch for their network resources,⁵⁹⁸ the service must continue to be available to those seeking point-to-point service to ensure comparability.

946. We reiterate that the transmission provider remains obligated to provide planning redispatch from its resources as long as the planning redispatch does not (1) degrade or impair the reliability of service to native load customers, network customers and other transmission customers taking firm point-to-point service or (2) interfere with the transmission provider's ability to meet prior firm contractual commitments to others.⁵⁹⁹

We continue to believe these are the appropriate exceptions and will not adopt a broad and undefined reasonableness standard as suggested by Indianapolis Power. We agree with Southern that the transmission provider may consider the impact of the planning redispatch service in reducing its reserve margin below that necessary to maintain reliability or causing a single contingency to overload the system in determining whether the service can be reliably provided.

947. Further we will not excuse transmission providers from the obligation to manage multiple planning redispatch or conditional curtailment obligations simply because some commenters express concerns about planning and modeling impacts. While we do not take these concerns lightly, we believe they can be managed by transmission providers.

⁵⁹⁸ E.g., Entergy.

⁵⁹⁹ See also Order No. 888 at 31,739.

The planning redispatch obligation has existed for ten years, and with it the potential for multiple planning redispatch requests. We have no evidence that transmission providers have been unable to manage the process. Moreover, by scaling back the time period for which transmission providers must plan for provision of redispatch, we have greatly reduced any planning and modeling impacts. We believe that whatever additional work the options cause with regard to planning and modeling, it is small and more than offset by the considerable value of the options which allow for more efficient use of the transmission system, expansion of long-term uses of the grid and remedying of undue discrimination.

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. For example, transmission providers operating hydro-based systems must predict both system load growth and water availability in order to determine whether resources will be available in the next few years to provide redispatch. 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.

949. We also repeat that planning redispatch service does not need to be provided if doing so would impair the firmness of service to existing transmission customers. For example, pre-existing federal obligations, such as those described by Bonneville, WAPA and Bureau of Reclamation, would qualify as the type of firm commitments to others that would excuse transmission providers from the planning redispatch obligation to the extent that redispatch impaired service to these customers.

(B) Impact on Network Customers and Native Load

950. Several commenters argue that the use of planning redispatch may remove the ability to use reliability redispatch in real-time operations to respond to system contingencies, resulting in more curtailment of network and native load.⁶⁰⁰ In addition to reducing availability of redispatch as an operational tool, NRECA contends that planning redispatch will reduce ATC for network service and the incentive to build new transmission. Several commenters state that planning redispatch may unfairly shift costs

⁶⁰⁰ E.g., EEI, Duke, Imperial, LPPC, PNM-TNMP, Public Power Council, NRECA, NPPD, Southern, and Progress Energy.

to network and native load customers.⁶⁰¹ Progress Energy argues that such a mandate places the power grid in serious jeopardy because the system has not been designed to handle the redispatch planning model. Progress Energy and Nevada Companies state that the planning redispatch option could conflict with transmission providers' state resource planning obligations to reliably serve load at least cost. Exelon replies, however, that planning redispatch could increase flexibility for network customers by increasing the availability of point-to-point service across adjacent transmission systems to bring generation to network loads.

951. Some commenters argue that the conditional firm option would adversely impact system reliability by subjecting firm customers to additional curtailments once conditional curtailment hours are exceeded.⁶⁰² NRECA and Utah Municipals state that the conditional firm service will reduce the flexibility of network customers by preventing network customers from using secondary network service, a right that NRECA argues is protected by FPA section 217.

Commission Determination

952. We reiterate that transmission providers are not required to offer planning redispatch and conditional firm point-to-point service if doing so would impair the

⁶⁰¹ E.g., EEI, TAPS, LDWP, MidAmerican, Southern, Community Power Alliance, and MISO Reply.

⁶⁰² E.g., Duke, LPPC, NRECA, NPPD, Progress Energy, Southern, APPA, and South Carolina E&G.

reliable service to firm customers, including native load and network customers. The concerns of the commenters regarding the impacts on native load, network and other existing firm uses are therefore misplaced.

953. Transmission providers are already obligated to provide planning redispatch service pursuant to Order No. 888 and thus arguments that the planning redispatch option will harm existing customers is equally misplaced. Indeed, under the limitation on the duration of planning redispatch service imposed in this Final Rule, transmission providers will be able to better manage the risks of curtailment for current users of the transmission grid. This is because the obligation to redispatch will no longer be an open-ended obligation. Customers will need to commit to upgrade the system or to have their service reassessed periodically. Both of these allow the transmission provider to better plan to serve needs reliably because it reduces the unknowns. With regard to NRECA's argument that planning redispatch will cause less flexibility in real-time and more potential for curtailments of network customers and bundled retail native load, all sales of point-to-point service could to some extent cause more curtailments of network customers and bundled retail native load. Our decision today limits the existing planning redispatch obligation for point-to-point service, rather than expanding it.

954. Similarly, the conditional firm option does not reduce the availability of secondary network service or the ability of network customers to temporarily undesignate network resources any more than short-term firm point-to-point service already reduces the availability of these network customer options. We see no reason to reject the

conditional firm option so that transmission providers avoid offering higher-quality service such as conditional firm point-to-point service in order to retain the ability to offer lower-quality service such as secondary network service.

955. Finally, we believe that network customers can benefit from the use of the planning redispatch and conditional firm options available in a point-to-point transmission service request. As described below, long-term point-to-point service that employs the planning redispatch or conditional firm option would qualify as a network resource on any adjoining system importing that resource.

(3) **Implementation of Planning Redispatch and Conditional Firm Options**

956. Commenters raise various concerns regarding specific implementation issues associated with the planning redispatch and conditional firm options. We address those concerns below, but first provide an overview of the planning redispatch and conditional firm service required in this Final Rule in order to outline the new rights and obligations of transmission providers and customers. Following this overview, we address specific comments relating to the service.

957. Pursuant to the modified obligations adopted in this Final Rule, where a request for long-term point-to-point firm transmission service is made and cannot be satisfied out of existing capacity, the transmission provider shall, at the request of the customer and in the system impact study, identify (1) the transmission upgrades necessary to provide the service, and (2) the options for providing service during the period prior to completion of

those transmission upgrades. Additionally, if upgrades cannot be completed prior to expiration of the requested service term, the transmission provider shall, at the request of the customer and in the system impact study, identify options for providing the service during the requested term. The options studied by the transmission provider must include planning redispatch and conditional firm options.⁶⁰³ The transmission provider, at its discretion, may study and offer a mix of planning redispatch and conditional firm options for a single service request. We provide further detail on each required option below.

958. If the transmission provider determines that planning redispatch is available, it shall provide the customer with non-binding estimates of the incremental costs of redispatch and identify the relevant constrained flowgates for which redispatch will be provided. For the conditional firm option, the transmission provider shall identify the conditions and hours pursuant to which the service may be curtailed, using a secondary network curtailment priority, to maintain reliability. Specifically, the transmission provider shall identify (1) the specific system condition(s) when conditional curtailment may apply and (2) the annual number of hours when conditional curtailment may apply. Customers agreeing to take conditional firm service must choose one of these options, conditions or hours.

⁶⁰³ Although partial interim service is not addressed in this rulemaking, we note that the OATT continues to require this service, on an as available basis, if a multi-year service request is denied.

959. Where the customer requests firm service for more than two years, but is unwilling to commit to a facilities study or the payment of network upgrade costs, the transmission provider shall identify and provide the planning redispatch or conditional firm options subject to the following limitation. The transmission provider shall have a periodic right to reassess (1) the planning redispatch required to keep the service firm or (2) the conditions or hours under which the transmission provider may conditionally curtail the service. This reassessment may occur every two years during the term of the service, i.e., at the end of year two, year four, year six, and year eight of a ten-year service. The transmission provider may not implement reassessments during intervening periods nor may it reassess the conditions in order to amend the service agreement in an intervening year should it forego any biennial reassessment.⁶⁰⁴

960. The service agreement shall specify the relevant congested transmission facilities and whether the transmission provider will provide planning redispatch, a mix of planning redispatch and conditional firm, or conditional firm in order to provide the point-to-point transmission service. For the conditional firm option, customers must choose among and the service agreement must specify either (1) specific system condition(s) during which conditional curtailment may occur or (2) annual number of

⁶⁰⁴ For example, if a transmission provider opts to forego the reassessment at the end of year two, the transmission provider may not reassess the conditions of the service again until the end of year four of service for imposition of new conditions starting in year five.

conditional curtailment hours during which conditional curtailment may occur. We deem that any service agreement that incorporates planning redispatch or conditional firm options is a non-conforming agreement and must be filed by the transmission provider pursuant to section 205 of the FPA. Additionally, transmission providers must file with the Commission any amendments to these service agreements that result from reassessments. If a transmission provider proposes to change the redispatch or conditional curtailment conditions due to a reassessment, the transmission provider must provide the reassessment study to the customer along with a narrative statement describing the study and reasons for changes to the curtailment conditions or redispatch requirements no later than 90 days prior to the date for imposition of these new conditions or requirements. The transmission provider shall assess the conditions based on two years of service or the continuation of the term of service, whichever is less.

961. In situations in which the customer commits to paying the costs associated with upgrades necessary to provide the service on a fully firm basis, the conditions or hours identified by the transmission provider shall remain in effect until such time as the upgrades have been completed. Also, for such customers, the service agreement shall specify the upgrade costs as determined through the facilities study.

(A) **Eligibility for and Timing of Planning Redispatch and Conditional Firm Options**

NOPR Proposal

962. In the NOPR, the Commission proposed that customers who request long-term firm point-to-point transmission service and have the service denied because of lack of ATC would be eligible to receive planning redispatch service or, if the Commission chose to adopt the conditional firm service option, conditional firm service. The Commission also proposed earlier evaluation of the planning redispatch option in the system impact study rather than in the facilities study. The Commission proposed that, if it were to adopt conditional firm service, the evaluation of conditional firm availability should occur prior to a system impact study or facilities study.

Comments

963. If the conditional firm option is required by the Commission, many commenters believe it should be a bridge product to span the gap between when the relevant transmission service request is being studied and when the relevant upgrades become operational.⁶⁰⁵ These commenters state that a bridge product is appropriate because it would not depress funding for new transmission infrastructure and would better meet the NOPR's and Congress' grid expansion objectives. In their view, use of a bridge product

⁶⁰⁵ E.g., Progress Energy Supplemental, PNM-TNMP Supplemental, LPPC Supplemental, APPA Supplemental, TAPS Supplemental, TDU Systems Supplemental, NRECA Supplemental, EEI Supplemental, Entergy Supplemental, Ameren Supplemental, Powerex Supplemental, and MISO Supplemental.

that most of the time the embedded cost of transmission is higher than the costs of upgrades, adding that customers find requests for a transmission upgrades to be a time consuming and costly impediment to transmission access. Further, Utah Municipals add that limited and occasional redispatch or curtailment, would be more economically efficient than the construction of transmission facilities most of the time.

975. Several commenters state that it would be extremely burdensome to develop, at the system impact study stage, a reliable estimate of the number of hours of redispatch and the cost of the planning redispatch.⁶¹⁷ These commenters state that this would require substantial investment in probabilistic studies of equipment availability and extensive training of personnel and expansion of data collection, yet still would not provide reliable estimates of the number of hours or costs of the service. MISO states that at a minimum, this would require two years to implement.

976. EEI asserts that conditional firm service should be determined based on system impact studies and facilities studies so that the customer can evaluate the costs of upgrades versus the lack of reliability of the conditional firm service. EEI and others also propose that conditional firm service only be available when upgrades cannot be completed during the term of service or during the period prior to completion of transmission upgrades.⁶¹⁸ In its reply comments, Bonneville disagrees that conditional

⁶¹⁷ E.g., EEI, Southern, TVA, SPP, E.ON, and MISO.

⁶¹⁸ E.g., APPA, PNM-TNMP, and Southern.

firm service should be an interim service available only when the customer has agreed to pay for upgrades, stating that such a requirement would undercut the value of conditional firm service. Bonneville adds that, for example, the costs to build upgrades in order to resolve a constraint in a two-month period could raise the costs of the conditional firm service to a prohibitive level for little additional benefit to the customer.

Commission Determination

977. As we explain above, the Commission finds that both planning redispatch and conditional firm point-to-point service must be offered under certain circumstances for the provision of reliable and non-discriminatory point-to-point transmission service. We set forth below the parameters of this service, keeping in mind the concerns expressed by commenters.

978. First, the planning redispatch and conditional firm options need only be made available to customers who request firm point-to-point service of more than a year in duration. When the requested firm point-to-point service is not available and the customer agrees to a system impact study, the transmission provider must evaluate the planning redispatch and conditional firm option at the customer's request. If the customer requests study of the planning redispatch or conditional firm options, the system impact study must identify the following: (1) the system constraints, identified by transmission facility or flowgate, causing the need for the system impact study; (2) additional direct assignment facilities or network upgrades required to provide the requested service; (3) redispatch options, including an estimate of the incremental costs

of redispatch and the relevant congested transmission facilities for which redispatch will be provided; and (4) conditional firm options, including the number of conditional curtailment hours and the specific system conditions during which conditional curtailment may occur. Transmission providers may recover the costs of studying these options through the system impact study agreement.

979. Second, we adopt limitations on the nature of the planning redispatch and conditional firm options to reflect the two different types of customers that may request the service: customers who support the construction of upgrades and those who do not.

980. For customers supporting the construction of upgrades, the planning redispatch or conditional firm options will serve as a bridge until upgrades are constructed to remedy the congested transmission facilities. For these customers, the transmission provider must offer planning redispatch or conditional firm service until the time when the upgrades are constructed. The conditions or redispatch applicable to this period must be specified in the service agreement and are not subject to change. We impose this requirement because customers who commit to support transmission upgrades are typically those financing and constructing new resources. These customers require certainty both with regard to upgrade costs and, before upgrades can be constructed, the redispatch requirements or curtailment conditions that may apply to their service. We disagree with Williams and BP Energy that requiring transmission providers to offer this bridge product will present more opportunities for undue discrimination. As we note above, available information on transmission providers' current uses of redispatch and

curtailment plans for their retail native load indicates that the mechanisms are used for relatively short periods of time until upgrades are completed to resolve the transmission insufficiencies. Comparable services for long-term point-to-point customers should therefore be similarly limited to shorter time periods or otherwise linked to transmission upgrades.

981. For customers choosing not to support the construction of new facilities, the planning redispatch or conditional firm options also must be made available as a reassessment product, i.e., subject to certain limitations. Although many transmission providers argue that planning redispatch and conditional firm service should be offered only to customers who seek to upgrade the grid, we disagree. We find that there are legitimate circumstances under which customers may not choose to support system upgrades – either because the costs of construction are too high or because the term of service (e.g., less than five years) does not merit the construction of additional facilities. We will therefore make planning redispatch and conditional firm service available to such customers, but subject to certain limitations to reflect the nature of the services. Specifically, we must select a limitation on the term for the conditions that permit interruption or redispatch, given that, for these customers, the term is not circumscribed by the period during which upgrades are constructed. We adopt two years as the appropriate time period to allow the transmission provider to reassess the conditions under which planning redispatch or conditional firm service is provided. The transmission provider will retain the right to reassess the planning redispatch and

conditional firm option after the first two years of service, and every two years thereafter.

The transmission provider shall reassess (1) the redispach required to keep the service firm or (2) the conditions or hours under which the transmission provider may conditionally curtail the service. The customer will receive service for the requested term unless the transmission provider determines through its biennial reassessment that the firm point-to-point service can no longer be reliably provided. The customer may also choose to terminate the service at the time of reassessment if the service no longer meets its needs.

982. We select two years as providing a reasonable balance between the concerns of potential customers and transmission providers. We recognize that a shorter period would increase the reliability of predictions, as sought by certain transmission providers, but find that a two-year period is consistent with the bridge concept, given that two years is often less than the typical time to construct new facilities. While this is a shorter period than some transmission customers would desire, customers who require greater certainty over the long-term can obtain that certainty by agreeing to support the construction of new facilities. In the long-run, all firm transmission customers, including conditional firm customers, should support the expansion of the grid to reliably serve load.

983. We decline to adopt any of the suggestions to address unique circumstances that may arise in which upgrades are prohibitively expensive. Specifically, we will not adopt Constellation's suggestion that customers be able to rebut the presumption that required

upgrades are just and reasonable. In this Final Rule, we provide customers with the option of obtaining planning redispatch or conditional firm service for a long term, with the ability to roll over a five-year or longer reservation, subject to a limitation that the underlying restrictions on the service, i.e., the conditions for redispatch or curtailment, may be reassessed by the transmission provider every two years. We believe that this option is superior to that proposed by Constellation because it will provide the customer with rollover rights while ensuring that transmission providers can reliably operate their transmission systems. Additionally, since issues of lumpy capacity are present in the provision of transmission services generally, we will not address such issues in this Final Rule as they do not present issues unique to planning redispatch or conditional firm options.

984. Contrary to the assertion of several commenters, we believe that transmission providers would take greater risk in committing to conditions for the entire term of a 10-year conditional option than they take today in committing to provide unconditioned firm point-to-point transmission service for a similar period. Planning for reliable service for existing transmission customers is a difficult process, but it is much more difficult to plan over an extended long-term period for reliable service when the service is firm for most of the hours of the year and less firm for other hours. This is because many transmission providers use annual hourly peak load for two to 10-year planning purposes. They would need to substantially change their planning methods to ensure no change in service for a conditional firm customer that is not expected to be served during the peak hour. We

therefore adopt a two year assessment window to provide an appropriate degree of flexibility for transmission providers' planning needs.

985. We acknowledge, however, that some commenters, such as Bonneville and Nevada Power, state that they may be able to provide conditional firm service over a period longer than two years, without the need for reassessment. The Commission encourages the provision of planning redispatch or conditional firm service for longer periods where it is practical. In the event a transmission provider is able to extend the assessment period, we will allow the transmission provider to waive or extend its right to reassess the availability of the option, provided that the waiver or extension is provided consistently for all similarly situated service.

986. With regard to timing of the study of planning redispatch and conditional firm options, the Commission finds that study of both options is appropriate in the system impact study. The obligation for the transmission provider to study planning redispatch options in the system impact phase is already present in the existing OATT.⁶¹⁹ The Commission clarifies in this Final Rule the specific requirements necessary to meet this obligation. Transmission providers, when requested by potential customers, must provide non-binding estimates of the incremental costs of planning redispatch and identify the relevant congested transmission facilities for which redispatch will be provided.

Transmission providers will not be required to estimate the number of hours of redispatch

⁶¹⁹ See pro forma OATT section 19.3.

that may be required to accommodate the requested service as proposed in the NOPR.

The Commission is persuaded by commenters that such an estimate is of limited use to potential customers and is difficult, expensive and time-consuming for transmission providers to calculate with any accuracy.

987. Finally, the Commission disagrees that the study of planning redispatch options must necessarily go hand in hand with the study of the costs and construction requirements of facility upgrades. Again, the obligation to study planning redispatch in the system impact study is not new. Our action in reinforcing this existing obligation cannot violate comparability or, in itself, cause the slowing of study processes. We have moved to a later study of conditional firm options so that both options can be studied in tandem. Furthermore, we note that the structure of the reassessment product requires the study of both options at the system impact study phase, since by definition customers opting for the reassessment product are not likely to enter into a facilities study agreement. We acknowledge that the few changes that we are making to the planning redispatch obligation may increase requests for study of the option and certainly the new conditional firm option will need more study than in the past. While we recognize the tension between the adoption of requirements to speed study completion and the increase in studies' complexity caused by the conditional firm option,⁶²⁰ we will not forego a

⁶²⁰ In section V.D.5.a, we adopt a requirement that transmission providers post metrics on their performance in processing system impact studies and facilities studies.

beneficial new option for customers because of this tension. We expect that transmission providers will be diligent in completing the system impact studies and in bringing to our attention any difficulties in meeting deadlines caused by the study of the two options.

(B) Who Must Provide Planning Redispatch and Conditional Firm

NOPR Proposal

988. In the NOPR, the Commission requested comment on the applicability of these two options to transmission providers who operate as RTOs and ISOs. The Commission also requested comment on which resources should be required in the provision of planning redispatch. First, the Commission proposed that the planning redispatch requirement apply to the redispatch of the transmission provider's own generation resources, but not to obligate transmission providers to purchase new resources to provide the service. If a transmission provider cannot accommodate a long-term firm point-to-point transmission request through planning redispatch, the Commission proposed requiring the transmission provider to identify additional generators in other control areas that could relieve the constraint. The Commission also requested comment on whether the planning redispatch obligation should be expanded to require the use of network customer resources in addition to transmission provider resources or expanded to require that transmission providers contract to purchase off-system resources to facilitate the planning redispatch.

(i) Application to RTOs and ISOs

Comments

989. RTOs state that reforms regarding planning redispatch and conditional firm services are unnecessary in RTO markets with financial congestion management because these markets already provide sufficient redispatch inside RTOs and sufficient interconnection service for generators located at RTO boundaries to address the Commission's point-to-point service concerns.⁶²¹ Ameren and MISO add that the options could disrupt the distribution of financial transmission rights in RTO markets. Others disagree and argue that planning redispatch should be used by RTOs to define the current and future operational environment to ensure that systems are not overbuilt.⁶²² AWEA contends that, since RTOs and ISOs vary considerably in the services they offer, RTOs and ISOs should be required to demonstrate that their services are consistent with or superior to planning redispatch and conditional firm services. In particular, AWEA argues that RTOs that do not provide financial rights should be required to provide both of these services. Exelon states on reply that the Commission has proposed minor changes to the existing planning redispatch requirement that should not be impractical or too burdensome for RTOs to administer.

⁶²¹ E.g., MISO, PJM, California Commission, and ISO New England.

⁶²² E.g., AWEA, Indianapolis Power Reply, and Exelon Reply.

ISOs need not amend their tariffs if the Commission has previously found that these tariffs were just and reasonable without the inclusion of pro forma section 13.5 planning redispatch provisions. We will not require incorporation of the more limited planning redispatch obligations adopted in this Final Rule if RTOs and ISOs have already been excused from the planning redispatch obligations of the existing pro forma OATT.

(ii) **Generation Resources Required for Planning Redispatch**

Comments

994. Most commenters agree that resources in addition to the transmission provider's resources can and should participate in the provision of planning redispatch.

Commenters differ as to whether this participation should be mandatory or voluntary. A few commenters maintain that participation by resources outside the transmission provider's control area could have adverse impacts on reliability in the control area.⁶²⁵

995. In arguing for mandatory participation, EEI and others contend that all generation resources owned or operated by all jurisdictional transmission customers in the control area or balancing authority area should be obligated to redispatch to accommodate new requests for service in order to avoid undue discrimination.⁶²⁶ Exelon argues that transmission providers should redispatch resources of its network customers, subject to appropriate compensation. SPP contends that generation affiliated with transmission

⁶²⁵ E.g., Ameren, PNM-TNMP, Xcel, and WAPA.

⁶²⁶ E.g., Southern, FirstEnergy, MidAmerican, and Community Power Alliance.

owners that have transferred functional control of their transmission assets to an RTO should not have any greater planning redispatch obligation than unaffiliated generation.

In its reply comments, Entergy states that the Commission at a minimum should continue to allow network customers to request that transmission providers redispatch network customer resources in order for the customer to designate a new network resource.

996. Others argue for a least-cost economic dispatch to relieve real-time system constraints, including not only the transmission provider's own resources and those of its network customers, but also all non-affiliated resources both within and outside its footprint that choose to be included.⁶²⁷ EPSA explains that this redispatch would: require transmission providers to solicit offers from resources to provide energy and perhaps ancillary services; be based on a resource's offer of service and take into account generating resource and transmission operating limits; include performance assurance terms, unit commitment procedures, billing, compensation and bidding protocols, confidentiality protections, and information-sharing protocols; and dispute resolution procedures to avoid disputes rising to the level that would require judicial or regulatory intervention. AWEA supports Deseret's OATT provisions that require the transmission provider to relieve constraints by the least cost means, whether by seeking a change in

⁶²⁷ E.g., AWEA, Project for Sustainable FERC Energy Policy, Exelon, Powerex, Constellation, Williams, Sempra Global, PJM, EPSA, and Entegra Reply. Sempra Global contends that the Commission should require transmission providers to offer redispatch of non-affiliated resources both within and outside its footprint, subject to pre-existing contractual commitments.

generation output from the transmission provider's merchant function or from any other feasible generator. Williams suggests that independent generators must be allowed to participate in the provision of planning redispatch service through submission of a formulary rate to the transmission provider. If the Commission intends to have non-affiliated generators participate in planning redispatch, PPL states that the Commission should require transmission providers to negotiate agreements with generators on their systems.

997. TranServ, MidAmerican, and Nevada Companies support a planning redispatch service similar to that employed by the Mid-Continent Area Power Pool, whereby customers arrange for their own redispatch through bilateral or centralized energy markets and submit plans for approval to their transmission provider and reliability coordinator.

998. Several commenters discuss the need for market development in conjunction with the planning redispatch obligation. TranServ and Xcel state that the planning redispatch option may force transmission providers without generation assets to develop some form of energy market to arrive at the costs of redispatch. Southern and Progress Energy add that forced adoption of such a market would raise significant political opposition and be contrary to the Commission's commitment in the NOPR to avoid such restructuring.

999. EPSA, AWEA and PJM support such market development. When a generator in another control area is called upon to relieve a constraint in regions not administered by an RTO, PJM states that the Commission must direct the development of an alternate

LMP pricing scheme to establish “system marginal costs” that are consistent with transparent generator pricing in RTO markets. EPSA and PJM argue that vertically integrated utilities in non-RTO areas should turn over functional control of their dispatch function to a disinterested entity or replicate the transparency by publishing generation dispatch. EPSA suggests that the Commission require this transparency to ensure nondiscriminatory redispatch.

1000. A few commenters state that any requirement for the transmission provider to purchase generation from outside the control area to facilitate planning redispatch is functionally unworkable and would adversely impact reliability.⁶²⁸ EEI supports the Commission’s proposal to have transmission providers identify off-system resources that could provide planning redispatch but requests clarification that no additional investigations or studies are required to identify these additional options. MidAmerican adds that the coordinated, open and transparent planning provisions of the NOPR should provide customers with the ability to identify off-system resources. EEI and Southern state that any redispatch on adjacent systems should be arranged by transmission customers and the service should be curtailed prior to other firm uses of the system if the off-system generator fails to perform. WAPA and Bonneville argue against the use of off-system redispatch, stating that lack of control over these resources could cause reliability problems on the originating transmission system. WAPA also believes that

⁶²⁸ E.g., Xcel, PNM-TNMP, and Public Power Council Reply.

off-system redispatch would not provide the price certainty needed by customers because the redispatched megawatts will differ based on the transmission system parameters, and customers would be required to pay for any loop flow resulting from the off-system redispatch.

1001. In its reply comments, EEI adds that a requirement for transmission providers to solicit planning redispatch proposals from generators inside and outside their control areas would require that transmission personnel become involved in generation and power sales matters in violation of the Commission's Standards of Conduct. Duke argues on reply that such an approach would require that third party generators reveal their costs to the transmission provider and that a means of estimating costs for all generators subject to planning redispatch would need to be set forth in the pro forma OATT.

1002. LPPC, APPA and TAPS oppose any requirement that transmission providers redispatch their network customer's resources as well as their own to provide planning redispatch, stating that this action would appropriate resources beyond the Commission's jurisdiction, result in endless conflict between transmission providers and resource owners, and interfere with network customer's use of their limited resources.

Commission Determination

1003. Order No. 888 compelled transmission providers to provide planning redispatch from their own resources.⁶²⁹ The Commission declines to expand that obligation to require transmission providers to solicit third party resources in order to provide planning redispatch. We will, however, require transmission providers to identify in the system impact study (1) generation resources located within the transmission provider's control area, including its own resources, that can relieve the congested transmission facility at issue, and (2) the impact of each identified resource on the congested facilities, e.g., the generator shift factor. The resources identified in the system impact study need not be available to provide the redispatch. Customers must simply be provided with the set of generators that could, if available, make a significant contribution toward relieving the constrained facility at issue. This information, in addition to the information provided through congestion planning studies, will provide the necessary information to customers wishing to solicit third party resources to relieve congested facilities in order to accommodate long-term firm point-to-point service. We note that this information is

⁶²⁹ See pro forma OATT section 13.5. With respect to SPP's assertion that transmission owners' affiliated generation should have no greater redispatch obligations than unaffiliated generation in RTOs, we find that relevant redispatch obligations in the RTO tariff and transmission owners' tariffs govern this issue. See Southwest Power Pool, Inc., 110 FERC ¶ 61,133 at P 17 (2005) (rejecting proposed provisions that would have removed the obligation for transmission owners to provide planning redispatch).

readily accessible by the transmission provider, as it is the same information used to determine pro rata curtailments of firm resources in contingency situations.

1004. In addition to identifying generation resources within the control area, the Commission also requires identification of resources outside the control area that may be able to relieve congested transmission facilities. To the extent the transmission provider is aware of generation resources outside of its control area that can relieve the constraint, the transmission provider must inform the customer of these resources. To be clear, this does not require the transmission provider to undertake any additional investigation or study to identify generation options located outside of the control area. To the extent the transmission providers has such information, however, it must provide it to the customer.

1005. The Commission will not mandate the use of network customer resources or other third party resources in the provision of planning redispatch.⁶³⁰ If they choose, network customers and third parties may voluntarily provide planning redispatch services. A seller is free to post its price to relieve a specific congested transmission facility and its ability to relieve the congestion. To facilitate provision of such service by third parties, we direct transmission providers to modify their OASIS sites to allow for posting of these third party offers. Accordingly, we direct transmission providers to work in conjunction with NAESB to develop this new OASIS functionality and any necessary business

⁶³⁰ Network customers will continue, however, to be obligated to make their network resources available to the transmission provider for reliability redispatch in real time.

practice standards. Transmission providers need not implement this new OASIS functionality and any related business practices until NAESB develops appropriate standards.

1006. Customers may then contract in advance with these third parties or use their own resources to secure planning redispatch services in lieu of or in addition to service from the transmission provider. In this way, customers can arrange for their own planning redispatch through bilateral markets and submit plans for approval to their transmission provider and reliability coordinator. The arrangements must, however, be sufficiently detailed and coordinated with the transmission provider to ensure that reliability is maintained.

1007. We therefore direct in this Final Rule that transmission providers work with customers to facilitate the use of third party generation, where available, in provision of planning redispatch. This entails review of redispatch plans submitted by customers, coordination between the transmission provider and reliability coordinator, and signaling third party generators when the redispatch is needed. These arrangements will require close coordination between the transmission provider, third party generators and transmission customers. The arrangements must be sufficiently detailed to allow the transmission provider to maintain reliability. Although we will not allow transmission providers to unreasonably deny customers the use of third-party resources to provide planning redispatch, it is the customers' ultimate responsibility to ensure that all the necessary contractual and technical arrangements are in place to maintain reliability. We

clarify for Entergy that this would allow transmission providers to continue to provide planning redispatch for network customers from the network customers' resources. We also clarify that transmission providers may curtail transmission customers if a third-party resource fails to perform its contractual redispatch obligation. This or any other remedy for non-performance must be specified in writing between the parties prior to commencement of the service.

1008. For the reasons discussed below regarding the TDA proposal, we decline to adopt the bid-based redispatch model suggested by EPSA. In section V.C.1 of this Final Rule, we similarly reject proposals to impose LMP and independent control of the dispatch function. We believe that a bid-based generation market design is not necessary to remedy undue discrimination in the provision of transmission service. We also believe that our modifications to the planning redispatch requirement, including the OASIS changes directed herein and the requirement that transmission providers make available information on generators capable of providing planning redispatch, will provide potential customers with greater information about redispatch choices and enable greater opportunities for planning redispatch and comparable service.

(C) Pricing of Planning Redispatch

NOPR Proposal

1009. In the NOPR, the Commission sought comment on which type of redispatch pricing would ensure effective use of the planning redispatch option. The Commission described one type of pricing, a formula rate, to include a MW quantity, the incremental

cost of fuel at the point of delivery, and the decremental cost of fuel at the point of receipt capped at the price of fuel. The Commission sought further comment on whether it would facilitate planning redispatch to base calculations of the various costs for input into the formula on the difference between the cost of ramping up a generator at the point of delivery and ramping down a generator at the point of receipt. The Commission also described a redispatch pricing proposal to calculate redispatch charges monthly and charge the higher of actual redispatch costs or the OATT rate each month made by PacifiCorp in response to the NOI.

Comments

1010. While many specific comments were received on the pricing of planning redispatch service, there is little consensus on this subject. Several commenters state that pricing challenges associated with planning redispatch are difficult if not insurmountable.⁶³¹

1011. MidAmerican and EEI argue that the current cap on planning redispatch at the costs of upgrades should be removed because a customer will always choose planning redispatch and the risks that redispatch costs exceed construction costs falls to the transmission provider and is either unrecoverable or passed on to other customers.

1012. According to several commenters, requiring the transmission provider to establish a standard fee for planning redispatch, either on the overall system or on a path-by-path

⁶³¹ E.g., Powerex, Manitoba Hydro, Seattle, NRECA, Ameren, and E.ON.

**ORDONNANCE N° 890-A
DE LA
FEDERAL ENERGY REGULATORY COMMISSION**

D. Non-Rate Terms and Conditions

1. Modifications to Long Term Firm Point-to-Point Service

507. In Order No. 890, the Commission concluded that the methods for evaluating requests for long-term point-to-point transmission service may not be comparable to the manner in which transmission service is planned for bundled retail native load and, therefore, may no longer be just, reasonable and not unduly discriminatory. To remedy this potential for undue discrimination, the Commission amended the pro forma OATT to require transmission providers, other than most RTOs and ISOs, to offer a modified form of planning redispatch as well as a conditional firm option to long-term point-to-point customers. A number of petitioners have requested rehearing of the Commission's decision to modify the planning redispatch requirements and institute a new obligation to offer the conditional firm option. We first address the threshold requirement to offer these options and then turn to implementation of each option.

a. Requirement to Offer Planning Redispatch and Conditional Firm

508. The requirement to offer planning redispatch was adopted in Order No. 888 under section 19.3 of the pro forma OATT. Transmission providers were required to identify, in each system impact study, system constraints as well as redispatch options available to resolve those constraints and provide planning redispatch to the extent redispatch was more economical than the cost of transmission upgrades. In Order No. 890, the Commission modified the planning redispatch requirement, adding specificity to the information required in the system impact study and limiting planning redispatch to an

through transmission congestion in the real-time energy markets and need no prior reservation in order to access transmission. The Commission did require, however, RTOs and ISOs that already provided planning redispatch pursuant to section 13.5 of the Order No. 888 pro forma OATT to modify the relevant provisions of their tariffs consistent with the directives of Order No. 890.¹⁹⁷ RTOs and ISOs not already providing planning redispatch were not required to amend their tariffs to include the planning redispatch option.

512. The Commission declined to adopt the conditional firm option for network service and made no changes to the planning redispatch provisions for network customers.

(1) Planning Redispatch

Requests for Rehearing and Clarification

513. Several petitioners object to the requirement that transmission providers offer planning redispatch point-to-point service.¹⁹⁸ They argue that the planning redispatch requirement can degrade the quality of service to existing firm customers by increasing loop flow and creating reliability problems or by shifting costs to them. They argue that planning redispatch increases curtailment risks to existing customers because generators are used in a manner that is different than the planned use of those generators. Ameren argues that planning redispatch is unduly discriminatory in that it requires the use of the

¹⁹⁷ The Commission explained such modification would include the transmission provider's obligation to post monthly redispatch costs for each transmission facility over which planning and reliability redispatch are provided.

¹⁹⁸ E.g., Ameren, NRECA, and TDU Systems.

to make this section consistent with the statements in Order No. 890 providing that a transmission provider is obligated to provide planning redispatch service to customers requesting long-term firm point-to-point service, but not to customers requesting short-term firm service.

Commission Determination

524. The Commission affirms the decision in Order No. 890, originally established in Order No. 888, to require transmission providers to redispatch their generation resources in certain circumstances to create additional capacity on the transmission grid.

Petitioners arguing for removal of this requirement have failed to show any actual degradation of reliability, degradation of service to other firm customers, or delay in grid expansion caused by planning redispatch service during the first 10 years in which the requirement was in place. We therefore decline to eliminate this long-standing option for point-to-point customers.²⁰³

525. We also affirm the limitation placed on the planning redispatch requirement, which we believe adequately address petitioners' concerns regarding potential effects on reliability or service quality. The Commission in Order No. 890 scaled back the

²⁰³ Arguments that the Commission has no authority to impose a planning redispatch obligation are a collateral attack on Order No. 888. We disagree with E.ON LSE's assertion that removal of the expansion cap placed a new burden on transmission providers by fundamentally changing the nature of the service. While Order No. 890 required planning redispatch to be provided even when it is more expensive than transmission upgrades, service is only guaranteed for two years if customers do not pay for upgrades. This puts a bound upon the service for transmission providers that benefits rather than burdens them.

obligation to provide planning redispatch service by severing the link between it and transmission upgrades, no longer requiring the provision of planning redispatch for an indefinite period.²⁰⁴ Under the modified planning redispatch option, transmission customers must agree to pay for transmission upgrades or agree to have the conditions of their planning redispatch service reassessed every two years. These modifications more appropriately balance customers' needs with transmission providers' reliability and native load obligations. Planning redispatch service under Order No. 890 is, therefore, superior to that service under Order No. 888, contrary to Ameren's assertions.

526. We disagree that planning redispatch will remove incentives for transmission expansion. As modified in Order No. 890, planning redispatch may provide a means for greater transmission investment as customers will be able to receive the bridge service prior to the completion of upgrades. The benefit of immediate access to the transmission grid could result in more attractive financing and cash flow options for new resources, in turn resulting in more investment in transmission. Moreover, customers taking the reassessment product may identify over time others willing to jointly fund upgrades, leading to further investment. In asserting a negative impact on transmission expansion, petitioners imply that planning redispatch will always be a less expensive option than investment in upgrades. But if that were true then planning redispatch would have proliferated over the last 10 years given that transmission providers were obligated to provide planning redispatch if it was more economical than transmission upgrades.

²⁰⁴ Order No. 890 at P 926.

527. Petitioners' concerns about harms to existing customers through increases in loop flow and curtailment risks are not unique to rights granted through the use of planning redispatch. The efficient use of the existing transmission grid, including every incremental new firm use, brings with it an increased risk in the instances and megawatt quantity of curtailment for all existing users of the grid. As the Commission explained in Order No. 890, the modifications to planning redispatch will enable transmission providers to better manage the risks of curtailment for current users of the transmission grid because the obligation to redispatch will no longer be open-ended.²⁰⁵ We reject TDU Systems' assertion that planning redispatch will increase costs for network customers because it is based upon an incorrect assumption that Order No. 890 would require transmission providers to redispatch network customers' resources for point-to-point customers.²⁰⁶

528. We disagree with NRECA and TDU Systems that planning redispatch service increases curtailment risk because generation is used differently than planned. By definition, transmission providers must study the resources that they will redispatch in order to offer each individual planning redispatch service. Thus, generation will be used by transmission providers as planned. While we acknowledge that planning redispatch service presents complicated modeling issues, even when limited to a two-year period,

²⁰⁵ See *id.* at P 593

²⁰⁶ TDU Systems cites to an argument made by NRECA that concerns the transparent dispatch advocates' proposal for inclusive bid-based real-time redispatch. NRECA Supplemental, Affidavit at 27.

modeling difficulties exist throughout the utility industry. If anything, the modifications to the planning redispatch option adopted in Order No. 890 lessen the modeling burden by scaling back the planning redispatch requirement.

529. With regard to loop flows, we agree with NRECA that changing and unpredictable loop flows make it more difficult for system operators to understand their systems and respond to contingencies properly. We do not agree, however, that planning redispatch will have any greater adverse effect on loop flows than the addition of a new generator to the grid or the addition of or a change to a firm point-to-point use. The effects of planning redispatch service will be studied in a system impact study well before the service is provided, like any other proposed firm use of the system. Transmission providers will therefore be able to adjust to planning redispatch uses of the system in the same way they now adjust to additions of generation and all new or changed firm point-to-point uses.

530. Planning redispatch service does not unduly discriminate against transmission providers by requiring them to use their resources to provide service. The Commission does not require the use of network customer and third party resources to provide planning redispatch point-to-point service because third parties and network customers do not provide the associated transmission service. Third parties or network customers that create additional grid capacity by redispatching, such as through a transaction that flows counter to the majority of flows on a line, cannot sell the additional transmission capacity that they create. A transmission provider using its resources to serve loads on its system can however create and sell additional transmission capacity on its system through

therefore see no need to limit the availability of planning redispatch service as Washington IOUs request.

539. It is not necessary to amend the curtailment priorities under the pro forma OATT in order for the planning redispatch requirement to be consistent with FPA section 217, as South Carolina E&G contends. As we explain in section II.B, section 217(b) provides certain protections to a specified class of utilities using their firm transmission rights, to the extent required to meet their service obligations. The provision of planning redispatch does not impair the use of those firm transmission rights, or otherwise marginalize native load, notwithstanding the curtailment priorities established in section 13.6 of the pro forma OATT. As the Commission explained in Order No. 890, there is no obligation to offer planning redispatch if it either (i) degrades or impairs the reliability of service to native load customers, network customers and other transmission customers taking firm point-to-point service or (ii) interferes with the transmission provider's ability to meet prior firm contractual commitments to others. We clarify that this exempts transmission providers from providing planning redispatch from resources that are expected to provide reliability redispatch in response to constraints. Further, if resources with restricted run times are required to meet the reliable service needs of native load, including reliability redispatch needs, these resources need not be offered for planning redispatch service. The obligation to offer planning redispatch is therefore consistent with the requirements of section 217.

540. Contrary to South Carolina Regulatory Staff's assertions, native load will not bear the costs of additional transmission capacity created through either the planning

redispatch or conditional firm options. While the options could lead to the construction of more transmission if customers agree to pay for transmission upgrades, during the period these services are provided they do not require the construction of transmission upgrades. Rather, they are provided by curtailing the customer or redispatching the transmission provider's resources to create long-term firm transmission. Moreover, costs otherwise recovered from native load customers are reduced by the additional revenues gained by the additional sales of conditional firm and planning redispatch service.

541. We also disagree that FPA section 217(k) precludes the Commission from finding that it is unduly discriminatory for transmission providers to engage in planning redispatch to serve native load while refusing to provide comparable service to long-term point-to-point customers. The intent of section 217(k) is to preserve the use of certain firm transmission rights to the extent required to meet the service obligations of a class of specified utilities. The statute thus protects these utilities' continued use of protected firm transmission rights during periods of constraint or emergency, when service might not otherwise be available. The transmission provider's use of planning redispatch (as well as conditional firm service) occurs prior to the occurrence of such conditions, when the transmission provider decides to bring a new resource onto its system. It is therefore unduly discriminatory for the transmission provider to refuse to make planning redispatch (or conditional firm service) available to similarly situated customers. Indeed, this furthers the intent of FPA section 217 by facilitating the ability of all long-term users of the transmission system to meet their service obligations, which the statute defines

broadly to include not only service to end-users, but also to distribution utilities serving end-users.²¹³

542. We agree with TAPS that Order No. 890 inadvertently failed to make modifications to section 32.3 that correspond to the amendments to 19.3 of the pro forma OATT to provide more information for customers requesting the planning redispatch option. We revise section 32.3 to make clear that the information required in a system impact study is nearly identical for network and point-to-point customers. We note that the amended section 32.3 only requires a transmission provider to provide an estimate of costs for the network customer to the extent it has cost data for the relevant network customer's resources.

543. However, we deny TAPS' request to address here the granularity of system modeling necessary to implement planning redispatch service. The ATC and planning-related reforms adopted in Order No. 890 will help address TAPS' granularity issue once these reforms are implemented. Transmission providers have been directed to address the effect on ATC of designating and undesignating network resources as part of the ongoing NERC/NAESB standardization effort.²¹⁴ To the extent TAPS has concerns regarding the modeling of ATC to respond to requests to designate network resources, those concerns should be addressed in the first instance through the NERC/NAESB

²¹³ See EPCA 2005 sec. 1233(a)(3) (to be codified at section 217(a)(3) of the FPA, 16 USC 824q(a)(3)).

²¹⁴ See Order No. 693 at P 1041.

process. We make no further changes to the planning and reliability redispatch services in the existing pro forma OATT as these services are already provided comparably to network customers.

544. We agree with EEI's requested change to provide consistency between the pro forma OATT and the preamble of Order No. 890. As the Commission stated repeatedly in Order No. 890, transmission providers are obligated to provide planning redispatch options only to customers requesting long-term firm point-to-point service.²¹⁵ We amend section 15.4(b) of the pro forma OATT accordingly. We also revise sections 19.1 and 19.3 of the pro forma OATT to make clear that the planning redispatch option is available to eligible customers, not just existing transmission customers, as provided in Order No. 890.

(2) Conditional Firm

Requests for Rehearing and Clarification

545. Several petitioners object to the Commission's decision to require transmission providers to offer conditional firm point-to-point service.²¹⁶ Ameren states that the conditional firm option is not superior to the options already available to customers under the pro forma OATT adopted in Order No. 888. Ameren contends that the conditional firm service options create more discretion and uncertainty in the processing of service requests, contrary to the Commission's stated goal of increasing transparency in the

²¹⁵ See, e.g., Order No. 890 at P 4, 78, and 911.

²¹⁶ E.g., Ameren, NRECA, and TDU Systems.

Commission Determination

552. The Commission affirms the decision in Order No. 890 to create a new conditional firm option in the pro forma OATT for customers seeking and denied long-term firm point-to-point transmission service.²¹⁸ We reiterate that, like the planning redispatch option, transmission providers are not required to provide conditional firm service if doing so would impair system reliability. Concerns regarding system reliability have thus already been addressed in the design of the conditional firm option.

553. We disagree with Ameren that the conditional firm option will create more discretion and uncertainty in processing of service requests. In Order No. 890, the Commission provided a detailed description of the characteristics, requirements and implementation of the new option, developed through multiple industry sessions and with supplemental comments. Ameren argues that the obligation to offer the conditional firm option should be eliminated unless the Commission provides further guidance regarding how to study its availability, yet Ameren does not identify the particular details that it believes are missing. Even if there is some initial uncertainty in the processing of service requests as transmission providers become comfortable with studying the conditional firm option, it is more than offset by the reduction in uncertainty faced by eligible

²¹⁸ As stated above, RTOs and ISOs with real-time energy markets are not required to offer the conditional firm option. Also, those transmission providers that do not provide long-term firm point-to-point service are exempt from providing conditional firm point-to-point service.

customers whose service requests would otherwise have been rejected for lacking as little as one hour of firm service during the year.

554. We decline to develop reliability guidelines for the provision of conditional firm service, as Ameren requests. Each transmission system will have a different ability to accommodate varying requests for conditional firm service. As with planning redispatch, any guidelines we create would necessarily be over or under-inclusive and either jeopardize the reliability of some transmission providers' systems or unnecessarily restrict the amount of conditional firm service that may be offered. Transmission providers may determine the amount of conditional firm service that they can reliably provide, as long as they do not reject requests from similarly situated customers.

555. We disagree that requiring transmission providers to offer conditional firm service violates FPA section 217. As we explain above, section 217 provides certain protections to a specified class of utilities using their firm transmission rights, to the extent required to meet their service obligations. By its very nature, conditional firm service will be conditional when the transmission provider cannot accommodate additional firm service in light of other commitments, including the firm service obligations of LSEs on its system or other existing customers. Moreover, transmission providers are not required to offer the service if doing so would impair system reliability. The restrictions placed on conditional firm service are thus consistent with, and not in contrary to, the requirements of FPA section 217.

556. We also disagree with South Carolina E&G that conditional firm service violates FPA section 217 because it will increase the amount and use of secondary network

service, in competition with the use of secondary network service by native load.

Secondary network service, also called priority non-firm service, is a non-firm transmission right. Increased use of secondary network service by conditional firm customers therefore does not disturb the use of firm rights protected by section 217. Similarly, FPA section 217(k) does not preclude our finding that failure to offer the conditional firm option is unduly discriminatory since the conditional nature of the service is not within the scope of service protected by FPA section 217(b).

557. We clarify in response to MidAmerican that a transmission provider that provided short-term conditional firm service prior to issuance of Order No. 890 need not revise the existing tariff provisions relating to short-term firm service.²¹⁹ A transmission provider proposing to add short-term conditional firm service to its OATT must seek approval under FPA section 205. In either case, the voluntary provision of short-term conditional firm service does not relieve the transmission provider from the obligation to provide long-term conditional firm point-to-point service.

558. We affirm the decision in Order No. 890 not to create a conditional firm network service. Network customers may designate network resources any time firm transmission is available, and the term of the designation can include periods of less than a year. Network customers can also use secondary network service to access resources during times when firm service is not available. This flexibility to use designated network resources and secondary network service to access undesignated resources already

²¹⁹ See Order No. 890 at P 135, n.106.

provides a service that is like conditional firm service that can be used to integrate new resources, intermittent or otherwise.

559. We agree, however, that transmission providers must study the use of automatic devices when requested by a network customer in a system impact study. In Order No. 890, the Commission found that transmission providers employ automatic devices, such as special protection schemes, to take resources offline during certain system conditions. Comparability requires the study of these automatic devices for network customers seeking to designate network resources. We disagree with TAPS that comparability further requires the same service as between network customers and point-to-point customers. In Order No. 890, the Commission reiterated that network service and point-to-point service were not designed to be identical and, therefore, the rights and obligations of each type of customer need not be the same.²²⁰ We therefore deny rehearing requests to create a network service that is the same as conditional firm point-to-point service, but revise section 32.3 of the pro forma OATT to require the study of automatic devices at the request of a network transmission customer.

560. We acknowledge that conditional firm point-to-point service may have an impact on a network customer's use of secondary network service due to increased use of priority non-firm service, but note that the conditional firm option does not reduce the availability of secondary network service any more than the use of short-term firm point-to-point service. Conditional firm point-to-point service could not possibly disrupt a

²²⁰ See id. at P 1093.

network customers use of redirect service because network customers may not redirect their service,²²¹ as NRECA argues, nor does the conditional firm option disrupt the network customer's use of point-to-point service to secure off-system resources, since network customers may take conditional firm point-to-point service if they choose.

Finally, NRECA's concerns regarding potential hoarding are based on a mistaken belief that customers taking conditional firm service are not charged the long-term transmission rate. The Commission made clear in Order No. 890 that customers taking the conditional firm option pay the rate for long-term firm point-to-point service.²²²

561. We agree with EEI's requested change to provide consistency between the pro forma OATT and the preamble of Order No. 890. As the Commission stated repeatedly in Order No. 890, transmission providers are obligated to provide conditional firm options only to customers requesting long-term firm point-to-point service.²²³ We amend section 15.4(c) of the pro forma OATT accordingly. We also revise sections 19.1 and 19.3 of the pro forma OATT to make clear that the conditional firm option is available to eligible customers, not just existing transmission customers, as provided in Order No. 890.

²²¹ See id. at P 1612.

²²² See id. at P 1047.

²²³ See, e.g., id. at P 4, 78, and 911.

b. **Implementation of Planning Redispatch and Conditional Firm**

(1) **Characteristics of Service**

562. The Commission explained in Order No. 890 that the planning redispatch and conditional firm options were not services distinct from point-to-point transmission service, but rather a modification to the procedures for granting long-term point-to-point service and the curtailment priorities for that service. The primary purpose of each option is to address the “all or nothing” problem associated with the current procedures for requesting long-term point-to-point service. Where a request for long-term point-to-point firm transmission service is made and cannot be satisfied out of existing capacity, the transmission provider must, at the request of the customer and in the system impact study, identify (i) the transmission upgrades necessary to provide the service and (ii) the options for providing service during the period prior to completion of those transmission upgrades. If upgrades cannot be completed prior to expiration of the requested service term, the transmission provider must, at the request of the customer and in the system impact study, identify options for providing the service during the requested term. The options studied by the transmission provider must include both planning redispatch and conditional firm options. The transmission provider, at its discretion, may study and offer a mix of planning redispatch and conditional firm options for a single service request.

563. If the transmission provider determines that planning redispatch or conditional firm options are available, the system impact study must identify the following: (i) the

system constraints, identified by transmission facility or flowgate, causing the need for the system impact study; (ii) additional direct assignment facilities or network upgrades required to provide the requested service; (iii) redispatch options, including the relevant congested transmission facilities for which redispatch will be provided, the generation resources that can relieve those congested facilities, the impact of each identified resource on the congested facilities, and an estimate of the incremental costs of redispatch; and (iv) conditional firm options, including the annual number of conditional curtailment hours and the specific system conditions during which conditional curtailment may occur.²²⁴ Transmission providers may recover the costs of studying these options through the system impact study agreement.

564. If the customer agrees to take service, the service agreement must specify the relevant congested transmission facilities and whether the transmission provider will provide planning redispatch, a mix of planning redispatch and conditional firm, or conditional firm in order to provide the point-to-point transmission service. For the conditional firm option, customers must choose among, and the service agreement must specify, either (i) specific system condition(s) during which conditional curtailment may occur²²⁵ or (ii) annual number of conditional curtailment hours during which conditional

²²⁴ The Commission did not require a standardized method of modeling the hours in which conditional firm point-to-point service would be conditional, although it did state addition of a risk factor to their calculation of annual curtailment hours would be appropriate to account for forecasting risks.

²²⁵ Acceptable system conditions could include designation of limiting transmission elements, such as a transmission line, substation or flowgate. The
(continued...)

curtailment may occur.²²⁶ In situations in which the customer commits to paying the costs associated with upgrades necessary to provide the service on a fully firm basis, the conditions or hours identified by the transmission provider must remain in effect until such time as the upgrades have been completed. For such customers, the service agreement must specify the upgrade costs as determined through the facilities study.

565. Any service agreement that incorporates planning redispatch or conditional firm options will be considered a non-conforming agreement and must be filed by the transmission provider pursuant to FPA section 205. Transmission providers therefore must also file with the Commission any amendments to these service agreements that result from reassessments. If a transmission provider proposes to change the redispatch or conditional curtailment conditions due to a reassessment, the Commission obligated transmission providers to provide the reassessment study to the customer along with a narrative statement describing the study and reasons for changes to the curtailment conditions or redispatch requirements no later than 90 days prior to the date for imposition of these new conditions or requirements.

Commission stated its belief that designation of system load levels, standing alone, would not qualify as an acceptable system condition. Load levels would have to be linked to a specific constraint or transmission element that is associated with the request for service, e.g., load levels in a constrained load pocket.

²²⁶ Although the Commission did not require use of monthly or seasonal caps, it encouraged transmission providers to offer them if they can overcome modeling barriers, since monthly or seasonal caps would give more certainty to customers regarding the particular aspects of their service.

566. During non-conditional periods, conditional firm service is subject to pro rata curtailment consistent with curtailment of any other long-term firm service. During the hours or specific system conditions when conditional firm service is conditional, conditional firm service share the same curtailment priority as secondary network service. In such circumstances, transmission providers will be allowed to curtail only for reliability reasons and conditional firm customers during conditional curtailment hours will be curtailed only after all point-to-point non-firm customers have been curtailed. If the customer selects the annual hourly cap option, the transmission provider will have the flexibility to conditionally curtail the customer for any reliability reason during those hours, including but not limited to, the system condition(s) identified in the system impact study.

567. The Commission provided that short-term firm service reserved prior to the reservation of conditional firm service will maintain priority over conditional firm service in the periods when conditional firm service is conditional, i.e., when specified system conditions exist or conditional curtailment hours apply. Transmission providers were directed to work with NAESB to develop the appropriate communications protocol to allow for automatic assignment of short-term firm point-to-point service to conditional firm customers to the extent short-term service becomes available. Transmission providers need not implement this requirement until NAESB develops appropriate communications protocols.

568. Transmission providers also were directed to work with customers to facilitate the use of third party generation, where available, in provision of planning redispatch. To

facilitate provision of redispatch service by third parties, the Commission further directed transmission providers, working through NAESB, to modify their OASIS sites and develop any necessary business practices to allow for posting of third party offers to provide planning redispatch. Again, transmission providers were not required to implement the new OASIS functionality and any related business practices until NAESB develops appropriate standards.

569. Finally, the Commission recognized that there may be some regional variation in the way transmission providers approach the provision of conditional firm service beyond the minimum attributes that established in Order No. 890. The Commission directed transmission providers located in the same region to coordinate among themselves to develop business practices for implementation of the conditional firm service.²²⁷ In order to allow time for this regional coordination, the Commission directed transmission providers to implement these mechanisms and business practices within 180 days after the publication of this Final Rule in the Federal Register, or October 11, 2007.

Requests for Rehearing and Clarification

570. AWEA argues that the Commission erred in limiting the term of planning redispatch and conditional firm services. AWEA contends that longer-term planning redispatch and conditional firm services would better meet the needs of customers

²²⁷ The Commission encouraged participation of non-public utility transmission providers in the region and interested transmission customers in the development of these business practices, and directed public utility transmission providers to make efforts to include these interested parties in their regional coordination efforts.

**ORDONNANCE N° 890-B
DE LA
FEDERAL ENERGY REGULATORY COMMISSION**

1.46 System Condition:

A specified condition on the Transmission Provider's system or on a neighboring system, such as a constrained transmission element or flowgate, that may trigger Curtailment of Long-Term Firm Point-to-Point Transmission Service using the curtailment priority pursuant to Section 13.6. Such conditions must be identified in the Transmission Customer's Service Agreement.

1.47 System Impact Study:

An assessment by the Transmission Provider of (i) the adequacy of the Transmission System to accommodate a request for either Firm Point-To-Point Transmission Service or Network Integration Transmission Service and (ii) whether any additional costs may be incurred in order to provide transmission service.

1.48 Third-Party Sale:

Any sale for resale in interstate commerce to a Power Purchaser that is not designated as part of Network Load under the Network Integration Transmission Service.

1.49 Transmission Customer:

Any Eligible Customer (or its Designated Agent) that (i) executes a Service Agreement, or (ii) requests in writing that the Transmission Provider file with

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

fiabilité du réseau, ou lorsqu'une interconnexion dont la capacité de transfert est affichée sur OASIS devient indisponible ou limitée.

1.38 Régie : La Régie de l'énergie au sens de la *Loi sur la Régie de l'énergie* L.R.Q., c.R-6.01.

1.39 Réseau de transport : L'ensemble des installations destinées à transporter l'électricité, y compris les transformateurs élévateurs de tension situés aux sites de production, les lignes de transport à des tensions de 44 kV et plus, les postes de transport et de transformation ainsi que toute autre installation de raccordement entre les sites de production et le réseau de distribution.

1.40 Ressource en réseau : Toute ressource désignée possédée ou achetée par un client du réseau intégré au sens des présentes applicable au service de transport en réseau intégré. Les ressources en réseau ne comprennent pas une ressource, ou une partie de ressource, visée par un engagement de vente à un tiers ou ne pouvant autrement répondre aux besoins de charge en réseau du client du réseau intégré, sur une base non interruptible.

1.40.1 Ressource du Distributeur : Toute ressource désignée par le Distributeur au sens des présentes applicable au service de transport pour l'alimentation de la charge locale, incluant l'électricité patrimoniale tel que prévu à la Loi sur la Régie de l'énergie (L.R.Q., c.R-6.01) et toute autre ressource du

Distributeur. Une ressource du Distributeur peut être un contrat, une centrale, un programme commercial, un engagement ou une obligation de vente, incluant ceux en provenance d'une interconnexion, ou toute autre ressource énergétique pouvant servir à combler les besoins de la charge locale. Une ressource peut être alimentée par plusieurs équipements de production. Les ressources du Distributeur ne comprennent pas une ressource, ou une partie de ressource, visée par un engagement de vente à un tiers ou ne pouvant autrement répondre aux besoins de charge locale du Distributeur, sur une base non interruptible.

1.41 Services complémentaires : Les services nécessaires pour appuyer le transport de puissance et d'énergie des ressources aux charges et des points de réception aux points de livraison, et maintenir une exploitation fiable du réseau de transport du Transporteur, conformément aux pratiques usuelles des services publics.

1.42 Service de transport : Un service de transport fourni en vertu des Parties II, III et IV des présentes sur une base ferme ou non ferme.

1.43 Service de transport de point à point : La réservation et le transport de puissance et d'énergie, que ce soit sur une base ferme ou non ferme, du(des) point(s) de réception au(x) point(s) de livraison en vertu de la Partie II des présentes.

ferme à long terme de point à point débute à la date indiquée dans la convention de service.

13.3 Utilisation du service de transport ferme par le Producteur et le Distributeur : Le Producteur et le Distributeur sont assujettis aux tarifs et aux conditions prévus à la Partie II des présentes lorsqu'ils font des ventes à un tiers. Le Transporteur tiendra une comptabilité distincte, conformément à l'article 8, pour toute utilisation du service de transport de point à point par le Producteur ou le Distributeur dans le but de faire des ventes à un tiers.

13.4 Conventions de service : Le Transporteur doit offrir une convention normalisée relative au service de transport ferme de point à point (appendice A) au client admissible lorsque celui-ci soumet une demande complète pour obtenir le service de transport ferme de point à point. Le Transporteur dépose, auprès de la Régie, les conventions de service renfermant l'information exigée aux termes des présentes, dans les trente (30) jours de leur signature.

13.5 Obligations du client du service de transport pour les frais reliés à des ajouts au réseau ou à une nouvelle répartition : Dans les cas où le Transporteur établit que le réseau de transport ne peut pas fournir de service de transport ferme de point à point (1) sans compromettre ou réduire la fiabilité du service pour

les clients de charge locale, pour les clients du service de transport en réseau intégré et pour les autres clients du service de transport utilisant un service de transport ferme de point à point ou (2) sans nuire à la capacité du Transporteur de satisfaire à ses engagements contractuels fermes antérieurs envers d'autres clients, le Transporteur sera contraint d'étendre ou d'améliorer son réseau de transport en vertu de l'article 15.4. Le client du service de transport doit accepter de dédommager le Transporteur pour les ajouts au réseau de transport, conformément aux termes de l'article 27. Dans la mesure où le Transporteur peut alléger une contrainte du réseau de façon plus économique en ayant une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur au lieu d'effectuer des ajouts au réseau, il doit le faire à condition que le client admissible accepte de dédommager le Transporteur, conformément à l'article 27.

13.6 Réduction du service de transport ferme : Si une réduction dans le réseau de transport du Transporteur, ou une partie de celui-ci, est nécessaire pour maintenir une exploitation fiable du réseau, des réductions seront faites de façon non discriminatoire à la transaction (aux transactions) qui a(ont) pour effet d'alléger les contraintes. Si plusieurs transactions doivent être réduites, dans la mesure du possible et

27 Rémunération pour les coûts des ajouts au réseau et de la nouvelle répartition

Dès qu'une étude d'impact sur le réseau qui est exécutée par le Transporteur en relation avec la fourniture d'un service de transport met en évidence la nécessité d'ajouts au réseau, le client du service de transport qui confirme sa demande de réaliser le projet est tenu de fournir les garanties financières demandées par le Transporteur et de payer les coûts y afférent conformément à l'appendice J des présentes. Dès qu'une étude d'impact sur le réseau exécutée par le Transporteur met en évidence des contraintes de capacité qui peuvent être solutionnées de façon plus économique grâce à une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur, plutôt que par des ajouts au réseau afin d'éliminer ces contraintes, le client du service de transport qui confirme sa demande de réaliser le projet est tenu au paiement des coûts de la nouvelle répartition conformément aux dispositions des présentes. L'estimé des frais relatifs aux ajouts au réseau qui seront facturés au client du service de transport en vertu des présentes seront précisés dans la convention de service, ou à l'Entente de raccordement de centrale, selon le cas, avant le début du service.

l'entretien et à l'exploitation par le Distributeur des installations se trouvant sur son réseau de distribution nécessaires à la livraison fiable de la puissance et de l'énergie à partir du réseau de transport du Transporteur jusqu'à celui du Distributeur. Le Distributeur est seul responsable de la construction ou de l'installation de toutes les installations se trouvant sur son réseau. Toutefois, lorsqu'il sera opportun de le faire, le Transporteur et le Distributeur planifieront conjointement des ajouts à leur réseau respectif, en vue d'en minimiser les coûts, sous réserve des dispositions techniques applicables.

Le Distributeur doit s'assurer que les clients de charge locale respectent les exigences de raccordement au réseau du Transporteur, ainsi que les limites d'émissions de perturbations autorisées sur le réseau de transport. Le Distributeur doit également s'assurer que le déséquilibre des charges alimentées par les postes satellites respecte les limites d'émission autorisées sur le réseau.

38 Ressources du Distributeur

38.1 Désignation des ressources du Distributeur : Les ressources du Distributeur comprennent toute la production achetée par le Distributeur qui est désignée comme devant alimenter la charge locale en vertu des présentes. Les ressources du Distributeur ne peuvent inclure les ressources, ou toute partie des ressources,

qui font l'objet d'un engagement pour une vente à un tiers d'une charge autre que la charge locale ou qui ne peuvent autrement servir à alimenter la charge locale du Distributeur sur une base non interruptible. Les centrales pouvant servir à alimenter la charge locale du Distributeur en date du 1^{er} janvier 2001 font partie des ressources du Distributeur tant que le Distributeur ne fournira pas un avis écrit à l'effet contraire au Transporteur.

38.2 Désignation de nouvelles ressources du Distributeur :

Le Distributeur peut désigner une nouvelle ressource en donnant au Transporteur un préavis écrit en ce sens le plus tôt possible. Une Entente de raccordement conclue entre le Transporteur et tout propriétaire d'une nouvelle ressource désignée ou d'une nouvelle centrale pouvant alimenter une ressource désignée par le Distributeur est requise avant que le Transporteur puisse procéder aux ajouts au réseau requis pour intégrer cette nouvelle ressource.

38.3 Suppression des ressources du Distributeur : Le Distributeur peut mettre fin à tout moment à la désignation de tout ou d'une partie d'une ressource, mais il doit en aviser le Transporteur par écrit dès qu'il lui est raisonnablement possible de le faire.

38.4 Changements dans les demandes de service : La décision du Distributeur d'annuler, de reporter ou de modifier substantiellement un changement demandé quant au

APPENDICE C

Méthodologie pour évaluer la capacité de transport disponible

1. La capacité de transport disponible (ATC) est la quantité de la capacité de transport qui n'est pas utilisée après avoir tenu compte de la marge de fiabilité du réseau et des exigences pour :
 - (a) satisfaire aux obligations du service de transport existant pour la livraison des ressources aux clients de charge locale;
 - (b) satisfaire aux obligations des contrats existants en vertu desquels le service de transport est fourni;
 - (c) satisfaire aux obligations des demandes valides existantes, acceptées ou en attente, de service de transport.
2. Les lignes directrices et les principes suivants sont suivis pour évaluer la capacité de transport disponible :
 - (a) les pratiques usuelles des services publics;
 - (b) les critères et lignes directrices du Northeast Power Coordinating Council (NPCC), du North American Electric Reliability Council (NERC) et du North American Energy Standards Board (NAESB);
 - (c) les critères et directives applicables du Transporteur.
Les principes et les composantes spécifiques utilisés dans le calcul des capacités de transfert totales (TTC)

et les capacités de transport disponibles (ATC) sont décrits sur le site OASIS du Transporteur.

3. Pour évaluer la capacité de transfert totale, le Transporteur utilise lorsque requis des simulations informatiques en temps différé de son réseau de transport dans une série spécifique de conditions d'exploitation présumées. La capacité de transfert totale est la quantité de puissance qui peut être transférée sur une interconnexion en assurant qu'après un événement, les conditions globales du réseau respectent le maintien de la stabilité et les limites de tension et de capacité thermique conformément aux règles et pratiques du Transporteur et aux lignes directrices du NPCC et du NERC.

Les valeurs de capacité de transport évaluées tiennent compte essentiellement des contraintes dues aux équipements de transport. Pour les interconnexions où des groupes turbine-alternateurs doivent être isolés sur le réseau voisin, la capacité affichée (TTC et ATC) peut être supérieure à la capacité de production locale transférable sur le réseau voisin. Une entente préalable avec le Producteur, exploitant des groupes turbine-alternateurs, est requise pour chaque demande de réservation d'un service de transport par ces interconnexions et ce, à sa discrétion.

Le site OASIS du Transporteur montre les capacités (TTC et ATC) des interconnexions pour des périodes futures données. Chacune des interconnexions y est désignée comme un chemin, relié au point HQT qui représente l'ensemble des points de réception sur le réseau du Transporteur, sauf les interconnexions elles-mêmes.

Lorsqu'il a été déterminé que la capacité de transport suffisante peut ne pas exister pour accepter une demande de service de

transport, le client admissible peut demander une étude d'impact sur le réseau.

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

1.15 Conditions du réseau : Des conditions relevées dans le réseau du Transporteur ou dans un réseau voisin, comme l'encombrement d'un élément de transport, qui pourraient entraîner une réduction du service de transport ferme de point à point à long terme selon l'ordre de priorité établi à l'article 13.6. Ces conditions doivent être spécifiées dans la convention de service du client du service de transport.

1.162 Convention d'exploitation du réseau : La convention que l'on retrouve à l'appendice G des présentes et qui renferme les termes et conditions suivant lesquels le client du service de transport doit exploiter ses installations et les questions techniques et opérationnelles associées à la mise en oeuvre du service de transport prévu aux Parties II et III des présentes. Cette convention s'applique également au service d'alimentation de la charge locale en vertu de la Partie IV des présentes.

1.173 Convention de service : La convention initiale, ainsi que les modifications ou annexes y afférentes, conclue entre le client du service de transport et le Transporteur pour le service fourni en vertu des Parties II et III des présentes.

1.184 Abrogé

1.195 Date du début du service : La date à laquelle le Transporteur commence à fournir le service aux conditions d'une convention de service dûment signée,

descriptif de cette étude, notamment pour expliquer les raisons pour lesquelles on a modifié le nombre d'heures par année ou les conditions du réseau dans lesquelles peut se produire une réduction conditionnelle.

13.5 Obligations du client du service de transport pour les frais reliés à des ajouts au réseau ou à une nouvelle répartition : Dans les cas où le Transporteur établit que le réseau de transport ne peut pas fournir de service de transport ferme de point à point (1) sans compromettre ou réduire la fiabilité du service pour les clients de charge locale, pour les clients du service de transport en réseau intégré et pour les autres clients du service de transport utilisant un service de transport ferme de point à point ou (2) sans nuire à la capacité du Transporteur de satisfaire à ses engagements contractuels fermes antérieurs envers d'autres clients, le Transporteur sera contraint d'étendre ou d'améliorer son réseau de transport en vertu de l'article 15.4. Le client du service de transport doit accepter de dédommager le Transporteur pour les ajouts au réseau de transport, conformément aux termes de l'article 27. Dans la mesure où le Transporteur peut alléger une contrainte du réseau de ~~façon plus économique~~ en ayant une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur ~~au lieu d'effectuer des ajouts au réseau,~~ il doit le faire à condition que le client admissible

accepte de dédommager le Transporteur, conformément à l'article 27, et qu'il accepte (i) de dédommager le Transporteur pour tout ajout nécessaire au réseau ou (ii) de recevoir le service assujetti à une réévaluation biennale des exigences relatives à une nouvelle répartition effectuée par le Transporteur, conformément à l'article 15.4.

13.6 Réduction du service de transport ferme : Si une réduction dans le réseau de transport du Transporteur, ou une partie de celui-ci, est nécessaire pour maintenir une exploitation fiable du réseau, des réductions seront faites de façon non discriminatoire à la transaction (aux transactions) qui a(ont) pour effet d'alléger les contraintes. Si plusieurs transactions doivent être réduites, dans la mesure du possible et conformément aux pratiques usuelles des services publics, les réductions s'appliqueront proportionnellement aux clients de charge locale, aux clients du réseau intégré et aux clients du service de transport utilisant un service de transport ferme de point à point. Toutes les réductions seront faites sur une base non discriminatoire; toutefois, le service de transport non ferme de point à point est subordonné au service de transport ferme. Le service de transport ferme à long terme de point à point assujetti aux conditions décrites à l'article 15.4 doit être réduit avec le service secondaire lorsque les conditions

s'appliquent; autrement, il doit être réduit sur une base proportionnelle avec un autre service de transport ferme. Quand le Transporteur établit qu'il existe une urgence de nature électrique dans son réseau de transport et met en œuvre des procédures d'urgence pour réduire le service de transport ferme, le client du service de transport doit faire les réductions requises à la demande du Transporteur. Toutefois, le Transporteur se réserve le droit de réduire, en tout ou en partie, le service de transport ferme prévu aux présentes si, à sa seule discrétion, un état d'urgence ou toute autre condition imprévisible compromet ou détériore la fiabilité de son réseau de transport. Le Transporteur avisera en temps opportun tous les clients du service de transport touchés des réductions programmées.

13.7 Classification du service de transport ferme :

- a) Le client du service de transport qui utilise un service de transport ferme de point à point peut
(1) changer ses points de réception et de livraison pour obtenir un service sur une base non ferme conformément à l'article 22.1 ou (2) demander la modification des points de réception ou de livraison sur une base ferme conformément à l'article 22.2.
- b) Le client du service de transport peut acheter un service de transport pour faire des ventes de

l'heure suivante à condition que le fournisseur et le receveur s'entendent aussi sur la modification du programme. Le Transporteur fournira à l'exploitant du réseau du fournisseur, des programmes d'heure en heure équivalents à ceux que fournit le receveur (sauf s'ils sont réduits pour des pertes) et doit livrer la puissance et l'énergie convenues dans ces programmes. Si le client du service de transport, le fournisseur ou le receveur révisé un programme ou y met fin, il doit immédiatement en aviser le Transporteur, et le Transporteur est en droit d'ajuster en conséquence le programme pour la puissance et l'énergie à recevoir et à livrer.

14.7 Réduction ou interruption du service : Le Transporteur se réserve le droit de réduire, en tout ou en partie, le service de transport non ferme de point à point fourni en vertu des présentes pour des raisons de fiabilité, quand une urgence ou un autre imprévu menace de compromettre ou de détériorer la fiabilité de son réseau de transport. Le Transporteur se réserve le droit d'interrompre, en tout ou en partie, le service de transport non ferme de point à point prévu en vertu des présentes pour des raisons économiques afin d'accepter (1) une demande de service de transport ferme, (2) une demande de service de transport non ferme de point à point de plus longue durée, ~~(3) une demande de service de transport non ferme de point à~~

~~point de durée égale à un prix plus élevé, ou (4)~~
(3) une demande de service de transport pour des clients du réseau intégré ou du service de transport pour l'alimentation de la charge locale à partir de ressources non désignées ~~ou—(5)~~ (4) le service de transport pour le service de transport ferme de point à point durant les périodes de réduction conditionnelle tel que décrit à l'article 15.4. Le Transporteur interrompra ou réduira aussi le service au client du service de transport dans la mesure où les livraisons pour le transport seront interrompues ou réduites au(x) point(s) de réception. Au besoin, les réductions ou interruptions seront faites sur une base non discriminatoire à la (aux) transaction(s) qui allège(nt) effectivement les contraintes; cependant, le service de transport non ferme de point à point sera subordonné au service de transport ferme. Si plusieurs transactions doivent être réduites ou interrompues, dans la mesure du possible et conformément aux pratiques usuelles des services publics, les réductions ou interruptions seront faites aux transactions ayant la durée la moins longue (par exemple, les transactions horaires non fermes seront réduites ou interrompues avant les transactions quotidiennes non fermes, et les transactions quotidiennes non fermes seront réduites ou interrompues avant les transactions hebdomadaires non fermes). Le service de transport à l'intention des

clients du réseau intégré et celui du service de transport pour l'alimentation de la charge locale à partir de ressources autres que les ressources désignées aura priorité sur tout service de transport non ferme de point à point en vertu des présentes. Le service de transport non ferme de point à point par le(s) point(s) de réception et de livraison secondaires aura une priorité moins grande que tout service de transport non ferme de point à point en vertu des présentes. Le Transporteur donnera un préavis de réduction ou d'interruption lorsqu'un tel préavis peut être donné conformément aux pratiques usuelles des services publics.

15 Disponibilité du service

15.1 Conditions générales : Le Transporteur fournira un service de transport ferme et non ferme de point à point sur, par et à travers son réseau de transport à tout client du service de transport qui aura satisfait aux exigences de l'article 16.

15.2 Détermination de la capacité de ~~transport~~ transfert disponible : Une description de la méthodologie spécifique suivie par le Transporteur pour évaluer la capacité de ~~transport~~ transfert disponible affichée sur le site OASIS du Transporteur (article 4) se trouve à l'appendice C des présentes. Advenant qu'il puisse ne pas exister de capacité de ~~transport~~ transfert suffisante pour répondre à une demande de service, le

Décisions D-2009-015, ~~et~~ D-2009-023 et D-2009-xxx

Transporteur réagira en réalisant une étude d'impact sur le réseau.

15.3 Abrogé

15.4 Obligation de fournir un service de transport exigeant l'expansion ou la modification du réseau de transport, une nouvelle répartition ou une réduction conditionnelle :

(a). Si le Transporteur établit qu'il ne peut pas répondre favorablement à une demande complète visant un service de transport de point à point à cause de l'insuffisance de capacité sur son réseau de transport, le Transporteur agira avec diligence pour étendre ou modifier son réseau de transport afin de fournir le service de transport réclamé, à condition que le client du service de transport accepte de payer les coûts s'y rapportant au Transporteur, conformément aux conditions de l'article 27. Le Transporteur se conformera aux pratiques usuelles des services publics pour décider de la nécessité d'ajouts au réseau et en ce qui concerne la conception et la construction de ces installations. L'obligation vise seulement les installations que le Transporteur est en droit d'étendre ou de modifier

(b). Si le Transporteur établit qu'il ne peut pas répondre favorablement à une demande complète

visant un service de transport ferme à long terme
de point à point à cause de l'insuffisance de
capacité sur son réseau de transport, suite à une
demande écrite du client du service de transport,
il agira avec diligence dès réception d'une
demande écrite du client du service de transport
pour déterminer si une nouvelle répartition des
ressources situées dans la zone de réglage du
Transporteur est réalisable tenant compte des
conditions énoncées ci-après et, dans les cas qui
le permettent, pour assurera une nouvelle
répartition à partir des de ces ressources situées
dans la zone de réglage du Transporteur, jusqu'à
ce (i) que les ajouts au réseau soient terminés
pour le client du service de transport, (ii) qu'il
établisce à l'aide d'une réévaluation biennale
qu'il ne peut plus assurer une nouvelle
répartition en toute fiabilité ou (iii) que le
client du service de transport mette fin au
service parce que la réévaluation a entraîné des
changements dans la nouvelle répartition. Dans les
cas qui permettent une nouvelle répartition, le le
Transporteur ne peut refuser déraisonnablement
d'effectuer lui-même une nouvelle répartition ou
de permettre au que le client du service de
transport de prendre des dispositions pour
qu'une nouvelle répartition soit effectuée à

partir des ressources d'un tiers. Le Transporteur n'est tenu d'effectuer une nouvelle répartition qu'aux conditions suivantes : (i) les ressources sont disponibles à cette fin pour la durée du service demandé; (ii) le client a obtenu le consentement du propriétaire de la (les) ressource(s) en cause; (iii) le Transporteur a déterminé que la nouvelle répartition est techniquement faisable et n'est pas susceptible de compromettre la fiabilité et la stabilité du réseau; (iv) sauf dans les cas prévus à l'article 19.7, la répartition permet de fournir la totalité du service demandé sans effectuer d'ajouts au réseau; et (v) le client accepte de dédommager le Transporteur conformément à l'article 27.

- (c). Si le Transporteur établit qu'il ne peut pas répondre favorablement à une demande complète visant un service de transport ferme à long terme de point à point à cause de l'insuffisance de capacité sur son réseau de transport, suite à une demande écrite du client du service de transport, il offrira le service de transport ferme avec la condition qu'il pourra réduire le service avant de réduire un autre service de transport ferme pendant un nombre déterminé d'heures par année ou dans certaines conditions du réseau. Si le client du service de transport accepte le service, le

Transporteur agira avec diligence pour assurer le service jusqu'à ce (i) que les ajouts au réseau soient terminés pour le client du service de transport, (ii) qu'il établisse à l'aide d'une réévaluation biennale qu'il ne peut plus assurer ce service en toute fiabilité ou (iii) que le client du service de transport mette fin au service parce que la réévaluation a entraîné une augmentation du nombre d'heures par année—des périodes de réduction conditionnelle ou un changement des conditions du réseau pouvant entraîner une réduction du service.

15.5 Report du service : Le Transporteur peut reporter la fourniture d'un service jusqu'à la fin de la construction des ajouts au réseau de transport nécessaires afin de fournir le service de transport de point à point, dès lors que le Transporteur établit que, sans ces nouvelles installations ou améliorations, la fourniture du service demandé aurait pour effet de compromettre ou de détériorer la fiabilité de tout service ferme existant.

15.6 Abrogé

15.7 Pertes de transport : Des pertes de transport sont associées à tous les services de transport. Le Transporteur n'est pas obligé de fournir les pertes de transport. Le client du service de transport est responsable de remplacer les pertes associées aux

(i) trente (30) minutes pour le service horaire, (ii) trente (30) minutes pour le service quotidien, (iii) quatre (4) heures pour le service hebdomadaire et (iv) deux (2) jours pour le service mensuel.

19 Procédures d'études supplémentaires pour les demandes de service de transport de point à point

19.1 Avis de la nécessité d'une étude d'impact sur le

réseau : Après avoir reçu une demande de service ou une demande de raccordement de centrale conformément à l'article 12A, le Transporteur doit établir sur une base non discriminatoire s'il est nécessaire de procéder à une étude d'impact sur le réseau. Une description de la méthodologie suivie par le Transporteur pour mener une étude d'impact sur le réseau est fournie à l'appendice D. Si le Transporteur établit la nécessité d'une étude d'impact sur le réseau pour pouvoir accepter le service demandé, il doit en informer le client admissible dès que possible. Une fois informé, le client admissible doit aviser en temps opportun le Transporteur s'il décide d'intégrer la nouvelle répartition ou la réduction conditionnelle à l'étude d'impact sur le réseau. S'il envoie son avis avant la soumission de la convention d'étude d'impact sur le réseau, le client admissible peut éviter les coûts associés à l'étude de ces options. ~~En pareil cas,~~ Le Transporteur doit, dans les trente (30) jours de la réception d'une demande complète, incluant les Décisions D-2009-015, ~~et~~ D-2009-023 et D-2009-xxx

données techniques nécessaires à la réalisation de l'étude, présenter une convention d'étude d'impact sur le réseau dans laquelle le client admissible s'engage à rembourser au Transporteur les frais d'exécution de l'étude d'impact sur le réseau requise. Pour qu'une demande de service demeure une demande complète, le client admissible doit signer la convention d'étude d'impact sur le réseau et la renvoyer au Transporteur dans les quinze (15) jours. Si le client admissible décide de ne pas signer la convention d'étude d'impact sur le réseau, sa demande sera réputée retirée et tout dépôt effectué lui sera retourné avec intérêt, conformément à l'article 17.3.

19.2 Convention d'étude d'impact sur le réseau et remboursement des coûts :

- (i) La convention d'étude d'impact sur le réseau devra spécifier clairement les frais applicables, d'après l'estimation faite par le Transporteur du coût réel, et le temps nécessaire pour réaliser l'étude d'impact sur le réseau. Les frais ne sauraient excéder le coût réel de l'étude. Dans l'exécution de l'étude d'impact sur le réseau, le Transporteur s'appuie, dans la mesure où il est raisonnablement pratique de le faire, sur des études existantes de planification de transport. Le client admissible ne se verra pas imputer de frais pour ces études existantes; toutefois, le

client admissible sera tenu de payer les frais liés à toute modification apportée aux études de planification existantes qui sera raisonnablement nécessaire pour évaluer l'incidence de la demande de service du client admissible sur le réseau de transport.

(ii) Si, en réponse aux demandes de service formulées par plusieurs clients admissibles en relation avec le même appel de propositions concurrentielles, une seule étude d'impact sur le réseau suffit au Transporteur pour accepter ces demandes de service, le coût de cette étude sera réparti au prorata entre les clients admissibles. Dans le cas du Distributeur, les dispositions prévues à l'article 40.2 s'appliquent.

(iii) Quant aux études d'impact sur le réseau menées par le Transporteur pour le compte du Producteur et du Distributeur, le Transporteur en inscrira le coût conformément à l'article 8.

19.3 Procédures d'étude d'impact sur le réseau : Dès la réception d'une convention d'étude d'impact sur le réseau signée et des données techniques requises, le Transporteur agira avec diligence pour terminer l'étude d'impact sur le réseau dans un délai de cent vingt (120) jours, sauf dans le cas d'une étude qui nécessite un délai additionnel, lequel sera précisé au client. L'étude d'impact sur le réseau doit identifier (1)

toutes les ~~limitations~~ contraintes du réseau de façon spécifique pour chaque élément de transport; ~~et~~ (2) lorsque requis par le client admissible, les options concernant une nouvelle répartition ~~(à la demande d'un client admissible)~~, y compris les coûts estimés d'une nouvelle répartition qui sont à la connaissance du Transporteur; (3) lorsque requis par le client admissible, les options concernant une réduction conditionnelle ~~(à la demande d'un client admissible)~~, y compris le nombre d'heures par année et les conditions du réseau dans lesquelles peut se produire une réduction conditionnelle; et (4) ~~eu~~ les ajouts supplémentaires au réseau qui sont requis afin de fournir le service exigé, ~~ainsi que le coût estimé et l'échéancier des ajouts au réseau.~~ Lorsqu'un client demande l'étude des options concernant une nouvelle répartition, l'étude d'impact sur le réseau doit (1) identifier toutes les ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur qui peuvent contribuer à alléger considérablement les contraintes du réseau et servir à une nouvelle répartition conformément à l'article 15.4 et (2) fournir une mesure de l'impact de chaque telle ressource sur les contraintes du réseau. Si le Transporteur est en possession de renseignements indiquant que des ressources à l'extérieur de sa zone de réglage pourraient pallier les contraintes du réseau, il doit les identifier dans son étude d'impact

sur le réseau. Advenant que le Transporteur ne puisse terminer l'étude d'impact sur le réseau dans ce délai, il doit en aviser le client admissible ainsi que donner une date approximative d'achèvement et expliquer les raisons pour lesquelles un délai additionnel est nécessaire afin de terminer les études exigées. Une copie de l'étude d'impact sur le réseau terminée et des documents de travail y afférents doit être mise à la disposition du client admissible dès que l'étude d'impact sur le réseau est terminée. Le Transporteur fera preuve de la même diligence pour exécuter l'étude d'impact sur le réseau pour un client admissible que pour exécuter ses propres études. Le Transporteur doit, dès l'achèvement de l'étude d'impact sur le réseau, aviser le client admissible si le réseau de transport sera adéquat pour accepter la demande de service, en tout ou en partie, ou si aucuns frais ne devront vraisemblablement être engagés pour des ajouts au réseau. Pour qu'une demande demeure une demande complète, dans les quarante-cinq (45) jours de la réception de l'étude d'impact sur le réseau, le client admissible doit soit signer une convention de service, soit confirmer son intention de signer une convention d'avant-projet dans les meilleurs délais possibles ou soit, dans le cas d'un raccordement de centrale, indiquer lequel des engagements prévus à l'article 12A s'applique à son projet et, selon le cas, confirmer par

écrit son intention de signer une convention d'avant-projet ou une Entente de raccordement de centrale dans les meilleurs délais possibles, sous peine de voir la demande réputée résiliée et retirée. Avant l'expiration du délai de quarante-cinq (45) jours indiqué ci-dessus, le client admissible peut toutefois demander une extension de celui-ci jusqu'à un maximum de trois cent soixante-cinq (365) jours, s'il ne peut respecter ce délai de quarante-cinq (45) jours en raison des délais dus à l'obtention d'une autorisation gouvernementale nécessaire à la réalisation de son projet et s'il a démontré par écrit au Transporteur qu'il effectue toutes les démarches raisonnablement nécessaires à l'obtention d'une telle autorisation. L'extension ainsi obtenue sera prise en compte pour établir la date de service prévue.

19.4 Procédures d'étude d'avant-projet : Si une étude d'impact sur le réseau montre que des ajouts au réseau doivent être apportés pour répondre à la demande de service du client admissible et que le Transporteur a établi qu'il est requis de réaliser une étude d'avant-projet, le Transporteur, suite à la réception d'une demande écrite du client avant l'expiration du délai maximal de trois cent soixante-cinq (365) jours de la réception de l'étude d'impact sur le réseau, doit remettre au client admissible une convention d'étude d'avant-projet en vertu de laquelle le client

obtenue sera prise en compte pour établir la date de service prévue.

19.5 Modifications de l'étude d'avant-projet : Tout changement dans la conception qui découle de l'incapacité de localiser ou de construire les ajouts au réseau tel que proposé pourra exiger l'élaboration d'une estimation de bonne foi révisée. De nouvelles estimations faites de bonne foi pourront aussi être exigées en cas de nouvelles exigences législatives ou réglementaires entrant en vigueur avant l'achèvement de la construction ou dans d'autres circonstances indépendantes de la volonté du Transporteur ayant une incidence importante sur le coût final des ajouts au réseau devant être imputé au client du service de transport conformément aux stipulations de l'appendice J des présentes.

19.6 Diligence dans l'exécution des ajouts au réseau : Le Transporteur agira avec diligence pour ajouter les installations requises au réseau de transport dans un délai raisonnable. Le Transporteur ne modifiera pas son réseau de transport existant ou planifié pour fournir le service de transport de point à point requis si en ce faisant il compromet la fiabilité du réseau ou compromet ou détériore autrement le service existant.

19.7 Service provisoire partiel : Si le Transporteur établit qu'il n'aura pas la capacité de ~~transport~~ transfert adéquate pour fournir la quantité entière de la demande

complète d'un service de transport de point à point, le Transporteur a néanmoins l'obligation d'offrir et de fournir la partie du service de transport de point à point demandé qu'il peut accepter sans ajouts au réseau et par une nouvelle répartition. Toutefois, le Transporteur ne saurait être tenu de fournir la quantité supplémentaire requise de service de transport de point à point qui exige des ajouts au réseau de transport tant que ceux-ci n'auront pas été mis en service.

- 19.8 Procédures expéditives pour les ajouts au réseau :** Au lieu des procédures énoncées ci-dessus, le client admissible a la possibilité d'accélérer le processus en demandant au Transporteur de présenter en même temps, avec les résultats des études exigées, une «convention de service accélérée» et, selon le cas, une Entente de raccordement de centrale, en vertu de laquelle le client admissible accepterait de dédommager le Transporteur pour tous les coûts encourus conformément aux présentes. Pour exercer cette option, le client admissible doit exiger par écrit une convention de service accélérée et, selon le cas, une Entente de raccordement de centrale, qui couvre tous les éléments susmentionnés dans les trente (30) jours de la réception des résultats de l'étude d'impact sur le réseau qui identifie les ajouts au réseau nécessaires ou les frais encourus pour fournir le service demandé.

Transporteur doit comptabiliser cette utilisation du réseau de transport aux tarifs prévus aux présentes, conformément aux dispositions de l'article 8.

26 Récupération des coûts non recouvrables

Le Transporteur peut chercher à récupérer ses coûts non recouvrables des clients du service de transport, conformément aux conditions déterminées par la Régie. Toutefois, le Transporteur doit soumettre séparément à la Régie toute proposition spécifique relativement aux coûts non recouvrables.

27 Rémunération pour les coûts des ajouts au réseau et de la nouvelle répartition

Dès qu'une étude d'impact sur le réseau qui est exécutée par le Transporteur en relation avec la fourniture d'un service de transport met en évidence la nécessité d'ajouts au réseau, le client du service de transport qui confirme sa demande de réaliser le projet est tenu de fournir les garanties financières demandées par le Transporteur et de payer les coûts y afférant conformément à l'appendice J des présentes. Dès qu'une étude d'impact sur le réseau exécutée par le Transporteur met en évidence des contraintes de capacité qui peuvent, sujet aux conditions prévues à l'article 15.4, être solutionnées ~~de façon plus économique~~ grâce à une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur, ~~plutôt que par des ajouts au réseau afin d'éliminer ces contraintes,~~ le client du service de transport qui confirme sa demande de réaliser le projet est tenu au paiement des coûts de la nouvelle répartition

conformément aux dispositions des présentes. L'estimé des frais relatifs aux ajouts au réseau qui seront facturés au client du service de transport en vertu des présentes seront précisés dans la convention de service, ou à l'Entente de raccordement de centrale, selon le cas, avant le début du service.

**MISE À JOUR DE LA PROPOSITION DE
MODIFICATIONS AUX
TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE
TRANSPORT D'HYDRO-QUÉBEC
À LA SUITE DE L'ORDONNANCE N° 890 DE LA FERC**

1 tournante, et maintien de réserve arrêtée, prévus aux annexes 2, 3, 6 et 7 des
2 *Tarifs et conditions*. Plus de détails figurent dans les fiches de la pièce HQT-2,
3 Document 1 sur ces annexes.

4

3.9 Service ferme conditionnel et nouvelle répartition de la production

Aperçu de l'ordonnance n° 890

6 La FERC constate dans l'ordonnance n° 890 que les méthodes d'évaluation
7 des demandes de transport ferme à long terme de point à point ne sont plus
8 justes, raisonnables et non indûment discriminatoires puisque le fournisseur
9 de transport peut refuser la demande du client si celle-ci comporte une très
10 courte période (par exemple une heure) qui ne peut faire l'objet
11 d'une livraison³⁷.

12 Pour remédier à cette situation, la FERC ajoute un volet au service de
13 transport ferme à long terme de point à point, le service ferme conditionnel.
14 Celui-ci favorise par ailleurs l'utilisation à long terme des réseaux. Elle modifie
15 également l'obligation de nouvelle répartition de la production prévue par
16 l'OATT *pro forma* joint à l'ordonnance n° 888³⁸.

Orientation du Transporteur

18 Le Transporteur propose de modifier l'article 15.4 des *Tarifs et conditions* pour
19 offrir, aux clients du service ferme à long terme de point à point, un service
20 ferme conditionnel similaire à celui prévu par l'ordonnance n° 890. À l'instar de
21 ce qui y est prévu, le Transporteur évaluera également la possibilité d'offrir,
22 dans les cas qui le permettent, une nouvelle répartition des ressources situées
23 dans la zone de réglage qui sont disponibles à cette fin, de celles du client ou
24 de celles en provenance d'un tiers qui y aura consenti, comme solution de

³⁷ Ordonnance n° 890, paragraphes 86, 911.

³⁸ Ordonnance n° 890, paragraphe 912.

1 rechange aux ajouts au réseau qui seraient requis pour offrir le service de
2 transport ferme à long terme.

3 Outre la fiche sur l'article 15.4 de la pièce HQT-2, Document 1, l'offre du
4 service ferme conditionnel entraîne des modifications connexes décrites dans
5 les fiches de cette pièce sur les articles suivants : 1.15, 13.4, 13.5, 13.6, 14.7,
6 19.1, 19.3 et 27. Par ailleurs, les modifications décrites dans les fiches sur les
7 articles 32.3 et 40.3 de cette même pièce reflètent le caractère comparable du
8 contenu de l'étude d'impact d'une catégorie de clients à l'autre.

9

3.10 Droit de renouvellement

10 *Aperçu de l'ordonnance n° 890*

11 La FERC observe que le droit de renouvellement prévu à l'OATT *pro forma*
12 joint à l'ordonnance n° 888 doit être révisé. En effet, dans sa forme actuelle,
13 ce droit permanent du client est peu compatible avec les obligations qui en
14 résultent pour les fournisseurs de transport eu égard à la planification et à
15 l'amélioration des réseaux requises pour donner effet à ces renouvellements.
16 La FERC ne considère plus les conditions relatives à ce droit de
17 renouvellement justes, raisonnables, et non indûment discriminatoires³⁹.

18 Aux termes de l'ordonnance n° 890, pour avoir droit au renouvellement, la
19 durée minimale d'un contrat passe d'un à cinq ans⁴⁰. Selon elle, cette durée
20 est mieux assortie aux échéanciers de planification et de construction. Le
21 préavis à donner est porté de 60 jours à au plus tard un an avant l'expiration
22 du contrat.

³⁹ Ordonnance n° 890, paragraphes 87, 1231.

⁴⁰ Ordonnance n° 890, paragraphe 1245.

Article 1.15

Thème	Objet de la modification
Service ferme conditionnel et nouvelle répartition de la production	Conditions du réseau
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
La FERC ajoute l'article 1.46 à son OATT, afin de préciser la notion de conditions de réseau utilisée pour le service ferme conditionnel et de prévoir l'intégration de ces conditions dans la convention de service, s'il y a lieu.	
Proposition de modification aux Tarifs et conditions	
1.15 Conditions du réseau : Des conditions relevées dans le réseau du Transporteur ou dans un réseau voisin, comme l'encombrement d'un élément de transport, qui pourraient entraîner une réduction du service de transport ferme de point à point à long terme selon l'ordre de priorité établi à l'article 13.6. Ces conditions doivent être spécifiées dans la convention de service du client du service de transport.	
Description et justification de la modification	
Le service ferme conditionnel permet au Transporteur d'offrir une alternative au client qui demande un service de point à point de long terme ne pouvant être offert par le réseau actuel du Transporteur sans y effectuer des ajouts. Étant donné la nature même du service ferme conditionnel, il s'agit essentiellement d'une mesure transitoire ou de courte durée. En effet, suite à l'étude d'impact effectuée par le Transporteur en réponse à une demande de service de long terme du client, le Transporteur offrira le service ferme conditionnel, soit pendant la période transitoire où les ajouts au réseau sont en voie d'être réalisés, ou soit pour une période de durée indéterminée, si le client refuse que les ajouts au réseau requis soient effectués, mais qu'il désire quand même recevoir le service de transport point à point de long terme. Le service ferme conditionnel est un service ferme disposant de la même priorité que tout autre service ferme lorsque le Transporteur doit effectuer des réductions de livraison, sauf pendant que l'une ou l'autre des options suivantes s'appliquent: - des conditions spécifiques de réseau, identifiées par le Transporteur dans l'étude d'impact effectuée pour répondre à la demande du client; - un nombre d'heures préétabli pendant une année, également identifié par le Transporteur dans l'étude d'impact effectuée pour répondre à la demande du client. Pendant les périodes où les options ci-dessus s'appliquent, le service de transport offert au client est alors subordonné aux autres services de transport ferme. C'est donc dire qu'au cas où le Transporteur devait effectuer des réductions de livraisons pour soulager une contrainte sur le réseau, la priorité des livraisons du service ferme conditionnel serait inférieure à celle des livraisons fermes et équivalente à celle du service secondaire et celles-ci seraient donc réduites en conséquence. Après réception de l'étude d'impact, le client désirant un service ferme conditionnel doit déterminer laquelle des deux options proposées par le Transporteur s'appliquera, les conditions spécifiques de réseau ou le nombre d'heures préétabli. Dans le cas d'une période transitoire, en attendant que les ajouts au réseau soient complétés, l'option choisie sera la même pour toute la durée de la période transitoire. Dans le cas d'une période indéterminée, parce que le client aura refusé que les ajouts au réseau requis soient effectués par le Transporteur, les conditions de réseau ou le nombre d'heures seront réévalués aux deux ans par le Transporteur. En raison de la nature même du service ferme conditionnel, le Transporteur n'effectue aucun ajout au réseau pour éviter la modification des conditions ou l'augmentation du nombre d'heures pendant lesquelles le service peut être réduit à la suite de la réévaluation et le Transporteur peut mettre fin au service s'il ne peut l'assurer en toute fiabilité. Dans l'une ou l'autre de ces éventualités, le client peut mettre fin au service.	

L'article 15.4 prévoit également que si le Transporteur ne peut offrir le service de transport point à point de long terme demandé par le client, le Transporteur évaluera également la possibilité que ce dernier offre une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage comme une alternative aux ajouts au réseau qui seraient requis pour offrir le service de transport ferme à long terme.

La section (a) de l'article 15.4 est adaptée de l'ordonnance 890 en retirant la référence à l'Annexe K, puisque le Transporteur ne propose pas d'introduire une Annexe K aux *Tarifs et conditions*. De plus, le Transporteur ajoute aux sections (b) et (c) de l'article 15.4 le texte suivant: "... suite à une demande écrite du client du service de transport...", afin de préciser l'obligation du client de faire une telle demande par écrit.

L'offre du service ferme conditionnel par le Transporteur est similaire à celle qui est offerte par l'OATT 890 de la FERC. En conséquence, cela assure que les conditions de réciprocité du service de transport sont maintenues. L'offre du Transporteur permet de faire place à des transactions supplémentaires et favorise l'utilisation optimale à long terme du réseau.

Par contre, l'étude d'impact qui inclura l'étude des conditions de réseau et du nombre d'heures de limitation du service ferme est assurément plus compliquée et plus longue à réaliser, puisque le Transporteur doit s'assurer que le fait d'offrir un service de transport ferme à un client sans effectuer les ajouts au réseau qui seraient requis pour maintenir la fiabilité du réseau ne compromettra pas celle-ci. Dans son étude d'impact, le Transporteur doit donc s'assurer d'évaluer avec une précision accrue la capacité du réseau à fournir le service de transport demandé, non seulement pendant les heures de pointe du réseau, mais pendant toute la durée du service demandé, en incluant à son évaluation un facteur de risque approprié.

L'ajout du nouvel article 1.15 précise la notion de conditions du réseau utilisée aux fins du service ferme conditionnel et précise que ces conditions doivent être indiquées dans la convention de service, s'il y a lieu. L'article 1.15 est adapté de l'article 1.46 de l'OATT en retirant le mot : « flowgate ». En effet, ce concept ne s'applique pas au Québec puisque le Transporteur n'est pas synchronisé aux réseaux voisins. Les conditions du réseau peuvent provenir du réseau du Transporteur ou d'un réseau voisin et entraîner une réduction du service de transport ferme selon les priorités établies.

Impact sur le régime réglementaire et la clientèle

Pour la clientèle, les impacts sont essentiellement de deux ordres : pour le client qui demande le service de transport ferme conditionnel, celui-ci fait face à une limite dans le service qui lui est offert. Celui-ci doit donc déterminer au préalable quel sera l'impact sur sa capacité d'effectuer ses livraisons d'électricité et sur ses revenus s'il ne dispose pas d'un service ferme en tout temps. Pour les autres clients des services de point à point, l'offre du service de point à point ferme conditionnel par le Transporteur permettrait d'accroître la puissance transportée sur le réseau en réduisant les ajouts au réseau qui sont requis, ce qui pourrait se traduire par un impact à la baisse sur les tarifs de transport.

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Ordonnance 890: § 958

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

La fiche 15.4 contient une explication détaillée des options de service conditionnel ferme et de nouvelle répartition. Les articles suivants des *Tarifs et conditions* sont également modifiés pour énoncer l'ensemble des règles applicables aux options de service ferme conditionnel et de nouvelle répartition : 13.5; 13.6; 14.7; 19.1; 19.3 et 27.

Article 13.4

Thème	Objet de la modification
Service ferme conditionnel et nouvelle répartition de la production	Conventions de service
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
Les modifications apportées à l'article 13.4 de l'OATT <i>pro forma</i> par la FERC sont de deux (2) natures différentes :	
1- La première phrase ajoutée à l'article 13.4 a pour but de préciser que lorsque des pénalités doivent s'appliquer à un client, ce dernier est présumé avoir conclu la convention de service appropriée afin de permettre au transporteur de facturer au client les pénalités applicables.	
2- Le reste du texte ajouté par la FERC a pour but de préciser que le texte de la convention de service conclue avec le client doit préciser, lorsqu'applicable, quelle option de réduction conditionnelle a été établie avec le client (nombre d'heures ou conditions du réseau). De plus, l'article 13.4 modifié prévoit également que lors de la réévaluation aux 2 ans des conditions applicables, le transporteur doit remettre au client l'étude effectuée, ainsi qu'une description de celle-ci. Finalement, cet article précise que le transporteur doit remettre au client un avis de modification des conditions au moins 90 jours avant que les nouvelles conditions s'appliquent.	
Proposition de modification aux Tarifs et conditions	
13.4 Conventions de service : Le Transporteur doit offrir une convention normalisée relative au service de transport ferme de point à point (appendice A) au client admissible lorsque celui-ci soumet une demande complète pour obtenir le service de transport ferme de point à point. Le Transporteur dépose, auprès de la Régie, les conventions de service renfermant l'information exigée aux termes des présentes, dans les trente (30) jours de leur signature. <u>Si le client admissible utilise un service de transport à un point de réception ou de livraison qu'il n'a pas réservé, et qu'il n'a pas signé de convention de service, il sera réputé, aux fins de l'évaluation des frais et pénalités appropriés, avoir conclu la convention de service appropriée. La convention de service doit préciser, le cas échéant, les options de réduction conditionnelle choisies par le client du service de transport. Lorsque la convention de service renferme des options de réduction conditionnelle et qu'elle est assujettie à une réévaluation biennale telle que décrite à l'article 15.4, le Transporteur doit remettre au client du service de transport un avis lui indiquant tout changement apporté aux conditions de réduction dans un délai d'au moins 90 jours avant la date d'application des nouvelles conditions de réduction. Le Transporteur doit en même temps remettre au client du service de transport l'étude de réévaluation ainsi qu'un texte descriptif de cette étude, notamment pour expliquer les raisons pour lesquelles on a modifié le nombre d'heures par année ou les conditions du réseau dans lesquelles peut se produire une réduction conditionnelle.</u>	
Description et justification de la modification	
Le service ferme conditionnel permet au Transporteur d'offrir une alternative au client qui demande un service de point à point de long terme ne pouvant être offert par le réseau actuel du Transporteur sans y effectuer des ajouts. Étant donné la nature même du service ferme conditionnel, il s'agit essentiellement d'une mesure transitoire ou de courte durée. En effet, suite à l'étude d'impact effectuée par le Transporteur en réponse à une demande de service de long terme du client, le Transporteur offrira le service ferme conditionnel, soit pendant la période transitoire où les ajouts au réseau sont en voie d'être réalisés, ou soit pour une période de durée indéterminée, si le client refuse que les ajouts au réseau requis soient effectués, mais qu'il désire quand même recevoir le service de transport point à point de long terme.	
Le service ferme conditionnel est un service ferme disposant de la même priorité que tout autre service ferme lorsque le Transporteur doit effectuer des réductions de livraison, sauf pendant que l'une ou l'autre des options suivantes s'appliquent:	

- des conditions spécifiques de réseau, identifiées par le Transporteur dans l'étude d'impact effectuée pour répondre à la demande du client;
- un nombre d'heures préétabli pendant une année, également identifié par le Transporteur dans l'étude d'impact effectuée pour répondre à la demande du client.

Pendant les périodes où les options ci-dessus s'appliquent, le service de transport offert au client est alors subordonné aux autres services de transport ferme. C'est donc dire qu'au cas où le Transporteur devait effectuer des réductions de livraisons pour soulager une contrainte sur le réseau, la priorité des livraisons du service ferme conditionnel serait inférieure à celle des livraisons fermes et équivalente à celle du service secondaire et celles-ci seraient donc réduites en conséquence.

Après réception de l'étude d'impact, le client désirant un service ferme conditionnel doit déterminer laquelle des deux options proposées par le Transporteur s'appliquera, les conditions spécifiques de réseau ou le nombre d'heures préétabli. Dans le cas d'une période transitoire, en attendant que les ajouts au réseau soient complétés, l'option choisie sera la même pour toute la durée de la période transitoire. Dans le cas d'une période indéterminée, parce que le client aura refusé que les ajouts au réseau requis soient effectués par le Transporteur, les conditions de réseau ou le nombre d'heures seront réévalués aux deux ans par le Transporteur. En raison de la nature même du service ferme conditionnel, le Transporteur n'effectue aucun ajout au réseau pour éviter la modification des conditions ou l'augmentation du nombre d'heures pendant lesquelles le service peut être réduit à la suite de la réévaluation et le Transporteur peut mettre fin au service s'il ne peut l'assurer en toute fiabilité. Dans l'une ou l'autre de ces éventualités, le client peut mettre fin au service.

L'article 15.4 prévoit également que si le Transporteur ne peut offrir le service de transport point à point de long terme demandé par le client, le Transporteur évaluera également la possibilité que ce dernier offre une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage comme une alternative aux ajouts au réseau qui seraient requis pour offrir le service de transport ferme à long terme.

La section (a) de l'article 15.4 est adaptée de l'ordonnance 890 en retirant la référence à l'Annexe K, puisque le Transporteur ne propose pas d'introduire une Annexe K aux *Tarifs et conditions*. De plus, le Transporteur ajoute aux sections (b) et (c) de l'article 15.4 le texte suivant: "... suite à une demande écrite du client du service de transport...", afin de préciser l'obligation du client de faire une telle demande par écrit.

L'offre du service ferme conditionnel par le Transporteur est similaire à celle qui est offerte par l'OATT 890 de la FERC. En conséquence, cela assure que les conditions de réciprocité du service de transport sont maintenues. L'offre du Transporteur permet de faire place à des transactions supplémentaires et favorise l'utilisation optimale à long terme du réseau.

Par contre, l'étude d'impact qui inclura l'étude des conditions de réseau et du nombre d'heures de limitation du service ferme est assurément plus compliquée et plus longue à réaliser, puisque le Transporteur doit s'assurer que le fait d'offrir un service de transport ferme à un client sans effectuer les ajouts au réseau qui seraient requis pour maintenir la fiabilité du réseau ne compromettra pas celle-ci. Dans son étude d'impact, le Transporteur doit donc s'assurer d'évaluer avec une précision accrue la capacité du réseau à fournir le service de transport demandé, non seulement pendant les heures de pointe du réseau, mais pendant toute la durée du service demandé, en incluant à son évaluation un facteur de risque approprié.

Impact sur le régime réglementaire et la clientèle

Pour la clientèle, les impacts sont essentiellement de deux ordres : pour le client qui demande le service de transport ferme conditionnel, celui-ci fait face à une limite dans le service qui lui est offert. Celui-ci doit donc déterminer au préalable quel sera l'impact sur sa capacité d'effectuer ses livraisons d'électricité et sur ses revenus s'il ne dispose pas d'un service ferme en tout temps. Pour les autres clients des services de point à point, l'offre du service de point à point ferme conditionnel par le Transporteur permettrait d'accroître la puissance transportée sur le réseau en réduisant les ajouts au réseau qui sont requis, ce qui pourrait se traduire par un impact à la baisse sur les tarifs de transport.

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Ordonnance 890: § 840, 960; Ordonnance 890-A: 437, 454

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

La fiche 15.4 contient une explication détaillée des options de service ferme conditionnel et de nouvelle répartition.

Article 13.5

Thème	Objet de la modification
Nouvelle répartition de la production et service ferme conditionnel	Frais pour ajouts au réseau
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
Il s'agit d'un ajout au texte de l'article 13.5 visant à préciser l'obligation du client de dédommager le Transporteur pour les ajouts au réseau ou pour les frais de nouvelle répartition effectués dans le cadre du service ferme conditionnel et qu'il accepte que les conditions du service soient réévaluées aux 2 ans.	
Proposition de modification aux Tarifs et conditions	
13.5 Obligations du client du service de transport pour les frais reliés à des ajouts au réseau ou à une nouvelle répartition : Dans les cas où le Transporteur établit que le réseau de transport ne peut pas fournir de service de transport ferme de point à point (1) sans compromettre ou réduire la fiabilité du service pour les clients de charge locale, pour les clients du service de transport en réseau intégré et pour les autres clients du service de transport utilisant un service de transport ferme de point à point ou (2) sans nuire à la capacité du Transporteur de satisfaire à ses engagements contractuels fermes antérieurs envers d'autres clients, le Transporteur sera contraint d'étendre ou d'améliorer son réseau de transport en vertu de l'article 15.4. Le client du service de transport doit accepter de dédommager le Transporteur pour les ajouts au réseau de transport, conformément aux termes de l'article 27. Dans la mesure où le Transporteur peut alléger une contrainte du réseau de façon plus économique en ayant une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur au lieu d'effectuer des ajouts au réseau, il doit le faire à condition que le client admissible accepte de dédommager le Transporteur, conformément à l'article 27, <u>et qu'il accepte (i) de dédommager le Transporteur pour tout ajout nécessaire au réseau ou (ii) de recevoir le service assujéti à une réévaluation biennale des exigences relatives à une nouvelle répartition effectuée par le Transporteur, conformément à l'article 15.4.</u>	
Description et justification de la modification	
Les modifications à l'article 13.5 visent à préciser que le client doit compenser le Transporteur pour les ajouts au réseau effectués afin de fournir le service ferme conditionnel ou pour les frais de nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur, selon le cas et qu'il accepte que les conditions de service soient réévaluées aux 2 ans. Cet ajout est nécessaire pour assurer le recouvrement des coûts encourus par le Transporteur lorsqu'il fournit un service ferme conditionnel. Le service ferme conditionnel permet au Transporteur d'offrir une alternative au client qui demande un service de point à point de long terme ne pouvant être offert par le réseau actuel du Transporteur sans y effectuer des ajouts. Étant donné la nature même du service ferme conditionnel, il s'agit essentiellement d'une mesure transitoire ou de courte durée. En effet, suite à l'étude d'impact effectuée par le Transporteur en réponse à une demande de service de long terme du client, le Transporteur offrira le service ferme conditionnel, soit pendant la période transitoire où les ajouts au réseau sont en voie d'être réalisés, ou soit pour une période de durée indéterminée, si le client refuse que les ajouts au réseau requis soient effectués, mais qu'il désire quand même recevoir le service de transport point à point de long terme. Le service ferme conditionnel est un service ferme disposant de la même priorité que tout autre service ferme lorsque le Transporteur doit effectuer des réductions de livraison, sauf pendant que l'une ou l'autre des options suivantes s'appliquent: - des conditions spécifiques de réseau, identifiées par le Transporteur dans l'étude d'impact effectuée pour répondre à la demande du client; - un nombre d'heures préétabli pendant une année, également identifié par le Transporteur dans l'étude d'impact effectuée pour répondre à la demande du client. Pendant les périodes où les options ci-dessus s'appliquent, le service de transport offert au client est alors subordonné aux autres services de transport ferme. C'est donc dire qu'au cas où le Transporteur devait	

effectuer des réductions de livraisons pour soulager une contrainte sur le réseau, la priorité des livraisons du service ferme conditionnel serait inférieure à celle des livraisons fermes et équivalente à celle du service secondaire et celles-ci seraient donc réduites en conséquence.

Après réception de l'étude d'impact, le client désirant un service ferme conditionnel doit déterminer laquelle des deux options proposées par le Transporteur s'appliquera, les conditions spécifiques de réseau ou le nombre d'heures préétabli. Dans le cas d'une période transitoire, en attendant que les ajouts au réseau soient complétés, l'option choisie sera la même pour toute la durée de la période transitoire. Dans le cas d'une période indéterminée, parce que le client aura refusé que les ajouts au réseau requis soient effectués par le Transporteur, les conditions de réseau ou le nombre d'heures seront réévalués aux deux ans par le Transporteur. En raison de la nature même du service ferme conditionnel, le Transporteur n'effectue aucun ajout au réseau pour éviter la modification des conditions ou l'augmentation du nombre d'heures pendant lesquelles le service peut être réduit à la suite de la réévaluation et le Transporteur peut mettre fin au service s'il ne peut l'assurer en toute fiabilité. Dans l'une ou l'autre de ces éventualités, le client peut mettre fin au service.

L'article 15.4 prévoit également que si le Transporteur ne peut offrir le service de transport point à point de long terme demandé par le client, le Transporteur évaluera également la possibilité que ce dernier offre une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage comme une alternative aux ajouts au réseau qui seraient requis pour offrir le service de transport ferme à long terme.

La section (a) de l'article 15.4 est adaptée de l'ordonnance 890 en retirant la référence à l'Annexe K, puisque le Transporteur ne propose pas d'introduire une Annexe K aux *Tarifs et conditions*. De plus, le Transporteur ajoute aux sections (b) et (c) de l'article 15.4 le texte suivant: "... suite à une demande écrite du client du service de transport...", afin de préciser l'obligation du client de faire une telle demande par écrit.

L'offre du service ferme conditionnel par le Transporteur est similaire à celle qui est offerte par l'OATT 890 de la FERC. En conséquence, cela assure que les conditions de réciprocité du service de transport sont maintenues. L'offre du Transporteur permet de faire place à des transactions supplémentaires et favorise l'utilisation optimale à long terme du réseau.

Par contre, l'étude d'impact qui inclura l'étude des conditions de réseau et du nombre d'heures de limitation du service ferme est assurément plus compliquée et plus longue à réaliser, puisque le Transporteur doit s'assurer que le fait d'offrir un service de transport ferme à un client sans effectuer les ajouts au réseau qui seraient requis pour maintenir la fiabilité du réseau ne compromettra pas celle-ci. Dans son étude d'impact, le Transporteur doit donc s'assurer d'évaluer avec une précision accrue la capacité du réseau à fournir le service de transport demandé, non seulement pendant les heures de pointe du réseau, mais pendant toute la durée du service demandé, en incluant à son évaluation un facteur de risque approprié.

Impact sur le régime réglementaire et la clientèle

Pour la clientèle, les impacts sont essentiellement de deux ordres : pour le client qui demande le service de transport ferme conditionnel, celui-ci fait face à une limite dans le service qui lui est offert. Celui-ci doit donc déterminer au préalable quel sera l'impact sur sa capacité d'effectuer ses livraisons d'électricité et sur ses revenus s'il ne dispose pas d'un service ferme en tout temps. Pour les autres clients des services de point à point, l'offre du service de point à point ferme conditionnel par le Transporteur permettrait d'accroître la puissance transportée sur le réseau en réduisant les ajouts au réseau qui sont requis, ce qui pourrait se traduire par un impact à la baisse sur les tarifs de transport.

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Ordonnance 890: § 911; Ordonnance 890-A: § 508-640; Ordonnance 890-B: § 116-141

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

La fiche 15.4 contient une explication détaillée des options de service ferme conditionnel et de nouvelle répartition.

Article 13.6

Thème	Objet de la modification
Service ferme conditionnel et nouvelle répartition de la production	Réduction du service de transport ferme
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
Il s'agit d'un ajout au texte de l'article 13.6 visant à préciser les priorités du service ferme conditionnel lorsque des réductions de service sont nécessaires en raison de contraintes sur le réseau. Cet ajout précise que le service ferme conditionnel a la même priorité que le service de transport ferme lorsque des réductions de service sont effectuées en dehors des périodes où les limitations du service ferme conditionnel sont en vigueur. Il précise également que lorsque les limitations du service ferme conditionnel sont en vigueur (heures ou conditions du réseau prédéterminées), le service ferme conditionnel doit être réduit avec le service secondaire, soit l'utilisation de ressources non désignées pour alimenter la charge locale.	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i>	
13.6 Réduction du service de transport ferme : Si une réduction dans le réseau de transport du Transporteur, ou une partie de celui-ci, est nécessaire pour maintenir une exploitation fiable du réseau, des réductions seront faites de façon non discriminatoire à la transaction (aux transactions) qui a(ont) pour effet d'alléger les contraintes. Si plusieurs transactions doivent être réduites, dans la mesure du possible et conformément aux pratiques usuelles des services publics, les réductions s'appliqueront proportionnellement aux clients de charge locale, aux clients du réseau intégré et aux clients du service de transport utilisant un service de transport ferme de point à point. Toutes les réductions seront faites sur une base non discriminatoire; toutefois, le service de transport non ferme de point à point est subordonné au service de transport ferme. <u>Le service de transport ferme à long terme de point à point assujéti aux conditions décrites à l'article 15.4 doit être réduit avec le service secondaire lorsque les conditions s'appliquent; autrement, il doit être réduit sur une base proportionnelle avec un autre service de transport ferme.</u> Quand le Transporteur établit qu'il existe une urgence de nature électrique dans son réseau de transport et met en œuvre des procédures d'urgence pour réduire le service de transport ferme, le client du service de transport doit faire les réductions requises à la demande du Transporteur. Toutefois, le Transporteur se réserve le droit de réduire, en tout ou en partie, le service de transport ferme prévu aux présentes si, à sa seule discrétion, un état d'urgence ou toute autre condition imprévisible compromet ou détériore la fiabilité de son réseau de transport. Le Transporteur avisera en temps opportun tous les clients du service de transport touchés des réductions programmées.	
Description et justification de la modification	
Le service ferme conditionnel est un service ferme disposant de la même priorité que tout autre service ferme lorsque le Transporteur doit effectuer des réductions de livraison, sauf pendant que l'une ou l'autre des options suivantes s'appliquent: - des conditions spécifiques de réseau, identifiées par le Transporteur dans l'étude d'impact effectuée pour répondre à la demande du client; - un nombre d'heures préétabli pendant une année, également identifié par le Transporteur dans l'étude d'impact effectuée pour répondre à la demande du client. Pendant les périodes où les options ci-dessus s'appliquent, le service de transport offert au client est alors subordonné aux autres services de transport ferme. C'est donc dire que si le Transporteur doit effectuer des réductions de livraisons pour soulager une contrainte sur le réseau, la priorité des livraisons du service ferme conditionnel est inférieure à celle des livraisons fermes et équivalente à celle du service secondaire et celles-ci sont donc réduites en conséquence. Cet ajout est nécessaire pour préciser la priorité du service ferme conditionnel relativement aux autres services de transport.	

Impact sur le régime réglementaire et la clientèle

Pour la clientèle, les impacts sont essentiellement de deux ordres : pour le client qui demande le service de transport ferme conditionnel, celui-ci fait face à une limite dans le service qui lui est offert. Celui-ci doit donc déterminer au préalable quel sera l'impact sur sa capacité d'effectuer ses livraisons d'électricité et sur ses revenus s'il ne dispose pas d'un service ferme en tout temps. Pour les autres clients des services de point à point, l'offre du service de point à point ferme conditionnel par le Transporteur permettrait d'accroître la puissance transportée sur le réseau en réduisant les ajouts au réseau qui sont requis, ce qui pourrait se traduire par un impact à la baisse sur les tarifs de transport.

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Ordonnance 890: § 1474; Ordonnance 890-A: 973-976

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

La fiche 15.4 contient une explication détaillée des options de service ferme conditionnel et de nouvelle répartition.

Article 19.1

Thème Service ferme conditionnel et nouvelle répartition de la production	Objet de la modification Étude d'impact
Révision mise en place par l'ordonnance 890 Lorsqu'une étude d'impact sur le réseau est requise, l'offre des options de service ferme conditionnel et de nouvelle répartition des ressources du Transporteur nécessitent que ces options soient prises en compte dans l'étude effectuée par le Transporteur. Ainsi, le client qui désire que ces options soient considérées par le Transporteur doit informer celui-ci avant que ce dernier ne lui soumette une convention d'étude d'impact sur le réseau. La modification proposée à l'article 19.1 permet ainsi d'éviter des coûts et des délais additionnels au client qui ne désire pas que ces options lui soient offertes par le Transporteur.	
Proposition de modification aux Tarifs et conditions 19.1 Avis de la nécessité d'une étude d'impact sur le réseau : Après avoir reçu une demande de service ou une demande de raccordement de centrale conformément à l'article 12A, le Transporteur doit établir sur une base non discriminatoire s'il est nécessaire de procéder à une étude d'impact sur le réseau. Une description de la méthodologie suivie par le Transporteur pour mener une étude d'impact sur le réseau est fournie à l'appendice D. Si le Transporteur établit la nécessité d'une étude d'impact sur le réseau pour pouvoir accepter le service demandé, il doit en informer le client admissible dès que possible. <u>Une fois informé, le client admissible doit aviser en temps opportun le Transporteur s'il décide d'intégrer la nouvelle répartition ou la réduction conditionnelle à l'étude d'impact sur le réseau. S'il envoie son avis avant la soumission de la convention d'étude d'impact sur le réseau, le client admissible peut éviter les coûts associés à l'étude de ces options. Le En pareil cas, le Transporteur doit, dans les trente (30) jours de la réception d'une demande complète, incluant les données techniques nécessaires à la réalisation de l'étude, présenter une convention d'étude d'impact sur le réseau dans laquelle le client admissible s'engage à rembourser au Transporteur les frais d'exécution de l'étude d'impact sur le réseau requise. Pour qu'une demande de service demeure une demande complète, le client admissible doit signer la convention d'étude d'impact sur le réseau et la renvoyer au Transporteur dans les quinze (15) jours. Si le client admissible décide de ne pas signer la convention d'étude d'impact sur le réseau, sa demande sera réputée retirée et tout dépôt effectué lui sera retourné avec intérêt, conformément à l'article 17.3.</u>	
Description et justification de la modification L'étude des options de nouvelle répartition et de service ferme conditionnel peut accroître de façon significative le coût et le délai de réalisation de l'étude d'impact, car de nombreuses conditions du réseau doivent alors être étudiées, en sus de celles requises pour offrir un service de transport ferme. L'avis du client quant à la nécessité d'étudier de telles options prend alors tout son sens.	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle Cet ajout donne la flexibilité au client d'aviser le Transporteur au moment opportun qu'il désire ou non que les options de nouvelle répartition ou de service ferme conditionnel soient considérées dans l'étude d'impact. Il en résulte une économie de temps et de coût dans la réalisation de l'étude d'impact lorsque ces 2 options n'ont pas à être étudiées.	
Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif <i>pro forma</i> de la FERC Ordonnance 890: § 977, 1296-1323, 1324 & suivantes; Ordonnance 890-A: § 534-561; Ordonnance 890-B: § 124-133	
Autres articles visés des Tarifs et conditions La fiche 15.4 contient une explication détaillée des options de service ferme conditionnel et de nouvelle répartition.	

Article 14.7

8

Thème	Objet de la modification
Service ferme conditionnel et nouvelle répartition de la production	Réduction ou interruption du service
Révision mise en place par l'ordonnance 890 Il s'agit d'un ajout au texte de l'article 14.7 visant à préciser les priorités du service ferme conditionnel lorsque des réductions de service sont nécessaires en raison de contraintes sur le réseau. Cet ajout précise que le service ferme conditionnel a une priorité supérieure au service de transport non ferme en tout temps, que des réductions de service soient effectuées pendant ou en dehors des périodes où les limitations du service ferme conditionnel sont en vigueur (heures ou conditions de réseau prédéterminées).	
Proposition de modification aux Tarifs et conditions 14.7 Réduction ou interruption du service : Le Transporteur se réserve le droit de réduire, en tout ou en partie, le service de transport non ferme de point à point fourni en vertu des présentes pour des raisons de fiabilité, quand une urgence ou un autre imprévu menace de compromettre ou de détériorer la fiabilité de son réseau de transport. Le Transporteur se réserve le droit d'interrompre, en tout ou en partie, le service de transport non ferme de point à point prévu en vertu des présentes pour des raisons économiques afin d'accepter (1) une demande de service de transport ferme, (2) une demande de service de transport non ferme de point à point de plus longue durée, ~~(3) une demande de service de transport non ferme de point à point de durée égale à un prix plus élevé, ou~~ (4) <u>(3) une demande de service de transport pour des clients du réseau intégré ou du service de transport pour l'alimentation de la charge locale à partir de ressources non désignées ou</u> ~~(5) (4) le service de transport pour le service de transport ferme de point à point durant les périodes de réduction conditionnelle tel que décrit à l'article 15.4. Le Transporteur interrompra ou réduira aussi le service au client du service de transport dans la mesure où les livraisons pour le transport seront interrompues ou réduites au(x) point(s) de réception. Au besoin, les réductions ou interruptions seront faites sur une base non discriminatoire à la (aux) transaction(s) qui allège(nt) effectivement les contraintes; cependant, le service de transport non ferme de point à point sera subordonné au service de transport ferme. Si plusieurs transactions doivent être réduites ou interrompues, dans la mesure du possible et conformément aux pratiques usuelles des services publics, les réductions ou interruptions seront faites aux transactions ayant la durée la moins longue (par exemple, les transactions horaires non fermes seront réduites ou interrompues avant les transactions quotidiennes non fermes, et les transactions quotidiennes non fermes seront réduites ou interrompues avant les transactions hebdomadaires non fermes). Le service de transport à l'intention des clients du réseau intégré et celui du service de transport pour l'alimentation de la charge locale à partir de ressources autres que les ressources désignées aura priorité sur tout service de transport non ferme de point à point en vertu des présentes. Le service de transport non ferme de point à point par le(s) point(s) de réception et de livraison secondaires aura une priorité moins grande que tout service de transport non ferme de point à point en vertu des présentes. Le Transporteur donnera un préavis de réduction ou d'interruption lorsqu'un tel préavis peut être donné conformément aux pratiques usuelles des services publics.~~	
Description et justification de la modification Le service ferme conditionnel est un service ferme disposant de la même priorité que tout autre service ferme lorsque le Transporteur doit effectuer des réductions de livraison, sauf pendant que l'une ou l'autre des options suivantes s'appliquent : - des conditions spécifiques de réseau, identifiées par le Transporteur dans l'étude d'impact effectuée pour répondre à la demande du client; - un nombre d'heures préétabli pendant une année, également identifié par le Transporteur dans l'étude d'impact effectuée pour répondre à la demande du client. Pendant les périodes où les options ci-dessus s'appliquent, le service de transport offert au client est alors	

subordonné aux autres services de transport ferme. C'est donc dire que si le Transporteur doit effectuer des réductions de livraisons pour soulager une contrainte sur le réseau, la priorité des livraisons du service ferme conditionnel est inférieure à celle des livraisons fermes et équivalente à celle du service secondaire et celles-ci sont donc réduites en conséquence.

Cet ajout est nécessaire pour préciser la priorité du service ferme conditionnel durant les périodes de réduction conditionnelles. Le Transporteur propose par ailleurs de modifier cette disposition afin de tenir compte du fait qu'au Québec, le prix offert pour le service de transport de point à point est le même pour tous les clients.

Impact sur le régime réglementaire et la clientèle

Pour la clientèle, les impacts sont essentiellement de deux ordres : pour le client qui demande le service de transport ferme conditionnel, celui-ci fait face à une limite dans le service qui lui est offert. Celui-ci doit donc déterminer au préalable quel sera l'impact sur sa capacité d'effectuer ses livraisons d'électricité et sur ses revenus s'il ne dispose pas d'un service ferme en tout temps. Pour les autres clients des services de point à point, l'offre du service de point à point ferme conditionnel par le Transporteur permettrait d'accroître la puissance transportée sur le réseau en réduisant les ajouts au réseau qui sont requis, ce qui pourrait se traduire par un impact à la baisse sur les tarifs de transport.

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Ordonnance 890: § 950-955, 1474; Ordonnance 890-A: § 531; 973-978; Ordonnance 890-B: § 116-141

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

La fiche 15.4 contient une explication détaillée des options de service ferme conditionnel et de nouvelle répartition.

Article 15.4

Thème	Objet de la modification
Service ferme conditionnel et nouvelle répartition de la production	Service ferme conditionnel
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
La FERC a conclu dans l'ordonnance 890 que les méthodes existantes pour évaluer les demandes de service de point à point de long terme n'étaient plus suffisamment justes et raisonnables, car le client pourrait se voir refuser un service de transport lorsque le service ferme n'est pas disponible en tout temps, ne fut-ce qu'une heure par année. Pour solutionner ce problème, la FERC a modifié son OATT <i>pro forma</i> en y introduisant le service ferme conditionnel, qu'elle définit comme une forme de service de point à point qui comprend un service moins ferme pour un nombre d'heures préétabli de l'année pendant lequel le service ferme de point à point ne peut être offert. Le transporteur est tenu d'offrir le service ferme conditionnel; il est aussi tenu d'offrir la nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage. L'ordonnance 890 conserve les deux types de service de transport adoptés dans l'ordonnance 888, soit le service de point à point et le service en réseau intégré. Le service ferme conditionnel n'est pas un troisième type de service, mais une modification des procédures en vigueur pour fournir le service à long terme de point à point et de la priorité en cas de réduction du service.	
Proposition de modification aux Tarifs et conditions	
15.4 Obligation de fournir un service de transport exigeant l'expansion ou la modification du réseau de transport, <u>une nouvelle répartition ou une réduction conditionnelle</u> : (a) Si le Transporteur établit qu'il ne peut pas répondre favorablement à une demande complète visant un service de transport de point à point à cause de l'insuffisance de capacité sur son réseau de transport, le Transporteur agira avec diligence pour étendre ou modifier son réseau de transport afin de fournir le service de transport réclamé, à condition que le client du service de transport accepte de payer les coûts s'y rapportant au Transporteur, conformément aux conditions de l'article 27. Le Transporteur se conformera aux pratiques usuelles des services publics pour décider de la nécessité d'ajouts au réseau et en ce qui concerne la conception et la construction de ces installations. L'obligation vise seulement les installations que le Transporteur est en droit d'étendre ou de modifier. (b) <u>Si le Transporteur établit qu'il ne peut pas répondre favorablement à une demande complète visant un service de transport ferme à long terme de point à point à cause de l'insuffisance de capacité sur son réseau de transport, suite à une demande écrite du client du service de transport, il agira avec diligence dès réception d'une demande écrite du client du service de transport pour déterminer si une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur est réalisable tenant compte des conditions énoncées ci-après et, dans les cas qui le permettent, pour assurer une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur, jusqu'à ce (i) que les ajouts au réseau soient terminés pour le client du service de transport, (ii) qu'il établisse à l'aide d'une réévaluation biennale qu'il ne peut plus assurer une nouvelle répartition en toute fiabilité ou (iii) que le client du service de transport mette fin au service parce que la réévaluation a entraîné des changements dans la nouvelle répartition. Dans les cas qui permettent une nouvelle répartition, le Transporteur ne peut refuser déraisonnablement d'effectuer lui-même une nouvelle répartition ou de permettre au client du service de transport de prendre des dispositions pour qu'une nouvelle répartition soit effectuée à partir des ressources d'un tiers. Le Transporteur n'est tenu d'effectuer une nouvelle répartition qu'aux conditions suivantes : (i) les ressources sont disponibles à cette fin pour la durée du service demandé; (ii) le client a obtenu le consentement du propriétaire de la (les) ressource(s) en cause; (iii) le Transporteur a déterminé que la nouvelle répartition est techniquement faisable et n'est pas susceptible de compromettre la fiabilité et la stabilité du réseau; (iv) sauf dans les cas prévus à l'article 19.7, la répartition permet de fournir la totalité du service demandé sans effectuer d'ajouts au réseau; et (v) le client accepte de dédommager le Transporteur conformément à l'article 27.</u> (c) <u>Si le Transporteur établit qu'il ne peut pas répondre favorablement à une demande complète visant un service de transport ferme à long terme de point à point à cause de l'insuffisance de capacité sur son réseau de transport, suite à une demande écrite du client du service de transport, il offrira le service de transport ferme</u>	

avec la condition qu'il pourra réduire le service avant de réduire un autre service de transport ferme pendant un nombre déterminé d'heures par année ou dans certaines conditions du réseau. Si le client du service de transport accepte le service, le Transporteur agira avec diligence pour assurer le service jusqu'à ce (i) que les ajouts au réseau soient terminés pour le client du service de transport, (ii) qu'il établisse à l'aide d'une réévaluation biennale qu'il ne peut plus assurer ce service en toute fiabilité ou (iii) que le client du service de transport mette fin au service parce que la réévaluation a entraîné une augmentation du nombre d'heures par année des périodes de réduction conditionnelle ou un changement des conditions du réseau pouvant entraîner une réduction du service.

Description et justification de la modification:

Le service ferme conditionnel permet au Transporteur d'offrir une alternative au client qui demande un service de point à point de long terme ne pouvant être offert par le réseau actuel du Transporteur sans y effectuer des ajouts. Étant donné la nature même du service ferme conditionnel, il s'agit essentiellement d'une mesure transitoire ou de courte durée. En effet, suite à l'étude d'impact effectuée par le Transporteur en réponse à une demande de service de long terme du client, le Transporteur offrira le service ferme conditionnel, soit pendant la période transitoire où les ajouts au réseau sont en voie d'être réalisés, ou soit pour une période de durée indéterminée, si le client refuse que les ajouts au réseau requis soient effectués, mais qu'il désire quand même recevoir le service de transport point à point de long terme.

Le service ferme conditionnel est un service ferme disposant de la même priorité que tout autre service ferme lorsque le Transporteur doit effectuer des réductions de livraison, sauf pendant que l'une ou l'autre des options suivantes s'appliquent:

- des conditions spécifiques de réseau, identifiées par le Transporteur dans l'étude d'impact effectuée pour répondre à la demande du client;
- un nombre d'heures préétabli pendant une année, également identifié par le Transporteur dans l'étude d'impact effectuée pour répondre à la demande du client.

Pendant les périodes où les options ci-dessus s'appliquent, le service de transport offert au client est alors subordonné aux autres services de transport ferme. C'est donc dire qu'au cas où le Transporteur devait effectuer des réductions de livraisons pour soulager une contrainte sur le réseau, la priorité des livraisons du service ferme conditionnel serait inférieure à celle des livraisons fermes et équivalente à celle du service secondaire et celles-ci seraient donc réduites en conséquence.

Après réception de l'étude d'impact, le client désirant un service ferme conditionnel doit déterminer laquelle des deux options proposées par le Transporteur s'appliquera, les conditions spécifiques de réseau ou le nombre d'heures préétabli. Dans le cas d'une période transitoire, en attendant que les ajouts au réseau soient complétés, l'option choisie sera la même pour toute la durée de la période transitoire. Dans le cas d'une période indéterminée, parce que le client aura refusé que les ajouts au réseau requis soient effectués par le Transporteur, les conditions de réseau ou le nombre d'heures seront réévalués aux deux ans par le Transporteur. En raison de la nature même du service ferme conditionnel, le Transporteur n'effectue aucun ajout au réseau pour éviter la modification des conditions ou l'augmentation du nombre d'heures pendant lesquelles le service peut être réduit à la suite de la réévaluation et le Transporteur peut mettre fin au service s'il ne peut l'assurer en toute fiabilité. Dans l'une ou l'autre de ces éventualités, le client peut mettre fin au service.

L'article 15.4 prévoit également que si le Transporteur ne peut offrir le service de transport point à point de long terme demandé par le client, le Transporteur évaluera également la possibilité que ce dernier offre une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage comme une alternative aux ajouts au réseau qui seraient requis pour offrir le service de transport ferme à long terme, en précisant les conditions d'ouverture à cette nouvelle répartition, soit : i) que la nouvelle répartition ne soit envisagée que si elle peut être faite à partir de ressources qui sont disponibles à cette fin pour la durée du service demandé; ii) que l'obligation d'obtenir le consentement du propriétaire de la ou des ressources à utiliser pour effectuer la nouvelle répartition incombe au client du service de transport qui demande la nouvelle répartition; iii) que la nouvelle répartition ne soit pas susceptible de compromettre la fiabilité et la stabilité du réseau et qu'elle soit techniquement faisable, compte tenu du fait que la topologie du réseau du Transporteur ne se prête pas facilement à une nouvelle répartition; iv) que la nouvelle répartition permette de fournir la totalité du service demandé comme une alternative à des

ajouts au réseau (sauf dans le cas où la nouvelle répartition est effectuée sur une base provisoire et partielle dans l'attente de la mise en service des ajouts au réseau en vertu de l'article 19.7 des Tarifs et conditions); et v) que le client ait accepté de dédommager le Transporteur conformément à l'article 27 des Tarifs et conditions, une condition qui est également reconnue à l'article 13.5.

La section (a) de l'article 15.4 est adaptée de l'ordonnance 890 en retirant la référence à l'Annexe K, puisque le Transporteur ne propose pas d'introduire une Annexe K aux *Tarifs et conditions*. De plus, le Transporteur ajoute aux sections (b) et (c) de l'article 15.4 le texte suivant: "... suite à une demande écrite du client du service de transport...", afin de préciser l'obligation du client de faire une telle demande par écrit. Les conditions pour la nouvelle répartition des ressources, à la section (b) de l'article 15.4, sont également adaptées de l'ordonnance 890.

L'offre du service ferme conditionnel et de la nouvelle répartition des ressources par le Transporteur est similaire à celle qui est offerte par l'OATT 890 de la FERC. En conséquence, cela assure que les conditions de réciprocité du service de transport sont maintenues. L'offre du Transporteur permet de faire place à des transactions supplémentaires et favorise l'utilisation optimale à long terme du réseau.

Par contre, l'étude d'impact qui inclura l'étude des conditions de réseau et du nombre d'heures de limitation du service ferme est assurément plus compliquée et plus longue à réaliser, puisque le Transporteur doit s'assurer que le fait d'offrir un service de transport ferme à un client sans effectuer les ajouts au réseau qui seraient requis pour maintenir la fiabilité du réseau ne compromettra pas celle-ci. Dans son étude d'impact, le Transporteur doit donc s'assurer d'évaluer adéquatement la capacité du réseau à fournir le service de transport demandé, non seulement pendant les heures de pointe du réseau, mais pendant toute la durée du service demandé, en incluant à son évaluation un facteur de risque approprié. L'ampleur et la durée de l'étude d'impact qui est requise est donc augmentée en conséquence.

Impact sur le régime réglementaire et la clientèle

Pour la clientèle, les impacts sont essentiellement de deux ordres : pour le client qui demande le service de transport ferme conditionnel, celui-ci fait face à une limite dans le service qui lui est offert. Celui-ci doit donc déterminer au préalable quel sera l'impact sur sa capacité d'effectuer ses livraisons d'électricité et sur ses revenus s'il ne dispose pas d'un service ferme en tout temps. Pour les autres clients des services de point à point, l'offre du service de point à point ferme conditionnel par le Transporteur permettrait d'accroître la puissance transportée sur le réseau en réduisant les ajouts au réseau qui sont requis, ce qui pourrait se traduire par un impact à la baisse sur les tarifs de transport.

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Ordonnance 890: § 911; Ordonnance 890-A: § 508-640; Ordonnance 890-B: § 116-141

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

Les articles suivants des *Tarifs et conditions* sont également modifiés pour énoncer l'ensemble des règles applicables aux options de service ferme conditionnel et de nouvelle répartition : 1.15; 13.4; 13.5; 13.6; 14.7; 19.1; 19.3 et 27.

Article 19.3

Thème	Objet de la modification
Service ferme conditionnel et nouvelle répartition de la production	Étude d'impact
Révision mise en place par l'ordonnance 890 Lorsqu'une étude d'impact sur le réseau est requise, l'offre des options de service ferme conditionnel et de nouvelle répartition des ressources du Transporteur nécessite que ces options soient prises en compte dans l'étude effectuée par le Transporteur. L'article 19.3 précise les informations additionnelles doit contenir l'étude d'impact lorsque l'étude de ces 2 options est requise par le client des services de point à point. Les modifications proposées par le Transporteur contiennent les différences suivantes de celles contenues dans l'ordonnance 890: - retrait de l'expression: « flowgate », puisque ce concept ne s'applique pas au réseau du Transporteur qui n'est pas synchronisé aux réseaux voisins. - retrait de l'expression: « Direct Assignment Facilities », puisque la notion d'installations d'attribution particulière a été abolie par la Régie dans sa décision D-2002-95 (Référence: D-2002-95, pp. 299-300).	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i> 19.3 Procédures d'étude d'impact sur le réseau : Dès la réception d'une convention d'étude d'impact sur le réseau signée et des données techniques requises, le Transporteur agira avec diligence pour terminer l'étude d'impact sur le réseau dans un délai de cent vingt (120) jours, sauf dans le cas d'une étude qui nécessite un délai additionnel, lequel sera précisé au client. L'étude d'impact sur le réseau doit identifier : <u>(1) toutes les limitations contraintes du réseau de façon spécifique pour chaque élément de transport; et (2) lorsque requis par le client admissible, les options concernant une nouvelle répartition (à la demande d'un client admissible), y compris les coûts estimés d'une nouvelle répartition qui sont à la connaissance du Transporteur; (3) lorsque requis par le client admissible, les options concernant une réduction conditionnelle (à la demande d'un client admissible), y compris le nombre d'heures par année et les conditions du réseau dans lesquelles peut se produire une réduction conditionnelle; et (4) ou les ajouts supplémentaires au réseau qui sont requis afin de fournir le service exigé, ainsi que le coût estimé et l'échéancier des ajouts au réseau. Lorsqu'un client demande l'étude des options concernant une nouvelle répartition, l'étude d'impact sur le réseau doit (1) identifier toutes les ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur qui peuvent contribuer à alléger considérablement les contraintes du réseau et servir à une nouvelle répartition conformément à l'article 15.4 et (2) fournir une mesure de l'impact de chaque telle ressource sur les contraintes du réseau. Si le Transporteur est en possession de renseignements indiquant que des ressources à l'extérieur de sa zone de réglage pourraient pallier les contraintes du réseau, il doit les identifier dans son étude d'impact sur le réseau. Advenant que le Transporteur ne puisse terminer l'étude d'impact sur le réseau dans ce délai, il doit en aviser le client admissible ainsi que donner une date approximative d'achèvement et expliquer les raisons pour lesquelles un délai additionnel est nécessaire afin de terminer les études exigées. Une copie de l'étude d'impact sur le réseau terminée et des documents de travail y afférents doit être mise à la disposition du client admissible <u>dès que l'étude d'impact sur le réseau est terminée.</u> Le Transporteur fera preuve de la même diligence pour exécuter l'étude d'impact sur le réseau pour un client admissible que pour exécuter ses propres études. Le Transporteur doit, dès l'achèvement de l'étude d'impact sur le réseau, aviser le client admissible si le réseau de transport sera adéquat pour accepter la demande de service, en tout ou en partie, ou si aucuns frais ne devront vraisemblablement être engagés pour des ajouts au réseau. Pour qu'une demande demeure une demande complète, dans les quarante-cinq (45) jours de la réception de l'étude d'impact sur le réseau, le client admissible doit soit signer une convention de service, soit confirmer son intention de signer une convention d'avant-projet dans les meilleurs délais possibles ou soit, dans le cas d'un raccordement de centrale, indiquer lequel des engagements prévus à l'article 12A s'applique à son projet et, selon le cas, confirmer par écrit son intention de signer une convention d'avant-projet ou une Entente de raccordement de centrale dans les meilleurs délais possibles, sous peine de voir la demande réputée résiliée et retirée. Avant l'expiration du délai</u>	

de quarante-cinq (45) jours indiqué ci-dessus, le client admissible peut toutefois demander une extension de celui-ci jusqu'à un maximum de trois cent soixante-cinq (365) jours, s'il ne peut respecter ce délai de quarante-cinq (45) jours en raison des délais dus à l'obtention d'une autorisation gouvernementale nécessaire à la réalisation de son projet et s'il a démontré par écrit au Transporteur qu'il effectue toutes les démarches raisonnablement nécessaires à l'obtention d'une telle autorisation. L'extension ainsi obtenue sera prise en compte pour établir la date de service prévue.

Description et justification de la modification:

Le service ferme conditionnel permet au Transporteur d'offrir une alternative au client qui demande un service de point à point de long terme ne pouvant être offert par le réseau actuel du Transporteur sans y effectuer des ajouts. Étant donné la nature même du service ferme conditionnel, il s'agit essentiellement d'une mesure transitoire ou de courte durée. En effet, suite à l'étude d'impact effectuée par le Transporteur en réponse à une demande de service de long terme du client, le Transporteur offrira le service ferme conditionnel, soit pendant la période transitoire où les ajouts au réseau sont en voie d'être réalisés, ou soit pour une période de durée indéterminée, si le client refuse que les ajouts au réseau requis soient effectués, mais qu'il désire quand même recevoir le service de transport point à point de long terme.

Le service ferme conditionnel est un service ferme disposant de la même priorité que tout autre service ferme lorsque le Transporteur doit effectuer des réductions de livraison, sauf pendant que l'une ou l'autre des options suivantes s'appliquent:

- des conditions spécifiques de réseau, identifiées par le Transporteur dans l'étude d'impact effectuée pour répondre à la demande du client;
- un nombre d'heures préétabli pendant une année, également identifié par le Transporteur dans l'étude d'impact effectuée pour répondre à la demande du client.

Pendant les périodes où les options ci-dessus s'appliquent, le service de transport offert au client est alors subordonné aux autres services de transport ferme. C'est donc dire qu'au cas où le Transporteur devait effectuer des réductions de livraisons pour soulager une contrainte sur le réseau, la priorité des livraisons du service ferme conditionnel serait inférieure à celle des livraisons fermes et équivalente à celle du service secondaire et celles-ci seraient donc réduites en conséquence.

Après réception de l'étude d'impact, le client désirant un service ferme conditionnel doit déterminer laquelle des deux options proposées par le Transporteur s'appliquera, les conditions spécifiques de réseau ou le nombre d'heures préétabli. Dans le cas d'une période transitoire, en attendant que les ajouts au réseau soient complétés, l'option choisie sera la même pour toute la durée de la période transitoire. Dans le cas d'une période indéterminée, parce que le client aura refusé que les ajouts au réseau requis soient effectués par le Transporteur, les conditions de réseau ou le nombre d'heures seront réévalués aux deux ans par le Transporteur. En raison de la nature même du service ferme conditionnel, le Transporteur n'effectue aucun ajout au réseau pour éviter la modification des conditions ou l'augmentation du nombre d'heures pendant lesquelles le service peut être réduit à la suite de la réévaluation et le Transporteur peut mettre fin au service s'il ne peut l'assurer en toute fiabilité. Dans l'une ou l'autre de ces éventualités, le client peut mettre fin au service.

L'article 15.4 prévoit également que si le Transporteur ne peut offrir le service de transport point à point de long terme demandé par le client, le Transporteur évaluera également la possibilité que ce dernier offre une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage comme une alternative aux ajouts au réseau qui seraient requis pour offrir le service de transport ferme à long terme, sujet aux conditions précisées à l'article 15.4.

La section (a) de l'article 15.4 est adaptée de l'ordonnance 890 en retirant la référence à l'Annexe K, puisque le Transporteur ne propose pas d'introduire une Annexe K aux *Tarifs et conditions*. De plus, le Transporteur ajoute aux sections (b) et (c) de l'article 15.4 le texte suivant: "... suite à une demande écrite du client du service de transport...", afin de préciser l'obligation du client de faire une telle demande par écrit. Les conditions pour la nouvelle répartition des ressources, à la section (b) de l'article 15.4 amendé, sont également adaptées de l'ordonnance 890.

L'offre du service ferme conditionnel et de la nouvelle répartition des ressources par le Transporteur est similaire à celle qui est offerte par l'OATT 890 de la FERC. En conséquence, cela assure que les conditions de réciprocité du service de transport sont maintenues. L'offre du Transporteur permet de faire place à des transactions supplémentaires et favorise l'utilisation optimale à long terme du réseau.

Par contre, l'étude d'impact qui inclura l'étude des conditions de réseau et du nombre d'heures de limitation du service ferme est assurément plus compliquée et plus longue à réaliser, puisque le Transporteur doit s'assurer que le fait d'offrir un service de transport ferme à un client sans effectuer les ajouts au réseau qui seraient requis pour maintenir la fiabilité du réseau ne compromettra pas celle-ci. Dans son étude d'impact, le Transporteur doit donc s'assurer d'évaluer avec une précision accrue la capacité du réseau à fournir le service de transport demandé, non seulement pendant les heures de pointe du réseau, mais pendant toute la durée du service demandé, en incluant à son évaluation un facteur de risque approprié.

Impact sur le régime réglementaire et la clientèle:

Pour la clientèle, les impacts sont essentiellement de deux ordres : pour le client qui demande le service de transport ferme conditionnel, celui-ci fait face à une limite dans le service qui lui est offert. Celui-ci doit donc déterminer au préalable quel sera l'impact sur sa capacité d'effectuer ses livraisons d'électricité et sur ses revenus s'il ne dispose pas d'un service ferme en tout temps. Pour les autres clients des services de point à point, l'offre du service de point à point ferme conditionnel par le Transporteur permettrait d'accroître la puissance transportée sur le réseau en réduisant les ajouts au réseau qui sont requis, ce qui pourrait se traduire par un impact à la baisse sur les tarifs de transport.

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Ordonnance 890: § 986; Ordonnance 890-A: § 508-640; Ordonnance 890-B: § 124-133

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

La fiche 15.4 contient une explication détaillée des options de service ferme conditionnel et de nouvelle répartition.

Article 27

Thème	Objet de la modification
Service ferme conditionnel et nouvelle répartition de la production	Rémunération du Transporteur
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
Il s'agit d'un ajout au texte de l'article 27 visant à élargir le champ d'application d'une nouvelle répartition des ressources du Transporteur dans le cadre du service ferme conditionnel. Compte tenu que la FERC approuve l'offre des 2 options de service conditionnel et de nouvelle répartition des ressources du Transporteur comme solution de rechange ou en complément de la réalisation d'ajouts au réseau requis pour offrir le service de transport ferme, celle-ci modifie le texte de l'article 27 de façon à préciser que ces options sont offertes en complément aux ajouts au réseau pour le service de transport ferme.	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i>:	
27 Rémunération pour les coûts des ajouts au réseau et de la nouvelle répartition Dès qu'une étude d'impact sur le réseau qui est exécutée par le Transporteur en relation avec la fourniture d'un service de transport met en évidence la nécessité d'ajouts au réseau, le client du service de transport qui confirme sa demande de réaliser le projet est tenu de fournir les garanties financières demandées par le Transporteur et de payer les coûts y afférant conformément à l'Appendice J des présentes. Dès qu'une étude d'impact sur le réseau exécutée par le Transporteur met en évidence des contraintes de capacité qui peuvent, <u>sujet aux conditions prévues à l'article 15.4</u>, être solutionnées ~~de façon plus économique~~ grâce à une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur, ~~plutôt que par des ajouts au réseau afin d'éliminer ces contraintes~~, le client du service de transport qui confirme sa demande de réaliser le projet est tenu au paiement des coûts de la nouvelle répartition conformément aux dispositions des présentes. L'estimé des frais relatifs aux ajouts au réseau qui seront facturés au client du service de transport en vertu des présentes seront précisés dans la Convention de service, ou à l'Entente de raccordement de centrale, selon le cas, avant le début du service.	
Description et justification de la modification:	
Les modifications à l'article 27 visent à élargir le champ d'application de la nouvelle répartition des ressources du Transporteur dans le cadre du service ferme conditionnel, <u>sujet aux conditions précisées à l'article 15.4</u>, en éliminant la référence à l'économie comme seule raison d'offrir la nouvelle répartition des ressources et en éliminant la stricte alternative de la nouvelle répartition des ressources aux ajouts au réseau, qui peuvent, dans certains cas, être un complément l'un à l'autre.	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle	
Pour la clientèle, les impacts sont essentiellement de deux ordres : pour le client qui demande le service de transport ferme conditionnel, celui-ci fait face à une limite dans le service qui lui est offert. Celui-ci doit donc déterminer au préalable quel sera l'impact sur sa capacité d'effectuer ses livraisons d'électricité et sur ses revenus s'il ne dispose pas d'un service ferme en tout temps. Pour les autres clients des services de point à point, l'offre du service de point à point ferme conditionnel par le Transporteur permettrait d'accroître la puissance transportée sur le réseau en réduisant les ajouts au réseau qui sont requis, ce qui pourrait se traduire par un impact à la baisse sur les tarifs de transport.	
Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif <i>pro forma</i> de la FERC	
Ordonnance 890: § 73-78, 812; Ordonnance 890-A: § 507-640; Ordonnance 890-B: § 116-155	
Autres articles visés des <i>Tarifs et conditions</i>	
La fiche 15.4 contient une explication détaillée des options de service ferme conditionnel et de nouvelle répartition.	

Article 32.3

Thème	Objet de la modification
Nouvelle répartition de la production	Étude d'impact
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
Lorsqu'une étude d'impact sur le réseau est requise pour le client du service en réseau intégré, l'offre de nouvelle répartition des ressources ou d'installation de dispositif automatique de réduction du service nécessite que ces options soient prises en compte dans l'étude effectuée par le Transporteur. L'article 32.3 précise les informations additionnelles doit contenir l'étude d'impact lorsque l'étude de ces 2 options est requise par le client du service en réseau intégré. Ces options offrent au client du service en réseau intégré un service comparable à celui accessible au Transporteur pour alimenter ses propres charges. Les modifications proposées par le Transporteur contiennent les différences suivantes par rapport à celles contenues dans l'ordonnance 890: - retrait de l'expression: « flowgate », puisque ce concept ne s'applique pas au réseau du Transporteur qui n'est pas synchronisé aux réseaux voisins; - retrait de l'expression: « Direct Assignment Facilities », puisque la notion d'installations d'attribution particulière a été abolie par la Régie dans sa décision D-2002-95 (Référence: D-2002-95, pp. 299-300).	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i>	
32.3 Procédures d'étude d'impact sur le réseau : Dès la réception d'une convention d'étude d'impact sur le réseau signée et des données techniques requises, le Transporteur agira avec diligence pour terminer l'étude d'impact sur le réseau dans un délai de cent vingt (120) jours, sauf dans le cas d'une étude qui nécessite un délai additionnel, lequel sera précisé au client. L'étude d'impact sur le réseau doit identifier : <u>(1) toutes les limitations contraintes du réseau de façon spécifique pour chaque élément de transport; (2) lorsque requis par le client admissible, et les options concernant une nouvelle répartition (à la demande d'un client admissible), y compris, dans la mesure du possible, les coûts estimés d'une nouvelle répartition qui sont à la connaissance du Transporteur; (3) lorsque requis par le client admissible, les options concernant l'installation de dispositifs automatiques de réduction du service; (à la demande d'un client admissible) et (4) ou les ajouts supplémentaires au réseau qui sont requis afin de pour fournir le service exigé. Lorsqu'un client demande l'étude des options concernant une nouvelle répartition, l'étude d'impact sur le réseau doit : (1) identifier toutes les ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur qui peuvent contribuer à alléger considérablement les contraintes du réseau et servir à une nouvelle répartition conformément à l'article 15.4; et (2) fournir une mesure de l'impact de chaque telle ressource sur les contraintes du réseau. Si le Transporteur est en possession de renseignements indiquant que des ressources à l'extérieur de sa zone de réglage pourraient pallier les contraintes du réseau, il doit les identifier dans son étude d'impact sur le réseau. Advenant que le Transporteur ne puisse terminer l'étude d'impact sur le réseau requise dans le délai convenu, il doit en aviser le client admissible ainsi que donner une date approximative d'achèvement et expliquer les raisons pour lesquelles un délai additionnel est nécessaire afin de terminer les études exigées. Une copie de l'étude d'impact sur le réseau terminée et des documents de travail y afférents doit être mise à la disposition du client admissible dès que l'étude d'impact sur le réseau est terminée. Le Transporteur fera preuve de la même diligence pour exécuter l'étude d'impact sur le réseau pour un client admissible que pour exécuter ses propres études. Le Transporteur doit, dès l'achèvement de l'étude d'impact sur le réseau, aviser le client admissible si le réseau de transport sera adéquat pour accepter la demande de service, en tout ou en partie, ou si aucuns frais ne devront vraisemblablement être engagés pour des ajouts au réseau. Pour qu'une demande demeure une demande complète, dans les quarante-cinq (45) jours de la réception de l'étude d'impact sur le réseau, le client admissible doit signer une convention de service, ou amender la convention de service en vigueur, sous peine de voir la demande réputée résiliée et retirée. Avant l'expiration du délai de quarante-cinq (45) jours indiqué ci-dessus, le client admissible peut toutefois demander une extension de celui-ci jusqu'à un maximum de trois cent soixante-cinq (365) jours, s'il ne peut respecter ce délai de quarante-cinq (45) en raison de délais dus à la délivrance d'une autorisation gouvernementale nécessaire à la réalisation de son projet et s'il a démontré par écrit au Transporteur qu'il effectue toutes les démarches raisonnablement nécessaires à l'obtention d'une telle</u>	

autorisation. L'extension ainsi obtenue sera prise en compte pour établir la date de service prévue.

Description et justification de la modification

Le texte proposé précise les informations additionnelles que contiendra l'étude d'impact lorsque le client du service en réseau intégré demande que les options de réduction automatique de service ou de nouvelle répartition des ressources soient examinées comme solution de rechange à des ajouts au réseau, sujet aux conditions précisées à l'article 15.4.

Il permet de fournir un service comparable au client en réseau intégré et au client du service de transport de point à point.

Impact sur le régime réglementaire et la clientèle

Le texte proposé clarifie les droits du client du service de transport en réseau intégré et prévoit que les renseignements fournis à ce dernier doivent être similaires à ceux fournis au client du service de transport de point à point.

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Ordonnance 890-A: § 542.

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

Le texte proposé est également reflété à l'article 40.3, qui vise les renseignements fournis au Distributeur dans le cadre d'une étude d'impact.

Article 40.3

Thème	Objet de la modification
Nouvelle répartition de la production	Étude d'impact
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
Lorsqu'une étude d'impact sur le réseau est requise pour le Distributeur, l'offre des options de nouvelle répartition des ressources ou d'installation de dispositif automatique de réduction du service nécessite que ces options soient prises en compte dans l'étude effectuée par le Transporteur. L'article 40.3 précise les informations additionnelles doit contenir l'étude d'impact lorsque l'étude de ces 2 options est requise par le Distributeur pour le service d'alimentation de la charge locale. Les modifications proposées par le Transporteur contiennent les différences suivantes par rapport à celles contenues dans l'ordonnance 890: la Partie IV est propre aux <i>Tarifs et conditions</i> et elle n'existe pas dans l'OATT de la FERC.	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i>	
40.3 Procédures d'étude d'impact sur le réseau : Dès que le Transporteur a établi la nécessité d'une étude d'impact sur le réseau, celui-ci agira avec diligence pour terminer l'étude d'impact sur le réseau dans un délai raisonnable. L'étude d'impact sur le réseau doit identifier : <u>(1) toutes les contraintes du réseau de façon spécifique pour chaque élément de transport; (2) lorsque requis par le Distributeur, les options concernant une nouvelle répartition (à la demande du Distributeur), y compris, dans la mesure du possible, les coûts estimés d'une nouvelle répartition qui sont à la connaissance du Transporteur; (3) lorsque requis par le Distributeur, les options concernant l'installation de dispositifs automatiques de réduction du service; (à la demande du Distributeur) et (4) les ajouts supplémentaires au réseau qui sont requis pour fournir le service exigé.</u> Lorsque le Distributeur demande l'étude des options concernant une nouvelle répartition, l'étude d'impact sur le réseau doit : <u>(1) identifier toutes les ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur qui peuvent contribuer à alléger considérablement les contraintes du réseau et servir à une nouvelle répartition, conformément à l'article 15.4; et (2) fournir une mesure de l'impact de chaque telle ressource sur les contraintes du réseau. Si le Transporteur est en possession de renseignements lui indiquant que des ressources à l'extérieur de sa zone de réglage pourraient pallier les contraintes du réseau, il doit les identifier dans son étude d'impact sur le réseau, toutes les limitations du réseau et les options concernant une nouvelle répartition, ou les ajouts au réseau requis afin de fournir le service exigé.</u> Advenant que le Transporteur ne puisse terminer l'étude d'impact sur le réseau requise dans le délai prévu, il doit en aviser le Distributeur et donner une date approximative d'achèvement. Une copie de l'étude d'impact sur le réseau terminée et des documents de travail y afférents doit être mise à la disposition du Distributeur <u>dès que l'étude d'impact sur le réseau est terminée.</u> Le Transporteur fera preuve de la même diligence pour exécuter l'étude d'impact sur le réseau pour le Distributeur que pour exécuter ses propres études. Le Transporteur doit, dès l'achèvement de l'étude d'impact sur le réseau, aviser le Distributeur si le réseau de transport sera adéquat pour accepter la demande de service, en tout ou en partie, ou si des frais devront vraisemblablement être engagés pour des ajouts au réseau. Dans les quarante-cinq (45) jours de l'achèvement de l'étude d'impact sur le réseau, le Distributeur doit confirmer par écrit au Transporteur s'il maintient la demande de service ayant fait l'objet de l'étude d'impact, afin que le Transporteur puisse débiter dans les plus brefs délais possibles la réalisation des ajouts au réseau qui sont requis.	
Description et justification de la modification	
Le texte proposé précise les informations additionnelles que contiendra l'étude d'impact lorsque le Distributeur demande que les options de réduction automatique de service ou de nouvelle répartition des ressources soient examinées comme solution de rechange à des ajouts au réseau, <u>sujet aux conditions précisées à l'article 15.4.</u> Il permet de fournir un service comparable au client en réseau intégré, au Distributeur et au client du service de transport de point à point.	

Impact sur le régime réglementaire et la clientèle

Le texte proposé clarifie les droits du Distributeur et prévoit que les renseignements fournis à ce dernier doivent être similaires à ceux fournis au client du service de transport de point à point et au client du service de transport en réseau intégré.

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Sans objet.

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

Le texte proposé est également reflété à l'article 32.3, qui vise les renseignements fournis au client du service de transport en réseau intégré dans le cadre d'une étude d'impact.

9

**RÉPONSES DU TRANSPORTEUR
À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NUMÉRO 1
DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE
(« RÉGIE »)**

1 transport. Advenant le cas où le propriétaire d'une ressource
2 autre que la production soumette au Transporteur une
3 proposition pour fournir un service complémentaire qui est
4 requis pour les besoins des services de transport de point à
5 point au-delà de ceux qui sont offerts par le Producteur, le
6 Transporteur devrait alors convenir avec ledit propriétaire d'un
7 mode de rémunération de type *pass-through*, tout comme il le
8 fait déjà avec le Producteur, pour le service complémentaire
9 utilisé.

10 **Service ferme conditionnel et nouvelle répartition de la production**
11 **(Conventions de service)**

12 **8. Référence :** Pièce B-73-HQT-2, document 1, article 13.4.

13
14 **Préambule :**

15 Il est mentionné que des réservations fermes de long terme peuvent renfermer des
16 options de réductions conditionnelles et que celles-ci sont réévaluées aux deux ans.

17
18 Dans la justification de la modification, le Transporteur mentionne qu'il inclura à son
19 évaluation un facteur de risque approprié.

20 **Demandes :**

21 **8.1** Veuillez préciser la tarification de ce service, tenant compte, notamment, des
22 restrictions qui y sont associées.

23 **R8.1**

24 Le service ferme conditionnel est une option qui est offerte par
25 le Transporteur au client du service point à point de long
26 terme. En conséquence, les tarifs applicables sont les mêmes.
27 De plus, à l'exception du nombre d'heures ou des périodes où
28 des conditions s'appliquent, les caractéristiques du service
29 ferme conditionnel sont identiques à celles du service point à
30 point long terme, incluant notamment les priorités de
31 réservation, de réduction et de renouvellement. En
32 contrepartie des périodes pendant lesquelles certaines
33 restrictions s'appliquent, le client est dégagé de sa
34 responsabilité relative au coût des ajouts au réseau.

1 **8.2** Veuillez préciser la notion « facteur de risque approprié ».

2 **R8.2**

3 Dans son étude d'impact, le Transporteur doit s'assurer
4 d'évaluer avec une précision accrue la capacité du réseau à
5 fournir le service de transport demandé, non seulement
6 pendant les heures de pointe du réseau, mais pendant toute la
7 durée du service demandé. Une telle étude sera plus
8 compliquée et plus longue à réaliser étant donné le nombre de
9 cas à évaluer selon les conditions de réseau et les conditions
10 d'exploitation pouvant survenir. De plus, le Transporteur
11 s'engage pour ces conditions ou pour une durée en heures
12 pour deux ans et il ne peut prévoir tous les cas possibles.
13 L'ordonnance 890 prévoit qu'un transporteur peut inclure un
14 facteur de risque dans ces considérations. En considérant
15 l'impact d'une coupure potentielle sur l'alimentation de la
16 charge locale ou sur les clients point à point ayant déjà
17 assumé le coût des ajouts au réseau, le Transporteur va
18 inclure dans l'évaluation de son étude d'impact un facteur de
19 risque approprié.

20 Service ferme conditionnel et nouvelle répartition de la production
21 (Réduction du service de transport ferme)

22 **9.** Référence : Pièce B-73-HQT-2, document 1, article 13.6.

23
24 **Préambule :**

25 L'article traite des modalités de réduction de service lorsque cela est requis pour
26 maintenir une exploitation fiable du réseau.

27
28 **Demande :**

29 **9.1** Veuillez préciser si la proportion des réductions est basée sur les quantités
30 réservées ou sur les quantités programmées.

31 **R9.1**

32 Afin d'avoir un impact réel sur les contraintes de réseau, les
33 réductions requises pour maintenir une exploitation fiable du
34 réseau doivent être faites sur la base des quantités
35 programmées.

1 **Service ferme conditionnel et nouvelle répartition de la production**
2 **(Étude d'impact/service ferme conditionnel)**

- 3 **10. Références :** i) Pièce B-73, HQT-2, document 1, article 19.1 ;
4 ii) Pièce B-73, HQT-2, document 1, article 15.4.

6 **Préambule :**

7 À la section Description et justification de la modification de la référence (i), il est
8 précisé : « *L'étude des options de nouvelle répartition et de service ferme conditionnel*
9 *peut accroître de façon significative le coût et le délai de réalisation de l'étude*
10 *d'impact, car de nombreuses conditions du réseau doivent alors être étudiées, en sus*
11 *de celles requises pour offrir un service de transport ferme. L'avis du client quant à la*
12 *nécessité d'étudier de telles options prend alors tout son sens. »*

14 À la référence (ii), il est mentionné que la nouvelle répartition ou les conditions de
15 réduction de service sont réévaluées aux deux ans.

17 **Demandes :**

- 18 **10.1** Veuillez préciser si le coût des études biennales est aux frais du Transporteur
19 ou aux frais du client.

20 **R10.1**

21 **Comme toute autre étude d'impact sur le réseau, ces études**
22 **sont réalisées par le Transporteur aux frais du client.**

- 23 **10.2** Veuillez indiquer quelle serait l'obligation du Transporteur si, à l'intérieur de la
24 période de deux ans, des événements non prévus permettent d'offrir le service
25 sans conditions.

26 **R10.2**

27 **À moins d'un événement qui affecterait la fiabilité du réseau, le**
28 **Transporteur ne dispose pas des ressources suffisantes pour**
29 **effectuer une réévaluation plus fréquente que celle prévue aux**
30 **deux (2) ans.**

31 **Service ferme conditionnel et nouvelle répartition de production**
32 **(Rémunération du Transporteur)**

- 33 **11. Références :** (i) Pièce B-73, HQT-2 document 1, article 27 ;
34 (ii) Pièce B-73, HQT-7 document 1, Appendix B, page 95
35 (art. 27).

1 **Préambule :**

2 (i) « Dès qu'une étude d'impact sur le réseau qui est exécutée par le Transporteur
3 en relation avec la fourniture d'un service de transport met en évidence la nécessité
4 d'ajouts au réseau, [...] » (nos soulignés)

5 (ii) « Whenever a System Impact Study performed by the Transmission Provider in
6 connection with the provision of Firm Point-To-Point Transmission Service identifies
7 the need for new facilities, [...] » (nos soulignés)

8
9 **Demande :**

10 **11.1** Veuillez commenter et expliquer la différence de entre le texte proposé par le
11 Transporteur (i) et celui de la référence (ii).

12 **R11.1**

13 L'article 15.4 des *Tarifs et conditions* en vigueur actuellement
14 prévoit l'obligation du Transporteur d'étendre ou modifier son
15 réseau de transport si cela est nécessaire pour répondre
16 favorablement à une demande complète visant un service de
17 transport de point à point, sans limiter cette obligation au
18 service de transport ferme ou non ferme. Par cohérence avec
19 les *Tarifs et conditions* en vigueur, il est donc nécessaire de ne
20 pas ajouter le mot ferme à l'article 27.

21 **Service ferme conditionnel et nouvelle répartition de la production**
22 **(Service ferme conditionnel)**

- 23 **12. Références :** (i) Pièce B-73-HQT-7, Document 1, Appendix B, article
24 5.4 (a), Original Sheet No. 60 ;
25 (ii) Pièce B-73-HQT-2, Document 1, Article 15.4 (a) ;
26 (iii) Pièce B-73-HQT-2, Document 1, Article 15.4 (b) (c) ;
27 (iv) Pièce B-73-HQT-7, Document 1, Appendix B, Article
28 15.4 (b) (c), Original Sheet No. 61-62.

29
30 **Préambule :**

31 (i) Le *pro forma* OATT, à la section a) de son article 15.4, précise :
32 « If the Transmission Provider determines that it cannot accommodate a Completed
33 Application for Firm Point-to-Point Transmission Service [...] » (nos soulignés)

34
35 (ii) Le Transporteur indique, à la section a) :
36 « Si le Transporteur établit qu'il ne peut pas répondre favorablement à une demande
37 complète visant un service de transport de point à point [...] »

(iii) L'article 15.4 proposé par le Transporteur mentionne, aux sections b) et c) :
« *Si le Transporteur établit qu'il ne peut pas répondre favorablement à une demande complète visant un service de transport ferme à long terme de point à point à cause de l'insuffisance de capacité sur son réseau de transport, suite à une demande écrite du client du service de transport, il [...]* » (nos soulignés)

(iv) Le *pro forma* OATT mentionne, aux sections b) et c) de son article 15.4 :
« *If the Transmission Provider determines that it cannot accommodate a Completed Application for Long-Term Firm Point-to-Point Transmission Service because of insufficient capability on its Transmission System, the Transmission Provider will [...]* »

Demandes :

12.1 Veuillez expliquer et justifier la différence entre les versions des références (i) et (ii).

R12.1

Concernant la différence entre les points i) et ii) du préambule, voir la réponse à la question 11.1.

12.2 Veuillez expliquer et justifier la différence entre les libellés reproduits aux références (iii) et (iv) relativement à la nécessité d'une demande écrite du client du service de transport.

R12.2

Concernant la différence entre les points iii) et iv) du préambule, le Transporteur considère qu'il est nécessaire que le client confirme par écrit dans sa demande s'il désire que le Transporteur étudie les options de service conditionnel et de nouvelle répartition des ressources, compte tenu des délais et des coûts supplémentaires qu'entraîne l'étude des options précitées.

Droit de renouvellement
(Service ferme – priorité de réservation pour les clients existants)

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

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

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

10 **R17d**

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

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

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

20 **R18**

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

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

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

30 **R19**

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

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

2

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

5 **R20**

6 **Voir la définition 1.30 proposée.**

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

8

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

12 **R21**

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

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

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

20 **R22a**

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

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

28 **R22b**

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

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

1 **R22c**

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

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

5

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

8 **R23a**

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

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

13 **R23b**

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

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

17 **R23c**

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

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

21 **R23d**

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

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

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

élaborée permettant de situer les modifications qu'il propose au texte des *Tarifs et conditions*, en lien avec les ordonnances de la FERC. La comparaison des éléments de la preuve du Transporteur avec d'autres éléments déposés antérieurement et qui n'ont pas fait l'objet d'une décision de la Régie ne fait pas partie des éléments prescrits dans la décision précitée.

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

R3.3

Voir réponse à la question 3.2.

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

R3.4

Voir réponse à la question 3.2.

SERVICES FERMES ET CONDITIONNELS ET NOUVELLE RÉPARTITION DE LA PRODUCTION

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

Préambule :

Référence (i) à la p. 23 :

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

Demandes :

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

R4.1

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

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

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

R4.2

Voir la réponse à la question 4.1.

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

R4.3

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

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

R4.4**Voir réponse à la question 3.2.****Préambule :**

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

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

Demandes:

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

R4.5

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

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

R4.6

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

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

R4.7

C'est exact. Les *Tarifs et conditions* prévoient déjà l'obligation du Transporteur d'offrir le service de transport demandé en

effectuant les ajouts au réseau qui sont requis et, conformément aux modifications proposées aux présentes, en offrant comme alternative ou comme solution temporaire en attendant que les ajouts au réseau soient complétés, les options de service ferme conditionnel et de nouvelle répartition des ressources qui sont possibles dans chacun des cas.

Préambule:

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

Demandes:

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

R4.8

Voir réponse à la question 4.1.

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

R4.9

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

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

R4.10

Lorsque le client du service de transport et le propriétaire de la ressource disponible à cette fin auront convenu d'une entente

répondant aux besoins du service de transport demandé par le client, et que cette entente aura été transmise au Transporteur, ce dernier effectuera la nouvelle répartition des ressources conformément à cette entente.

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

R4.11

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

4.12 Are there any other documents setting out this obligation?

R4.12

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

4.13 Would third parties be compensated for the redispatch?

R4.13

Voir réponse à la question 4.9.

4.14 If so, how would compensation be determined?

R4.14

Voir réponse à la question 4.9.

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

R4.15

Voir réponse à la question 4.9.

DROITS DE RENOUVELLEMENT

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

**RÉPONSES DU TRANSPORTEUR
À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NUMÉRO 1 DE
NEWFOUNDLAND AND LABRADOR HYDRO
(« NLH »)**

IV Non-Rate Terms and Conditions**14. Preamble Planning Redispatch and Conditional Firm options**

Refer Attachment A - screen shots of two transactions where HQT "forced acceptance" of the requested service. One transaction was for HQM (production affiliate); the second transaction was for HQD the distributor affiliate.

Questions

14.1 Will transactions of this nature be treated as conditional firm service requests under HQT 890 OATT? If not, what is the process for requesting service of this nature on the OASIS?

R14.1

Cette question n'est pas pertinente à la présente demande de modifications aux *Tarifs et conditions* du Transporteur.

R14.1R

Les saisies d'écrans auxquelles réfère l'intervenant concernant deux demandes distinctes, soit les demandes n^{os} 634845 et 548315.

En ce qui concerne la demande n^o 634845 : OASIS et les systèmes qui le soutiennent contiennent des valeurs de TTC et d'ATC sur le réseau de transport. Lorsqu'un client effectue une réservation ou une inscription sur OASIS, ces systèmes déterminent automatiquement si les valeurs d'ATC et de TTC sont suffisantes pour fournir le service demandé. Or, ces systèmes ne contiennent aucune valeur de TTC et d'ATC au-delà d'une période de dix ans. En conséquence, dès lors que le Transporteur reçoit une réservation ou une inscription concernant un service de transport pour une durée supérieure à dix ans, ces systèmes déterminent automatiquement que les valeurs d'ATC et de TTC sont insuffisantes pour fournir le service demandé même si, dans les faits, il existe suffisamment de TTC et d'ATC pour fournir ce service. Dans de telles circonstances, après avoir effectué une vérification diligente auprès des ingénieurs de planification et déterminé que la TTC et l'ATC sont suffisantes pour fournir le service demandé pour les quantités et la durée demandées, le Transporteur accepte la demande de service de transport. OASIS affiche alors un message « ATC insuffisants, mais acceptation forcée ». Cette mention reflète uniquement la contrainte

informatique décrite ci-dessus, qui est liée à la période de temps pour laquelle les systèmes contiennent des valeurs de TTC et d'ATC. La demande n° 634845 vise une inscription QCRD sur le chemin LAB-HQT jusqu'en 2041. Puisque la durée visée était supérieure à dix ans, le logiciel a automatiquement généré un message selon lequel les ATC étaient insuffisants. Après vérification, le Transporteur a accepté l'inscription puisque dans les faits les TTC et les ATC sur ce chemin étaient suffisants pour permettre une telle inscription. Le service de transport en cause n'est pas un service ferme conditionnel et ne serait pas considéré comme tel sous les nouvelles dispositions des *Tarifs et conditions* concernant le service ferme conditionnel.

En ce qui concerne la demande n° 548315 : cette demande vise une réservation du Producteur pour 225 MW sur le chemin HQT-HIGH du 1^{er} janvier 2008 au 1^{er} janvier 2016. En raison de travaux d'entretien projetés sur ce chemin, OASIS et les systèmes qui le soutiennent ont automatiquement indiqué que les valeurs d'ATC et de TTC étaient insuffisantes pour fournir le service demandé. Dans de telles circonstances, après avoir effectué une vérification diligente auprès des ingénieurs de planification et des agents retraités et déterminé que les travaux projetés représentaient moins de 5 % de la durée demandée, le Transporteur a accepté la demande de service de transport puisque la TTC et l'ATC étaient en fait suffisantes pour fournir le service demandé pour les quantités et la durée demandées. OASIS a alors affiché un message « ATC insuffisants, mais acceptation forcée ». Cette mention reflète uniquement la contrainte informatique décrite ci-dessus. Le service de transport en cause ne constitue pas un service ferme conditionnel et ne serait pas considéré comme tel sous les nouvelles dispositions des *Tarifs et conditions* concernant le service ferme conditionnel. Il est normal de considérer un service de transport complet en présence d'un équivalent anticipé de 5 % d'indisponibilités pour refléter les travaux d'entretien normaux.

14.2 Are these "forced acceptances" authorized in virtue of an existing OATT rule?
If so, please cite the rule.

R14.2.1

Cette question n'est pas pertinente à la présente demande de modifications aux *Tarifs et conditions* du Transporteur.

1 **R14.2.1R**

2 La mention « acceptation forcée » ne fait l'objet d'aucune
3 disposition des Tarifs et conditions. Par ailleurs, le système OASIS
4 du Transporteur a déjà été approuvé par la Régie.

6 14.2 Has the Régie de l'énergie authorized these types of service? If so, please
7 reference the decision number.

8 **R14.2.2**

9 **Cette question n'est pas pertinente à la présente demande de**
10 **modifications aux Tarifs et conditions du Transporteur.**

11 14.3 What are the consequences on the firmness of the service thus provided?

12 **R14.3**

13 **Cette question n'est pas pertinente à la présente demande de**
14 **modifications aux Tarifs et conditions du Transporteur.**

15 14.4 Are such procedures in conformity with the NAESB business practices? If so,
16 please cite the rule or reference permitting these procedures.

17 **R14.4**

18 **Cette question n'est pas pertinente à la présente demande de**
19 **modifications aux Tarifs et conditions du Transporteur.**

20 **R14.4R**

21 L'intervenant présume erronément de l'existence de procédures
22 formelles concernant les affichages visés aux réponses 14.1 et
23 14.2.1 révisées du Transporteur. Par ailleurs, les pratiques
24 d'affaires du Transporteur sont conformes à celles du « North
25 American Energy Standards Board, Wholesale Electric Quadrant,
26 Business Practice Standards », notamment celles portant sur
27 OASIS (WEQ-001, WEQ-002 et WEQ-003) et sur la « Coordination
28 Interchange » (WEQ-004).

31 **15. Preamble Hourly Firm Service**

33 Order 890 paragraph 1177 does not require that transmission providers offer hourly
34 firm service. However, the situation in Québec could enable HQT to offer such as
35 service, since no congestion exists on the system.

**RÉPONSES DU TRANSPORTEUR
À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NUMÉRO 1
DU REGROUPEMENT NATIONAL DES CONSEILS RÉGIONAUX
DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC (« RNCREQ »)
ET DE L'UNION DES CONSOMMATEURS (« UC »)**

1

2

I. Le service ferme conditionnel et la nouvelle répartition

RÉFÉRENCE 1: | HQT-1, Doc. 1, p. 22

3

4 Préambule :

5

6 Citation 1 (réf. 1) :

16 ***Aperçu de l'ordonnance n° 890***

17 La FERC constate dans l'ordonnance n° 890 que les méthodes d'évaluation
18 des demandes de transport ferme à long terme de point à point ne sont plus
19 justes, raisonnables et non indûment discriminatoires puisque le fournisseur
20 de transport peut refuser la demande du client si celle-ci comporte une très
21 courte période (par exemple une heure) qui ne peut faire l'objet
22 d'une livraison³⁷.

7

8

9 10.1 Est-ce que le Transporteur a déjà refusé une demande de transport ferme à
10 long terme de point à point parce qu'elle comportait une courte ou très courte
11 période qui ne pouvait faire l'objet d'une livraison?

12

R10.1

13

**Le Transporteur n'est pas au fait qu'une telle situation se soit
produite.**

14

15 10.2 Est-ce que les modifications proposées visant la création d'un Service ferme
16 conditionnel et l'option d'une nouvelle répartition de la production risquent de
17 créer des inconvénients quelconques pour le Transporteur ou pour l'un ou
18 l'autre de ses clients? Le cas échéant, veuillez élaborer sur les avantages et
19 inconvénients de la solution proposée.

R10.2

Le Transporteur considère qu'il est en mesure d'offrir le service ferme conditionnel et de poursuivre l'offre de nouvelle répartition de la production selon les conditions décrites aux *Tarifs et conditions* sans affecter la fiabilité du réseau de transport et le service qu'il offre aux autres clients.

J. Le droit de renouvellement

RÉFÉRENCE 1: | HQT-1, Doc. 1, p. 22 à 23

Préambule :

La FERC observe que le droit de renouvellement prévu à l'OATT *pro forma* joint à l'ordonnance n° 888 doit être révisé. En effet, dans sa forme actuelle, ce droit permanent du client est peu compatible avec les obligations qui en résultent pour les fournisseurs de transport eu égard à la planification et à l'amélioration des réseaux requises pour donner effet à ces renouvellements.

La FERC ne considère plus les conditions relatives à ce droit de renouvellement justes, raisonnables, et non indûment discriminatoires³⁹.

11.1 Est-ce que le Transporteur partage l'opinion de la FERC que les conditions relatives au droit de renouvellement dans ses *Tarifs et conditions* ne sont pas justes, raisonnables ni indûment discriminatoires ?

R11.1

Tel qu'indiqué à la pièce HQT-2, document 1, article 2.2, le Transporteur considère qu'une durée minimale de cinq (5) ans au lieu d'un (1) an pour que le client bénéficie d'une priorité de renouvellement apporte une plus grande certitude aux capacités de transport disponibles pour les années futures, ce qui est à l'avantage de la clientèle. De plus, puisque la priorité de renouvellement accordée à des clients ayant un contrat

14

**RÉPONSES DU TRANSPORTEUR
À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NUMÉRO 1
DE L'UNION DES CONSOMMATEURS
(« UC »)**

1 4.3 Veuillez confirmer que la formulation proposée pour l'article 23.3 ne comporte
2 pas d'obligation pour un revendeur d'afficher sur le site OASIS une capacité de
3 transfert disponible pour la revente.

4 **Partie 1**

5 **R4.3**

6 **Voir la réponse à la question 4.1.**

7 4.1, 4.2 et 4.3R¹

8 Est-ce qu'un revendeur a l'obligation d'afficher la mise en disponibilité d'une
9 capacité de transfert sur OASIS avant de la céder?

10

11 Partie 1

12 R4.1, 4.2 et 4.3R

13 Non.

14

15 **Service ferme conditionnel et nouvelle répartition de la production**

16 HQT-1, Document 1, section 3.9

17 **Question No 5**

18 Références : HQT-1 Doc 1, page 23, lignes 7 à 11.

19 Préambules :

20 « (...) le Transporteur évaluera également la possibilité d'offrir une nouvelle
21 répartition des ressources situées dans la zone de réglage, de celles du client
22 ou de celles en provenance d'un tiers qui y aura consenti, comme solution de
23 rechange aux ajouts au réseau qui seraient requis pour offrir le service de
24 transport ferme à long terme. »

25 Demandes :

26 5.1 Veuillez préciser dans quel contexte et dans quel délai le Transporteur
27 procédera à cette évaluation.

28 **Partie 1**

29 **R5.1**

30 **Le texte des articles 15.4 et 19.3 explicitent le contexte et les**
31 **conditions dans lesquels le Transporteur procédera à**
32 **cette évaluation.**

33 5.2 Veuillez également indiquer comment le Transporteur entend procéder pour
34 introduire ces nouvelles dispositions relatives à la répartition des ressources

¹ Révisée.

1 situées dans la zone de réglage comme solution de rechange aux ajouts au
2 réseau.

3 **Partie 1**

4 **R5.2**

5 **Voir la réponse à la question 5.1.**

6 Partie 1

7 R5.2R

8 Les articles 15.4 et 19.3 explicitent le contexte et les conditions
9 dans lesquels le Transporteur évaluera la possibilité d'offrir une
10 nouvelle répartition des ressources. Cette possibilité est évoquée
11 dans l'Open Access Transmission Tariff (« OATT ») publié par la
12 FERC dans le cadre de l'ordonnance n° 888 et se trouve dans les
13 Tarifs et conditions depuis 1997. Dans son ordonnance n° 890, la
14 FERC a précisé la façon dont elle percevait l'offre de nouvelles
15 répartitions des ressources par les transporteurs comme une option
16 à la construction d'ajouts au réseau, de façon similaire aux services
17 fermes conditionnels.

18
19 Les amendements aux dispositions des Tarifs et conditions
20 relatives à la répartition des ressources situées dans la zone de
21 réglage du Transporteur regroupent et précisent les conditions
22 d'ouverture à de nouvelles répartitions sur le réseau du
23 Transporteur. Bien que le regroupement de ces conditions à
24 l'article 15.4 soit nouveau, la procédure suivie par le Transporteur
25 pour évaluer l'opportunité d'effectuer une nouvelle répartition des
26 ressources demeure inchangée.

27
28 Le Transporteur procédera à l'évaluation de la possibilité d'offrir
29 une nouvelle répartition des ressources en appliquant les
30 conditions habituelles suivantes, soit : (i) que les ressources soient
31 disponibles aux fins de la nouvelle répartition pour la durée du
32 service demandé; (ii) que le client ait obtenu le consentement du
33 propriétaire de la ou des ressources en cause; (iii) que le
34 Transporteur ait déterminé que la nouvelle répartition est
35 techniquement faisable et n'est pas susceptible de compromettre la
36 fiabilité et la stabilité du réseau; (iv) sauf dans les cas prévus à
37 l'article 19.7, que la répartition permette de fournir la totalité du
38 service demandé sans effectuer d'ajouts au réseau; et (v) que le
39 client accepte de dédommager le Transporteur conformément à
40 l'article 27.
41

La répartition des ressources sera généralement retenue pour offrir un service provisoire dans l'attente de la mise en service d'ajouts au réseau, lorsque requis, ou encore dans le cadre de demandes de service de point à point de durée et de capacités limitées et rencontrant les conditions précitées.

Question No 6

Référence : HQT-2 Doc 1, pages 5-6, article 1.15

Préambule :

«Le service ferme conditionnel permet au Transporteur d'offrir une alternative au client qui demande un service de point à point de long terme ne pouvant être offert par le réseau actuel du Transporteur sans y effectuer des ajouts. Étant donné la nature même du service ferme conditionnel, il s'agit essentiellement d'une mesure transitoire ou de courte durée. En effet, suite à l'étude d'impact effectuée par le Transporteur en réponse à une demande de service de long terme du client, le Transporteur offrira le service ferme conditionnel, soit pendant la période transitoire où les ajouts au réseau sont en voie d'être réalisés, ou soit pour une période de durée indéterminée, si le client refuse que les ajouts au réseau requis soient effectués, mais qu'il désire quand même recevoir le service de transport point à point de long terme.»
(nous soulignons)

Demandes :

6.1 Veuillez confirmer que le service ferme conditionnel pourrait être retenu pour une période prolongée par un client du service de transport qui refuserait que des ajouts au réseau soient effectués mais qui serait prêt à composer avec des garanties de priorité moindres.

Partie 1**R6.1**

Sous réserve de la réévaluation aux deux ans des conditions ou du nombre d'heures identifiées par le Transporteur, il n'y a pas a priori de durée maximale au service ferme conditionnel.

6.2 Veuillez préciser si un client intéressé au service ferme conditionnel pourrait s'en prévaloir pour une période indéterminée en renonçant a priori à tout ajout au réseau.

Partie 1**R6.2**

Voir la réponse à la question 6.1.

6.3 Veuillez également préciser si le Transporteur effectuera une étude d'impact dans tous les cas où un service de point à point de long terme demandé

**RÉPONSES DU TRANSPORTEUR
À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS DE
NEWFOUNDLAND AND LABRADOR HYDRO
(« NLH »)**

1 R15R

2 Tel que mentionné à la réponse à la question 14h), ci-dessus, les *Tarifs et*
3 *conditions* actuels prévoient déjà, au Québec, que le service de transport
4 ferme à long terme de point à point « aura une priorité d'accès supérieure
5 au service de transport ferme à court terme de point à point et égale à
6 celle des ressources désignées par le Distributeur pour alimenter la
7 charge locale et à celle des ressources désignées par le client du réseau
8 intégré pour alimenter ses charges, de quelque durée que soient les
9 désignations des ressources par le Distributeur et par le client du réseau
10 intégré » (article 13.2 *in fine* des *Tarifs et conditions* actuels) et l'ordre de
11 priorité prévu à cette disposition respecte les normes et pratiques de
12 l'industrie. La Régie a déjà approuvé le texte actuel de la disposition
13 comportant cet extrait (annexe D à la décision D-2006-66, feuille originale
14 n° 44) et celui-ci ne fait pas l'objet de la proposition de modification
15 du Transporteur.

16 16. In section 15.4 of the proposed HQT OATT, HQT requires a written request to
17 consider studying redispatch scenarios.

18 **Information Request.** Does Order 890 require Transmission Customers to provide
19 written request for studying redispatch scenarios? If so, please indicate the basis in
20 Order 890. If not, please indicate the basis for including this provision in the
21 proposed HQT OATT.

22 R16

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

25 17. In section 15.4 of the proposed HQT OATT, HQT requires consent of the
26 owners of the resources required for the redispatch.

27 **Information Request.**

28 (a) Would this mean Transmission Customers would require the consent
29 for resources owned by HQ or operated or designated by one of its
30 divisions?

31 R17a

32 Le client du service de transport devra obtenir le consentement du
33 Producteur pour permettre l'utilisation des centrales de ce dernier à des
34 fins de nouvelle répartition.

35 (b) If the response to (a) is affirmative, under what conditions would it be
36 acceptable for HQ or one of its divisions to withhold such consent?

1 **R17b**

2 Le Transporteur s'objecte à la demande. La demande est hypothétique et
3 le Transporteur est dans l'impossibilité de répondre en l'absence de faits
4 spécifiques.

5 **R17bR**

6 L'utilisation de source de production pour la réalisation de nouvelles
7 répartitions implique nécessairement le consentement de leur
8 propriétaire. Le Transporteur considère que la décision de consentir à
9 l'utilisation de centrales à ces fins est discrétionnaire et il présume que
10 cette discrétion sera exercée de bonne foi par le Producteur.

11 (c) What provisions will be in place to ensure that this consent is not
12 withheld for the purpose of preventing transmission access for a
13 potential competitor?

14 **R17c**

15 Le Transporteur est dans l'impossibilité de préciser la teneur des mesures
16 qui pourraient être prises dans des circonstances spécifiques en
17 l'absence de faits relatifs à la conduite décrite.

18 (d) Does Order 890 require Transmission Customers to get the consent of
19 the owners of resources before such resources can be redispatched?
20 Please provide the specific citations to Order 890.

21 **R17d**

22 Aux paragraphes 1003 et ss de l'ordonnance 890, la FERC indique que la
23 nouvelle répartition requiert du client du service de transport qu'il ait
24 conclu les ententes requises avec le(s) propriétaire(s) de la (des)
25 ressource(s) en cause.

26 (e) Why is it necessary that the "entire service requested ... be provided
27 through redispatch without Network Upgrades"? Please provide the
28 basis in Order 890 for such a requirement.

29 **R17e**

30 Le Transporteur réfère à la réponse à la question 2.1 de la demande de
31 renseignements no 4 de la Régie.

32 **18. Information Request.** In section 44.2 of the proposed HQT OATT, the tariff
33 rates are to come into force at some date in 2009.

34 a. Is HQT proposing to institute retroactive rates?

**RÉPONSES DU TRANSPORTEUR
À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NUMÉRO 3
DU REGROUPEMENT NATIONAL DES CONSEILS RÉGIONAUX
DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC
(« RNCREQ »)
ET DE L'UNION DES CONSOMMATEURS (« UC »)**

RÉFÉRENCE : | R-3669 | HQT-2 | Doc. 2, fiches 15.4 et 19.3

1 Citations :

2 Article 15.4

(b) Si le Transporteur établit qu'il ne peut pas répondre favorablement à une demande complète visant un service de transport ferme à long terme de point à point à cause de l'insuffisance de capacité sur son réseau de transport, suite à une demande écrite du client du service de transport, il agira avec diligence dès réception d'une demande écrite du client du service de transport pour déterminer si une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur est réalisable tenant compte des conditions énoncées ci-après et, dans les cas qui le permettent, pour assurer une nouvelle répartition de ces ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur, jusqu'à ce (i) que les ajouts au réseau soient terminés pour le client du service de transport, (ii) qu'il établisse à l'aide d'une réévaluation biennale qu'il ne peut plus assurer une nouvelle répartition en toute fiabilité ou (iii) que le client du service de transport mette fin au service parce que la réévaluation a entraîné des changements dans la nouvelle répartition. Dans les cas qui permettent une nouvelle répartition, le Transporteur ne peut refuser déraisonnablement d'effectuer lui-même une nouvelle répartition ou de permettre au client du service de transport de prendre pleine des dispositions pour qu'une nouvelle répartition soit effectuée à partir des ressources d'un tiers. Le Transporteur n'est tenu d'effectuer une nouvelle répartition qu'aux conditions suivantes : (i) les ressources sont disponibles à cette fin pour la durée du service demandé; (ii) le client a obtenu le consentement du propriétaire de la (les) ressource(s) en cause; (iii) le Transporteur a déterminé que la nouvelle répartition est techniquement faisable et n'est pas susceptible de compromettre la fiabilité et la stabilité du réseau; (iv) sauf dans les cas prévus à l'article 19.7, la répartition permet de fournir la totalité du service demandé sans effectuer d'ajouts au réseau; et (v) le client accepte de dédommager le Transporteur conformément à l'article 27.

3 Article 19.3 :

19.3 Procédures d'étude d'impact sur le réseau : Dès la réception d'une convention d'étude d'impact sur le réseau signée et des données techniques requises, le Transporteur agira avec diligence pour terminer l'étude d'impact sur le réseau dans un délai de cent vingt (120) jours, sauf dans le cas d'une étude qui nécessite un délai additionnel, lequel sera précisé au client. L'étude d'impact sur le réseau doit identifier : (1) toutes les limitations contraintes du réseau de façon spécifique pour chaque élément de transport; et (2) lorsque requis par le client admissible, les options concernant une nouvelle répartition (à la demande d'un client admissible), y compris les coûts estimés d'une nouvelle répartition qui sont à la connaissance du Transporteur; (3) lorsque requis par le client admissible, les options concernant une réduction conditionnelle (à la demande d'un client admissible), y compris le nombre d'heures par année et les conditions du réseau dans lesquelles peut se produire une réduction conditionnelle; et (4) les ajouts supplémentaires au réseau qui sont requis afin de fournir le service exigé, ainsi que le coût estimé et l'échéancier des ajouts au réseau. Lorsqu'un client demande l'étude des options concernant une nouvelle répartition, l'étude d'impact sur le réseau doit (1) identifier toutes les ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur qui peuvent contribuer à alléger considérablement les contraintes du réseau et servir à une nouvelle répartition conformément à l'article 15.4 et (2) fournir une mesure de l'impact de chaque telle ressource sur les contraintes du réseau. Si le Transporteur est en possession de renseignements indiquant que des ressources à l'extérieur de sa zone de réglage pourraient pallier les contraintes du réseau, il doit les identifier dans son étude d'impact sur le réseau. Advenant

4 Préambule :

5 Selon l'amendement proposé à l'art. 15.4, le Transporteur n'est tenu d'effectuer
6 une nouvelle répartition que (ii) lorsque le client a obtenu le consentement du
7 propriétaire de la (les) ressource(s) en cause.

1 Selon l'amendement proposé à l'art. 19.3, l'étude d'impact sur le réseau doit tenir
2 compte, lorsque requis par le client admissible, des options concernant une
3 nouvelle répartition y compris les coûts qui sont à la connaissance du
4 Transporteur.

5 **4.1** Est-ce que le Transporteur s'attend à ce que le client admissible obtienne le
6 consentement du propriétaire de la (les) ressource(s) en cause concernant
7 une nouvelle répartition avant que l'étude d'impact ne soit complétée?

8 **R4.1**

9 Si le client en fait la demande écrite, le Transporteur étudiera la possibilité
10 de réaliser une nouvelle répartition des ressources. Il appartiendra au
11 client du service de transport d'obtenir le consentement du propriétaire
12 des ressources identifiées par le Transporteur comme pouvant servir à
13 réaliser une nouvelle répartition, le cas échéant, au moment où cette
14 information lui sera transmise par le Transporteur, afin de permettre la
15 poursuite de l'étude de sa demande en ce sens. Ce moment pourra varier
16 selon les circonstances particulières à chaque demande. Dans les cas
17 typiques, le Transporteur envisage que le consentement devra avoir été
18 obtenu au moment de la signature de sa convention d'étude d'impact.

19 **4.1.1** Le cas échéant, veuillez expliquer comment le client admissible peut
20 savoir si une telle répartition sera requise et avec qui il doit négocier
21 les conditions, avant d'obtenir les résultats de l'étude d'impact sur
22 le réseau.

23 **4.1.1**

24 Le client est responsable d'entreprendre toutes les démarches
25 nécessaires en vue de l'obtention du consentement du propriétaire de la
26 ressource dès qu'il est informé par le Transporteur de la possibilité d'une
27 nouvelle répartition de cette ressource, tel que mentionné en réponse à la
28 question 4.1, ci-dessus.

29 **4.2** Sinon, l'étude d'impact doit-elle tenir compte des options d'une nouvelle
30 répartition en absence d'information sur le consentement éventuel, ou non,
31 du propriétaire de la ressource en cause?

32 **R4.2**

33 Le Transporteur réfère à la réponse à la question 4.1, ci-dessus.

34 **4.3** Veuillez fournir toute explication additionnelle pertinente pour comprendre
35 comment l'étude d'impact sur le réseau peut tenir compte des possibilités de
36 nouvelles répartitions dans des situations où le client admissible n'aurait pas

1 encore obtenu le consentement du propriétaire de la (les) ressource(s)
2 en cause.

3 **R4.3**

4 Le Transporteur réfère à la réponse à la question 4.1, ci-dessus.

RÉFÉRENCE : | R-3669 | HQT-2 | Doc. 2, fiche 15.4

5 **Citation (p. 3) :**

La section (a) de l'article 15.4 est adaptée de l'ordonnance 890 en retirant la référence à l'Annexe K, puisque le Transporteur ne propose pas d'introduire une Annexe K aux *Tarifs et conditions*. De plus, le Transporteur ajoute aux sections (b) et (c) de l'article 15.4 le texte suivant: "... suite à une demande écrite du client du service de transport..." afin de préciser l'obligation du client de faire une telle demande par écrit. Les conditions pour la nouvelle répartition des ressources, à la section (b) de l'article 15.4, sont également adaptées de l'ordonnance 890.

6 **5.1** Veuillez fournir la référence au(x) passage(s) de l'ordonnance 890 auquel le
7 Transporteur fait référence dans la citation.

8 **R5.1**

9 Le Transporteur réfère à la réponse à la question 2.1 de la Demande de
10 renseignements n° 4 de la Régie.

11 **RÉFÉRENCE :** | R-3669 | HQT-2 | Doc. 2, fiche 19.3

12 **Citation :**

13 L'offre du service ferme conditionnel et de la nouvelle répartition des ressources par le Transporteur est similaire à celle qui est offerte par l'OATT 890 de la FERC. En conséquence, cela assure que les conditions de réciprocité du service de transport sont maintenues. L'offre du Transporteur permet de faire place à des transactions supplémentaires et favorise l'utilisation optimale à long terme du réseau.

14 **6.1** Veuillez préciser les conditions de réciprocité du service de transport
15 auxquelles fait référence le Transporteur dans la citation.

16 **R6.1**

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

**RÉPONSES
À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NUMÉRO 3
DE L'UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC
(« UMQ »)**

R3.1

Tel qu'il appert de la fiche portant sur l'article 15.4 des *Tarifs et conditions* (pièce HQT-2, doc. 2), la proposition de modification de cette disposition déposée le 27 mars 2009 réfère déjà à la nouvelle répartition des ressources situées « dans la zone de réglage du Transporteur ». Le choix de cette expression est cohérent avec le texte actuel des *Tarifs et conditions*, qui réfère également à la nouvelle répartition des ressources situées « dans la zone de réglage du Transporteur » (article 13.5 des *Tarifs et conditions*).

3.2 Si oui, veuillez présenter succinctement les raisons qui expliquent votre changement de perspective?

R3.2

Le Transporteur réfère à la réponse à la question 3.1, ci-dessus.

3.3 Ce changement de perspective découle-t-il de la volonté d'harmoniser les prises de position du Transporteur tant pour le service complémentaire d'écart de réception (préambule ii) que pour la possibilité d'effectuer une nouvelle répartition?

R3.3

Le Transporteur réfère à la réponse à la question 3.1, ci-dessus.

4. Références :

- i) HQT-3, document 1, art. 15.4, feuille originale n°70;
- ii) HQT-3, document 1, art. 19.3, feuille originale n° 86;
- iii) HQT-3, document 1, art 27, feuille originale n° 105.

Préambule :

i) « Le Transporteur n'est tenu d'effectuer une nouvelle répartition qu'aux conditions suivantes : (ii) le client a obtenu le consentement du propriétaire de la (les ressources) en cause; [...] (v) le client accepte de dédommager le Transporteur conformément à l'article 27. »

ii) « L'étude d'impact sur le réseau doit identifier : (2) lorsque requis par le client admissible, les options concernant une nouvelle répartition y compris les coûts estimés d'une nouvelle répartition qui sont à la connaissance du Transporteur; »

iii) « [...] le client du service de transport qui confirme sa demande de réaliser le projet est tenu au paiement des coûts de la nouvelle répartition conformément aux dispositions des présentes. »

1 **Demandes :**

2 4.1 Veuillez spécifier ce que le Transporteur entend par dédommagement :
3 préambule (i) & (iii) ainsi que la méthode de calcul d'un tel dédommagement?

4 **R4.1**

5 Le terme « dédommagement » réfère à la notion de remboursement du
6 coût total. Tel que prévu à l'article 27 des *Tarifs et conditions*, le client doit
7 payer le coût encouru par le Transporteur pour les ajouts au réseau ou
8 pour la nouvelle répartition, même lorsqu'une telle répartition est
9 temporaire dans l'attente de la mise en service des ajouts requis.

10 4.2 Veuillez préciser ce que le Transporteur entend par : « *qui sont à la*
11 *connaissance du Transporteur* » (préambule (ii)); faut-il inférer qu'il s'agit des
12 coûts qui lui sont volontairement fournis par le propriétaire de la ressource ou
13 des coûts que le Transporteur estime du fait de ses connaissances du secteur.

14 **R4.2**

15 Les coûts à la connaissance du Transporteur sont les coûts identifiés
16 dans ses études, notamment l'étude d'impact, et portent sur son réseau.
17 Le Transporteur n'est pas tenu de s'enquérir, auprès des propriétaires
18 des ressources impliquées dans la nouvelle répartition, des frais qui
19 seront requis par ceux-ci s'ils donnent leur consentement à cette nouvelle
20 répartition.

21 **5. Références :**

- 22 i) HQT-3, document 1, art. 30.2, feuille originale n°119;
23 ii) HQT-3, document 1, art. 31.2, feuille originale n°127;
24 iii) HQT-3, document 1, art. 31.4, feuille originale n°128;
25 iv) HQT-3, document 1, art. 39.2, feuille originale n°159.

26 **Préambule :**

27 i) « Le client du réseau intégré peut désigner une nouvelle ressource en réseau en donnant
28 au Transporteur un avis préavis en ce sens le plus tôt possible....»

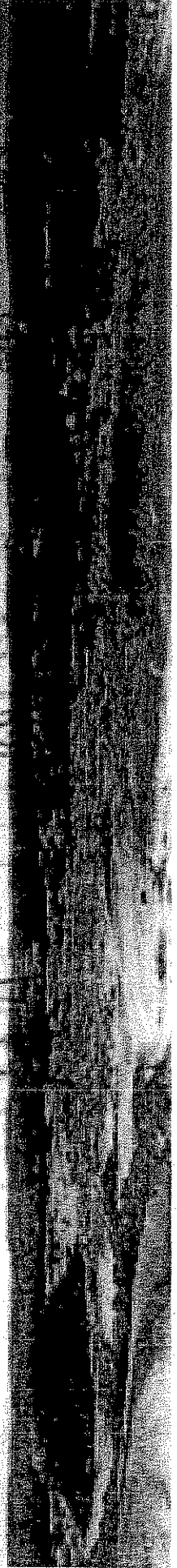
29 ii) «Le client du réseau intégré doit fournir au Transporteur dès qu'il lui est
30 raisonnablement possible de le faire un préavis de la désignation d'une nouvelle charge
31 en réseau...» (nos soulignés)

32 iii) «Si le client du réseau intégré souhaite ajouter un nouveau point de livraison ou
33 d'interconnexion entre [...] il doit donner au Transporteur un préavis en ce sens dès qu'il
34 lui est raisonnablement possible de le faire.» (nos soulignés)

PROPOSITION DE MODIFICATIONS

THÈME 9 SERVICE FERME CONDITIONNEL ET NOUVELLE RÉPARTITION DE LA PRODUCTION

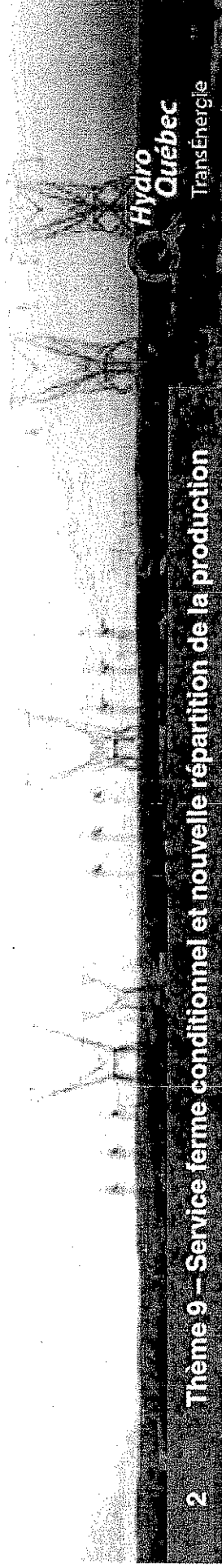
SOMMAIRE DES ÉLÉMENTS PRINCIPAUX



1. Identification des modifications proposées

Le Transporteur propose de modifier les TC afin de :

- a) Introduire l'option de service ferme conditionnel pour le service de point à point et en établir les modalités
- b) Offrir des options de réduction automatique pour le service en réseau intégré / l'alimentation de la charge locale
- c) Préciser les conditions d'ouverture à la nouvelle répartition des ressources et prévoir une réévaluation biennale



II. Motifs au soutien des modifications

La proposition de modifications est juste et raisonnable :

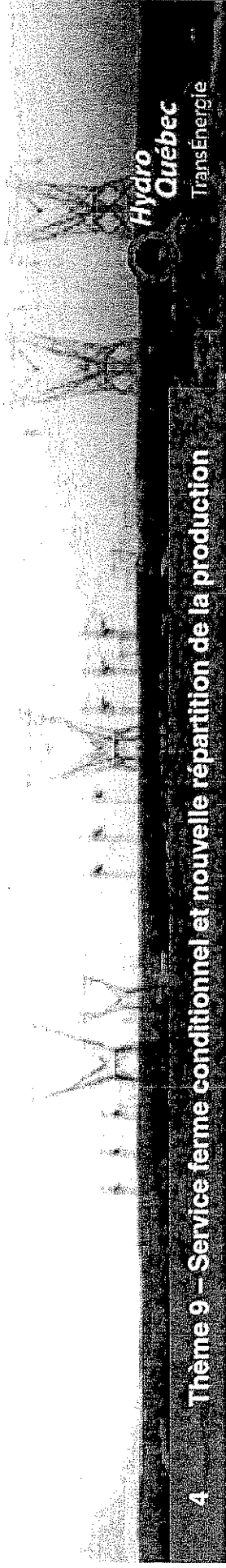
- a) Favorise l'utilisation optimale du réseau
- b) Assure l'exploitation fiable du réseau
- c) Reflète les modifications apportées au tarif *pro forma* de la FERC, avec les adaptations nécessaires

III. Conditions et modalités d'application

A. Option de service ferme conditionnel

a) Notion

- Service ferme de point à point sujet à des réductions
 - Pendant un nombre déterminé d'heures par année ou
 - Dans certaines conditions du réseau
- Ne constitue pas un troisième type de service
- Peut-être une mesure provisoire dans l'attente de la construction d'ajouts ou une alternative aux ajouts, sujet à une réévaluation biennale



III. Conditions et modalités d'application

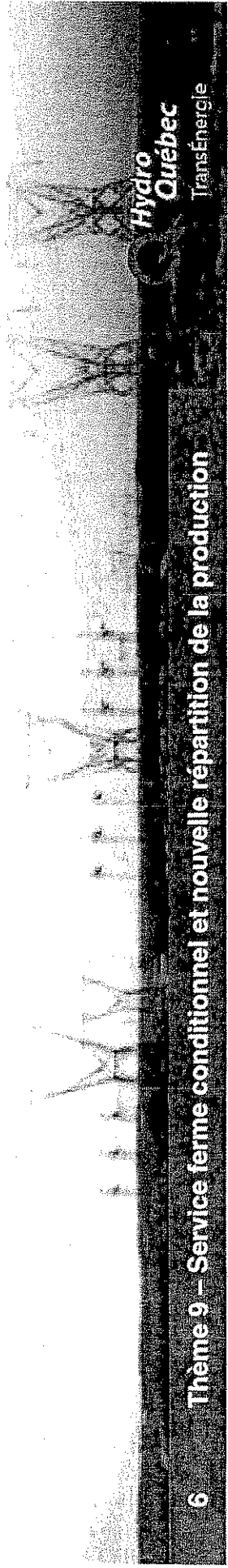
A. Option de service ferme conditionnel

- b) Conditions d'application
 - Demande écrite
 - Étude d'impacts plus complexe, longue et coûteuse
 - Coûts additionnels continue à la charge du client
 - Réévaluation biennale
 - Assurer la fiabilité continue du réseau
 - Difficultés de prévoir à l'avance les conditions du réseau
 - Obligation de compenser le Transporteur
- c) Priorité associée à cette option aux fins de la réduction des services de transport
 - Lorsque les limitations s'appliquent (heures ou conditions de réseau)
 - Priorité moindre qu'un service de transport ferme à long terme
 - Lorsque les limitations ne s'appliquent pas
 - Priorité égale au service de transport ferme à long terme

III. Conditions et modalités d'application

B. Options de réduction automatique (service en réseau / charge locale)

- a) Option comparable à l'option de service ferme conditionnel



III. Conditions et modalités d'application

C. Nouvelle répartition de la production

a) Notion

- Habituellement dans l'attente de la construction d'ajouts
- Peut être une alternative aux ajouts si permet de fournir la totalité du service demandé

b) Conditions d'application

- Demande écrite
- Réévaluation biennale
- Disponibilité des ressources
- Consentement du propriétaire
- Faisabilité technique
- Fourniture de la totalité du service, sans ajout
- Obligation de compenser le Transporteur

IV. Questions particulières

A. Consentement du propriétaire des ressources

- a) Le Transporteur n'agit pas comme intermédiaire
- b) Le Producteur est assimilé à un tiers aux fins de la fourniture du service de transport
 - Appendice C TC actuels
- c) Le Transporteur n'est pas propriétaire des ressources de production
 - Reconnu à l'article 13.5 TC actuel
 - Obligation d'effectuer la nouvelle répartition à partir des ressources « dans la zone de réglage du Transporteur »
 - Comparer à « *the Transmission Provider's resources* »

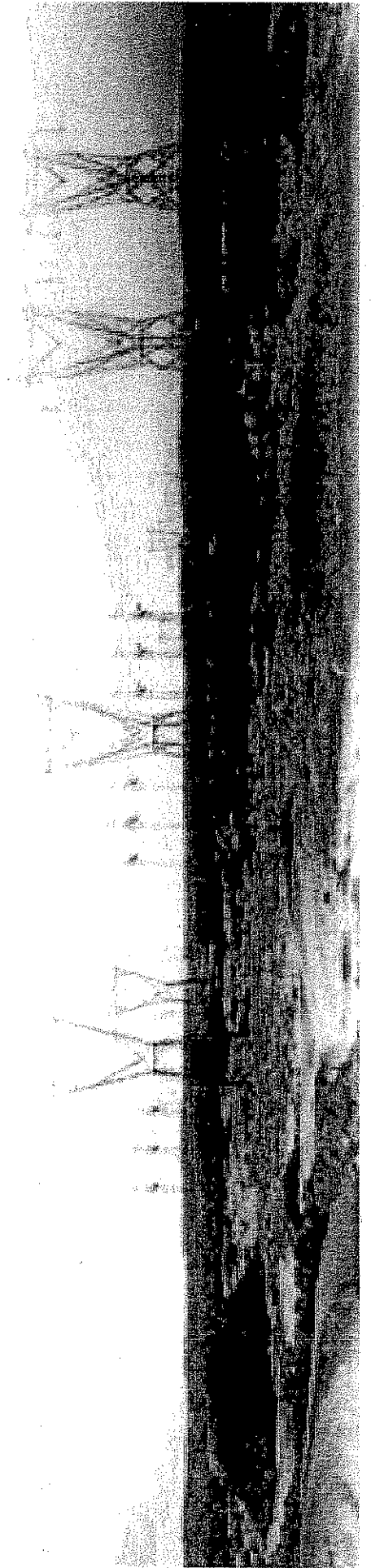
IV. Questions particulières

A. Consentement du propriétaire des ressources

- d) Affichage sur OASIS du service ferme conditionnel
 - Service qui s'évalue au cas par cas et ne peut faire l'objet d'affichage d'ATC différents de ce qui existe déjà



Q^{Hydro} Québec
TransÉnergie



A

19

RÉPONSES À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENT NO 2
DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE

Régie de l'énergie
DOSSIER: R-3669-2008 Phase 2
DÉPOSÉE EN AUDIENCE
Date: 11/05/2011
Pièces n°: B-239

- 33. Références :** HQT-11, document 2 article 1.49
HQT-13, document 1 pages 160 et 161, question 93

Préambule :

L'article 1.49 définit la notion de transporteur dans le contrat du service de transport pour l'accessibilité à son réseau.

De plus, en réponse à la demande de renseignement 93 vous mentionnez

" Q93.1 Veuillez préciser si le passage de la notion de " transmission provider " telle que définie dans le pro forma de l'ordonnance 888 de la FERC, à la notion de " transporteur " telle que définie dans les Tarifs et conditions a été fait de façon à préserver l'esprit original du texte des articles 19.2 iii), 19.3, 23.2, et 32.2 iii). Expliquer

R93.1 La modification est faite pour refléter les dispositions pertinentes de la Loi sur la Régie de l'énergie, en particulier la définition de transporteur. "

Demande :

- Q33.1 Veuillez répondre à la demande de renseignement 93 compte tenu des précisions suivantes :

L'article 23.2 mentionne " ... à condition que le changement ne compromette pas l'exploitation ou la fiabilité des systèmes de production, de transport ou de distribution du transporteur. " Compte tenu de la définition de transporteur, cette formulation est-elle toujours appropriée?

On mentionne aux articles 19.2 iii) et 32.2 iii) " Quant aux études d'impact sur le réseau menées par le transporteur pour son propre compte, le transporteur en inscrira le coût conformément à l'article 8. ". À l'article 8.2 tel que proposé, on mentionne " Inscrive dans un compte ou un sous-compte distinct de dépenses d'exploitation reliées au transport, les frais dûment imputables aux dépenses engagées pour exécuter les études d'impact sur le réseau ou les études d'avant-projet que mène le transporteur pour déterminer s'il doit construire de nouvelles installations de transport ou y apporter des améliorations pour ses propres usages, y compris en vue de ventes à un tiers par le producteur en vertu des présentes; et inclure dans un compte ou un sous-compte distinct de revenus d'exploitation, les revenus que le transporteur reçoit pour les

études d'impact sur le réseau ou les études d'avant-projet réalisées quand ces sommes sont indiquées et identifiées de façon séparée dans la facturation du client du service de transport en vertu des présentes.

Compte tenu de la définition de transporteur, les articles 19.2 iii) et 32.2 iii) devraient-ils inclure une référence au producteur? De plus, le passage suivant de l'article 8.2 " y compris en vue de ventes à un tiers par le producteur en vertu des présentes " ne devrait-il pas être modifié compte tenu de la définition de transporteur qui exclut les activités de production?

R33.1 Certains articles devraient effectivement être modifiés pour (i) tenir compte de la définition de " transporteur " à l'article 1.49 et (ii) éliminer toutes les ambiguïtés qui pourraient subsister dans les *Tarifs et conditions*. Pour cela, nous proposons les modifications suivantes :

Article 19.2 (iii)

" Quant aux études d'impact sur le réseau menées par le transporteur pour son propre compte ou celui du producteur, le transporteur en inscrira le coût conformément aux dispositions de l'article 8. "

Article 23.2

" à condition que le changement ne compromette pas l'exploitation ou la fiabilité du réseau de transport, des ressources de production ou des réseaux de distribution, situés dans la zone de contrôle du transporteur. "

Article 32.2 (iii)

Aucune modification n'est requise car le producteur ne peut pas être client du service de transport en réseau intégré, compte tenu des dispositions des articles 13.3 et 14.3.

Articles 13.5 et 27

Remplacer l'expression " ressources du transporteur " par " ressources situées dans la zone de contrôle du transporteur ".



20

ACEF de Québec
570, rue du Roi
Québec G1K 2X2
Tél : (418) 522-1568
Fax : 522-7023
acefque@mediom.qc.ca

Dossier R-3669-2008 phase 2

Décisions D-2009-008 et D-2009-056

Preuve de l'ACEF de Québec relativement à la

Demande de modification des tarifs et conditions des service de transport d'Hydro-Québec, phase 2, visant l'adaptation des conditions de service aux ordonnances 890 et 890A de la FERC

10 juin 2009

Richard Dagenais, analyste

2) Les articles visant le service conditionnel et les services préconfirmés

- **Service ferme conditionnel** (A. 13,4 (convention avec options de réduction conditionnelle), 15.4 (obligation de fournir un service conditionnel), A. 19.1 (Avis de nécessité d'étude d'impact, A. 19.3 (procédures d'études d'impact)

HQT nous indique que les études d'impact comportant des options de nouvelle répartition ou de réduction conditionnelle sont plus complexes à réaliser et présentent des risques plus élevés en terme de fiabilité du service (voir notre DDR 12.c en HQT-8 doc. 2, ainsi que la réponse 8.2 en HQT-8 doc. 1 où le facteur de risque est associé à l'impact d'une coupure potentiel sur l'alimentation de la charge locale ou des autres clients de point à point).

Nous pensons que les niveaux de risques acceptables devraient être établis de manière transparente et sous l'angle d'une analyse bénéfices-coûts pour les clientèles de la charge locale, les bénéfices étant une utilisation optimale du réseau et des revenus de services de point à point fermes plus importants, ce qui diminue le fardeau de la charge locale.

Nous pensons que l'horizon de deux ans pour la réévaluation de la pertinence d'une nouvelle répartition et des conventions de service, pourrait dans certains cas être réduit à un an afin de limiter le risque qui croît avec l'évolution de la demande (tant de la charge locale que des services de point à point).

Le Service provisoire partiel (A. 19.7) est en partie redondant avec le service conditionnel ?
Le service provisoire pourrait-être limité au service de point à point non ferme, sinon cela vient affaiblir la portée du service conditionnel, qui présente des priorités différentes, associé au service de point à point ferme.

- **Services préconfirmés** : les conditions associées à une demande de services préconfirmée nous semblent insuffisantes pour les distinguer des demandes non confirmées, en terme d'engagement formel et d'assurance de compensation pour HQT si la demande de service ne se concrétise pas dans les faits.

Selon l'A. 17.2, paragraphe iX, le client qui soumet une demande préconfirmée, s'engage à signer une convention de service, dès qu'il sera avisé qu'HQT peut lui fournir le service de transport demandé. Mais il n'y a pas d'autres conditions requises dans le règlement pour s'assurer que la demande préconfirmée aboutira à la signature formelle d'une convention de service. Tant que le client n'a pas signé une convention de service il n'est pas légalement tenu selon nous de respecter les clauses de la convention. De plus l'A. 17.3 (dépôt) n'a pas de prescription particulière pour les demandes préconfirmées, de sorte que selon notre compréhension les dépôts associés aux demandes préconfirmées sont traités de la même façon que pour les demandes non préconfirmées. Il en est ainsi de l'A. 17.5.

À moins de faire signer une convention de service dès la demande préconfirmée de service (A. 17.1 et 17.2) avec une clause indiquant que le service sera offert conditionnellement (selon la disponibilité de capacité ou suite à la réalisation d'études d'impacts ou aux investissements requis), ou encore d'indiquer, aux A. 17.3 et 17.5, que dans le cas d'une

demande préconfirmée, le dépôt sera conservé en totalité par HQT, à moins d'impossibilité de sa part d'offrir le service, nous pensons qu'il n'y a pas d'assurance plus forte, que pour une demande non préconfirmée, que la demande préconfirmée aboutira à une convention de service.

De la sorte nous nous demandons pourquoi il faudrait offrir une plus grande priorité aux demandes de service préconfirmées, qu'à celles qui ne le sont pas, si les conditions requises ne sont pas plus exigeantes. Ainsi des clients pourraient stratégiquement signer une demande préconfirmée, considérant que cela n'est pas plus engageant qu'une demande non préconfirmée.

3) Le calcul de l'ATC et du TTC

- HQT nous a confirmé dans notre DDR que sa méthodologie pour évaluer les ATC et TTC respectait les prescriptions de base de la FERC tout comme elle a répondu à la Régie que cela respectait les exigences des organismes de contrôle tels le NERC et NPCC.

Nous considérons qu'il demeure certains éléments dans le calcul des ATC et TTC (marge de % pour l'entretien des équipements, capacité interne des différentes voies de transport...) pour lesquels HQT possède une marge de discrétion.

Il faudrait qu'HQT fasse aussi rapport sur les recommandations ou prescriptions du NAESB en ce qui a trait au calcul des ATC et TTC, afin de nous démontrer que la méthode proposée par HQT respecte les standards de l'industrie (voir HQT-8 doc. 5, réponses 1.1, 1.2, 4.1 et 8.2). L'expert de NLH fait état d'éléments pouvant mener à une sous-estimation de l'ATC (cas où les ressources de production ont une capacité inférieure à la somme des différentes charges réparties de la charge locale (HQT-8 doc. 5, DDR 5 et 6), d'où la pertinence de vérifier les modalités particulières de calcul des ATC et TTC.

En réponse à la question 6.2 et autres, de HQT-8 doc. 5, HQT indique ne pas proposer de changements dans la présente demande relativement à la désignation des ressources du Distributeur. Cela ne nous indique pas si HQT se conforme aux exigences de la FERC en la matière (par. 868 et 891 de l'ordonnance 890A). Nous pensons qu'HQT devrait justifier tout écart relativement aux prescriptions de la FERC afin de prouver en toute transparence qu'elle se conforme pleinement aux ordonnances, ou de justifier pourquoi elle n'a pas à suivre certaines prescriptions de la FERC.

Enfin la réponse 7.1 (HQT-8 doc. 5) HQT ne prouve pas qu'elle se conforme au paragraphe 327 de l'ordonnance 890, en effet selon nous le fait d'afficher les modes de calcul des réseaux voisins ne prouve pas qu'HQT se coordonne avec les réseaux voisins pour établir sa méthode de calcul des ATC. Voir aussi la réponse 8.1.4 en HQT-8 doc. 6.

Nous notons que les ATC et TTC sont définis essentiellement pour les interconnexions individuelles (donc pour les activités d'importation et d'exportation), et que les capacités de transfert pour les chemins à l'interne et pour les transactions de passage (impliquant le transport d'électricité venant d'une interconnexion et sortant par une autre) ne sont pas définis dans l'annexe C-1. Il faudrait évaluer s'il ne serait pas pertinent de définir formellement la méthodologie de calcul pour ces types de transaction, en lien avec les services en réseau

intégré ou de point à point.

4) Les études d'avant projet et d'impact sur le réseau et leur facturation et les frais requis lors du report de service

*** Évitement des coûts associés à l'étude d'options selon A. 19.1**

L'A. 19.1 proposée par HQT laisse quant à nous à interprétation :

Selon l'A. 19.1, une fois informé, le client admissible doit aviser en temps opportun le Transporteur s'il décide d'intégrer la nouvelle répartition ou la réduction conditionnelle à l'étude d'impact sur le réseau. S'il envoie son avis avant la soumission de la convention d'étude d'impact sur le réseau, le client admissible peut éviter les coûts associés à l'étude de ces options.

Tel que formulé le client doit aviser HQT pour qu'elle intègre l'étude de ces options dans l'étude d'impact. Et si le client avise HQT, avant la soumission de la convention d'étude d'impact, qu'il souhaite intégrer, ou non, la nouvelle répartition ou la réduction conditionnelle à l'étude d'impact, il n'aurait pas à payer les frais liés à ces options. La formulation est incorrecte et ne correspond pas à l'intention d'HQT selon la réponse fournie à notre DDR (HQT-8 doc. 2, R. 11, page 9).

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. »

*** Facturation des coûts associés à la réévaluation bi-annuelle :** pour s'assurer qu'il soit bien clair que les clients qui optent pour un service impliquant une nouvelle répartition ou une réduction conditionnelle doivent en assumer pleinement les coûts de la réévaluation dans le futur, nous proposons d'ajouter à la fin de l'A. 19.1 où l'on indique que le client doit assumer les coûts de l'étude d'impact (tel que confirmé par HQT à la réponse 10.1 en HQT-8 doc. 1) :

« De plus le client doit assumer les frais liés à la réévaluation bi-annuelle (dont il est fait mention à l'A. 15.4 b) devant montrer qu'HQT est apte à maintenir la nouvelle répartition. Sinon une autre répartition pourrait être proposée et le client devrait assumer les coûts de cette autre répartition ».

Il nous semble que la réévaluation devrait explicitement viser les conditions de réduction de services avec possibilité de proposer de nouvelles conditions de services si l'état du réseau a évolué depuis 2 ans. De plus nous pensons que le client pourrait avoir la discrétion, en payant, de faire réévaluer les conditions de réduction avant deux ans sachant que le réseau de transport a été par exemple renforcé.

*** Les frais requis lors du report du commencement de service :**

L'A. 17.7 Prolongation pour le commencement du service (p. 78 de HQT-12 doc. 5)

HQT propose d'autoriser jusqu'à 5 prolongements du début du service d'une année chacun, sous réserve des conditions de disponibilité, en exigeant le paiement d'un mois de service par année de décalage, payable par le client dans un délai de 15 jours suivant son avis de report de service.

Si la mise en service des équipements de transport survient au moment de la complétion des travaux par HQT (voir réponse 8.b de HQT-8 doc. 2), et non au moment du début véritable de service, nous considérons que les coûts liés aux nouveaux investissements ne sont pas complètement couverts par le mois de service à payer, par année de report. En effet un mois de service correspond à 8,33% de la facture annuelle et nous doutons que cela couvre entièrement les frais de capitaux (coût moyen du capital d'environ 8% de la valeur des actifs nets, plus les frais de dépréciation, correspondant à au mois 3% de la valeur des actifs) et d'administration. À tout le moins HQT devrait prouver que le paiement requis couvre la totalité des frais amenés par le report de l'activité, et ce afin de prouver que les clientèles de la charge locale n'interfinancent ces coûts, dans le respect des règles de la FERC qui demande que les coûts associés aux reports soient pleinement couverts.

Il n'est pas clair pour nous de ce que signifie la condition ajoutée par HQT : « sous réserve des conditions de disponibilité », cela mériterait d'être explicité.

5) La modification des articles visant la charge locale

HQT-8 doc. 2 page 8 : 3.12 Désignation des ressources en réseau, justification et suppression (page 26-27)

D 9 a) HQD a-t-elle été consultée avant de faire cette proposition ?

R9a Le Distributeur a été consulté afin de préciser le texte de l'alinéa 1 de l'article 38.2, pour assurer la cohérence de cette disposition des *Tarifs et conditions* avec les décisions de la Régie concernant le Plan d'approvisionnement du Distributeur.

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

R9b Le Transporteur n'entrevoit pas de nouveaux coûts directs importants associés à l'application des modifications proposées.

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

R9c Le Transporteur croit qu'il y a un nombre relativement faible de désignation et de suppression de désignation de ressources par le Distributeur.

nouvelles conditions, en remplacement de la convention du revendeur qui serait ainsi libéré de ses engagements envers HQT ce qui faciliterait l'administration et réduirait les coûts administratifs pour HQT du service rendu au cessionnaire.

- (HQT-8 doc-2 D3) Nous pensons qu'il faille en absence de plafond imposé au prix de la revente, surveiller les transactions de revente et implanter des mécanismes de contrôle (notamment si l'on maintient après 2010 l'absence de prix plafond) pour empêcher autant que se peut les réservations opportunistes visant à limiter la capacité disponible de transport sur certains chemins afin de revendre à profit le service de transport à des tiers, profit qui incidemment échappe au transporteur et à la charge locale. Ces manœuvres opportunistes limiteraient selon nous les possibilités de revente, à l'encontre de l'objectif recherché par la FERC.

23.3 Information sur la cession ou le transfert de service : à la réponse 5.2 à la Régie (HQT-8 doc. 1) HQT indique proposer des modalités similaires à la FERC en regard de la revente de services de transport, sauf pour ce qui est de l'exigence de soumettre un rapport trimestriel portant sur ces activités. Le Transporteur devrait selon nous soumettre un rapport trimestriel à la Régie de l'énergie portant sur les activités de revente afin de nous permettre d'évaluer en continu l'impact des nouvelles règles sur la cession de services de transport au Québec.

- **Suppressions à l'A. 27 :** nous remettons en question la suppression des éléments de l'A. 27 (Rémunération pour les coûts des ajouts au réseau et de la nouvelle répartition) :

« solutionnées de façon plus économique grâce à une nouvelle répartition des ressources »

« situées dans la zone de réglage du Transporteur, ~~plutôt que par des ajouts au réseau afin d'éliminer ces contraintes,~~ le client du service de transport qui confirme sa demande de réaliser le projet est tenu au paiement des coûts de la nouvelle répartition conformément aux dispositions des présentes. »

Nous pensons 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.

- **Priorité accordée selon le prix le plus élevé :**

A. 13.2 Priorité de réservation

La durée, le prix et le temps de réponse serviront à déterminer l'ordre dans lequel les multiples réservations de plus courte durée pourront exercer le droit de préemption... Avant la date limite, si la capacité de transfert disponible n'est pas suffisante pour satisfaire à toutes les demandes, le client admissible qui a réservé un service de plus court terme ou d'égale durée et à un prix inférieur a un droit de préemption pour égaler la demande de service de plus long terme ou le service d'égale durée à un prix supérieur avant de perdre sa priorité de réservation. ...

**DEMANDE RELATIVE À LA MODIFICATION DES TARIFS ET CONDITIONS DES
SERVICES DE TRANSPORT D'HYDRO-QUÉBEC**

DOSSIER : R-3669-2008, Phase 2

MÉMOIRE DE

**ÉNERGIE BROOKFIELD MARKETING INC.
(EBMI)**

**PRÉSENTÉ À LA
RÉGIE DE L'ÉNERGIE DU QUÉBEC**

LE 10 JUIN 2009

Devons-nous comprendre que la revente pourra se faire sans aucun problème entre les « entités affiliées » du Transporteur ? Et si oui, quel est l'impact de cette modification à l'égard des tiers ? Le Transporteur ne nous fournit aucune preuve à cet égard. Nous avons également d'autres questionnements quant à la modification demandée. Au niveau de l'article 23.3, il est prévu que toutes les ventes et les cessions de capacité doivent être effectuées par l'entremise du site OASIS du Transporteur, ou affichées sur celui-ci, au plus tard à la date de début du service faisant l'objet de la nouvelle cession. Par ailleurs, le Transporteur indique que les revendeurs peuvent également se servir du site OASIS du Transporteur pour afficher la capacité de transfert disponible pour la revente.

À une question formulée par UC dans le cadre de sa demande de renseignements (HQT-8, document 8, p. 7), le Transporteur précise que rien n'empêche un revendeur de publiciser par tout autre moyen ou d'informer les cessionnaires éventuels de la disponibilité du service à céder.

L'on comprend de ce qui précède que selon le Transporteur, un revendeur respecterait les dispositions de l'article 23.3 s'il convenait de conditions de vente ou de cession d'une capacité de transfert directement avec un tiers sans l'afficher préalablement sur le site OASIS. Dans le contexte où le Transporteur propose que cet article puisse s'appliquer à ses « entités affiliées », nous estimons que cela risque de créer des situations potentielles de discrimination. Il y a lieu de revoir la portée des modifications proposées à la lumière de la situation particulière du « Transporteur » et de ses « entités affiliées ».

5. SERVICES FERMES ET CONDITIONNELS ET NOUVELLE RÉPARTITION DE LA PRODUCTION

Le Transporteur, à la pièce HQT-1, document 1, p. 22-23, mentionne qu'il propose de modifier l'article 15.4 des *Tarifs et conditions* pour offrir, aux clients du service ferme à long terme de point à point, un service ferme conditionnel tel que prévu par l'ordonnance 890. Le Transporteur ajoute qu'il pourra évaluer la « possibilité d'offrir une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage, de celle du client ou de celle en provenance d'un tiers qui y aura consenti, comme solution de rechange aux ajouts au réseau qui seraient requis pour offrir le service de transport ferme à long terme. »

En demande de renseignements, nous avons demandé au Transporteur d'expliquer d'où venait cette possibilité d'offrir une nouvelle répartition (HQT-8, document 3, p. 14-15). À notre avis, le Transporteur n'explique pas pourquoi celui-ci serait justifié d'effectuer une répartition en fonction des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur par opposition à l'expression « sur son réseau de transport ».

À l'égard de cette problématique, nous vous référons aux commentaires formulés par notre expert dans son rapport d'expertise joint aux présentes.

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

DOSSIER : R-3669-2008 / Phase 2

**RÉPONSES D'ÉNERGIE BROOKFIELD MARKETING INC.
(« EBMI ») À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1
DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (« RÉGIE »)**

Service ferme conditionnel et nouvelle répartition de la production

8. Référence : Pièce C-6-29-EBMI, Evidence William Marshall, page 4.

Préambule :

« This section 15.4 of the tariff specifies what the obligations of the Transmission Provider are subject to providing service and should not include an obligation placed on the Transmission Customer to provide "a written request". The obligation on the Transmission Customer is simply to submit a Completed Application as set out in Section 17.1 to 17.3. If the Transmission Provider determines that a System Impact Study (SIS) is required then notification is provided to the Customer as per section 19.1 and to proceed the Customer completes an SIS Agreement as per 19.2 and 19.3. This SIS Agreement will provide the written request needed. It will also specify exactly what options the Customer wants studied – system upgrades, re-dispatch and/or conditional curtailment. The addition of a requirement for a "written request" by HQT in section 15.4 (b) and (c) is redundant and could delay provision of service. »

Demandes :

8.1 Selon EBMI, le « SIS Agreement » devrait-il inclure les 2 options suivantes :
i) une option avec une nouvelle répartition ou une réduction conditionnelle, et
ii) une option sans une nouvelle répartition ou une réduction conditionnelle.
Veuillez expliquer votre réponse.

R 8.1 : In the SIS Agreement it is necessary for the Transmission Customer to specify exactly what type of transmission service is acceptable. This is required so that the Transmission Provider understands the scope of the SIS and can make a reasonable estimate of its cost. As there are two distinct actions that could be taken to enhance the provision of transmission service there are four possible study options:

- Consider redispatch of generation,
- Consider conditional curtailment,
- Consider both redispatch of generation and/or conditional curtailment,
- Consider neither redispatch of generation nor conditional curtailment.

To require this request in writing as part of an initial service request is premature and redundant. Firstly, it may not be necessary if there is sufficient transfer capability. Secondly, the need for an SIS and its possible study conditions will only be known by the Transmission Customer after the Transmission Provider has completed an initial review and determined that a SIS is required.

9. Référence : Pièce C-6-29, EBMI, Evidence William Marshall, page 12.

Préambule :

« Firstly, in the eyes of FERC and other external entities such as NBSO, the Transmission Provider is not just HQT. It is the complete integrated utility Hydro Québec. »

Demande :

9.1 Veuillez documenter votre affirmation à l'effet que selon la FERC, le « *Transmission Provider* » est Hydro-Québec dans son ensemble et non uniquement le Transporteur.

R 9.1 : To understand why FERC would view Hydro Quebec as the *Transmission Provider* and not just HQT it is worth reviewing FERC's jurisdictional authority over public utilities and the wording in its rulings and *pro forma* tariff.

FERC is authorized under the US Federal Power Act (FPA) to regulate public utilities and to ensure that they provide service to consumers that is not unduly discriminatory. These public utilities were originally all (or almost all) vertically integrated utilities.

"In the first few decades after enactment of the Federal Power Act (FPA) in 1935, the industry was characterized mostly by self-sufficient, vertically integrated electric utilities, in which generation, transmission, and distribution facilities were owned by a single entity and sold as part of a bundled service to wholesale and retail customers". (Order 890, P.10. Emphasis added)

Each utility had a service territory over which it had supply monopoly. Over the years the industry evolved and in the 1970's it started to become apparent that the transmission owned by the integrated public utilities needed to be made available to other suppliers.

"The economic and technological changes in the transmission and generation sectors helped encourage many new entrants in the generating markets that could sell electric energy profitably with smaller scale technology at a lower price than many utilities selling from their existing generation facilities at rates reflecting cost. However, it became increasingly clear that the potential consumer benefits that could be derived from these technological advances could be realized only if more efficient generating plants could obtain access to the regional transmission grids. Because many traditional vertically integrated utilities still did not provide open access to third parties and favored their own generation if and when they provided transmission access to third parties, access to cheaper, more efficient generation sources remained limited". (Order 890, P.11. Emphasis added))

FERC took actions to assist in getting the benefits of lower cost power to consumers through provision of market based rates and encouraging transmission access but it soon became apparent that open transmission access was necessary to mitigate potential undue discrimination. In the late 1980's, FERC required vertically integrated public utilities that requested power marketing authorization (PMA) to sell under market based rates to provide open transmission access under a tariff.

"The Commission encouraged the development of independent power producers

(IPPs), as well as emerging power marketers, by authorizing market-based rates for their power sales on a case-by-case basis, and by encouraging more widely available transmission access on a case-by-case basis. ... A key inquiry became whether the seller or its affiliates owned or controlled transmission facilities in the relevant service area and therefore, by denying access or imposing discriminatory terms or conditions on transmission service, could foreclose other generators from competing. ... In order to mitigate their market power to meet the Commission's conditions, public utilities seeking Commission authorization for blanket approval of market-based rates for generation services under section 205 of the FPA filed 'open access' transmission tariffs of general applicability.

... As these early tariffs were offered only by transmission providers that volunteered to provide service to third parties, they resulted in a patchwork of open access that was not sufficient to facilitate wholesale generation markets. (Order 890, P.12. Emphasis added)

This first mention of "transmission providers" does not only include the transmission operating division of an integrated utility (as HQT is of Hydro Quebec) but is in fact the vertically integrated public utility that controlled transmission and generation and wished to sell at market based rates (as Hydro Quebec does).

In the Energy Policy Act of 1992, FERC's authority to approve transmission services was expanded under sections 211 and 212 of the FPA but after a few years it was deemed insufficient to effectively eliminate undue discrimination for transmission services. As a result FERC proceeded with Order 888 and its *pro forma* Open Access Transmission Tariff (OATT).

In April 1996, as part of its statutory obligation under sections 205 and 206 of the

FPA to remedy undue discrimination, the Commission adopted Order No. 888 prohibiting public utilities from using their monopoly power over transmission to unduly discriminate against others. In that order, the Commission required all public utilities that own, control or operate facilities used for transmitting electric energy in interstate

commerce to file open access non-discriminatory transmission tariffs that contained minimum terms and conditions of non-discriminatory service. It also obligated such public utilities to "functionally unbundle" their generation and transmission services. (Order 890, P.14. Emphasis added.)

FERC subsequently issued Orders 889, 888-A, 888-B, 890, 890-A, 890-B and 890-C (FERC Orders) and with each has updated the *pro forma* OATT. Throughout all of these thousands of pages the language regarding public utilities, non public utilities and transmission provider has been consistent. A "public utility" is a utility that is subject to FERC's jurisdiction under the FPA, for example Northeast Utilities in New England. A "non-public utility" is a utility that is not subject to the FPA. It could be a US federal power authority like Tennessee Valley Authority or a foreign utility like Hydro Quebec. A "transmission provider" is an entity that provides transmission service through a tariff. It may be a vertically integrated public or non public utility that owns, operates and controls its transmission system or it may be an ISO or RTO that does not own the transmission but administers the OATT and provides the service. When "Transmission Provider" is capitalized as it is in the *pro forma* OATT it is the entity that is providing service under the tariff in question.

Throughout the FERC Orders there are several instances that indicate that the "Transmission Provider" is not just the transmission division of a utility (like HQT) but is instead the total integrated utility that would include HQD and HQP. Consider the following references:

"... the Commission, pursuant to its authorities under sections 205 and 206 of the FPA:

- requires all public utilities that own, control or operate facilities used for transmitting electric energy in interstate commerce to file open access non-discriminatory transmission tariffs that contain minimum terms and conditions of non-discriminatory service;
 - to take transmission service (including ancillary services) for their own new wholesale sales and purchases of electric energy under the open access tariffs;
 - to develop and maintain a same-time information system ..."
- (Order 888, P. 4. Emphasis added.)

"Because a transmission provider may use its system in different ways (e.g., to integrate load and resources when serving retail native load, to make off-system sales or purchases, or to serve wholesale requirements customers), the Commission set for hearing the factual issues associated with identifying those uses, as well as any potential impediments or consequences to providing comparable services to third parties". (Order 888, P. 37. Emphasis added.)

"... the Commission proposed a code of conduct that would apply to all public utility transmission providers. As the Commission explained, this code of conduct would require, among other matters, a separation of the utilities' transmission system operations and wholesale marketing functions, ..." (Order 888, P. 58. Emphasis added.)

"We have identified a fundamental generic problem in the electric industry: owners, controllers and operators of monopoly transmission facilities that also own power generation facilities have the incentive to engage, and have engaged, in unduly discriminatory practices in the provision of transmission services by denying to third parties transmission services that are comparable to the transmission services that they are providing, or are capable of providing, for their own power sales and purchases". (Order 888, P. 128. Emphasis added.)

"We conclude that the native load priority established in Order No. 888 continues to strike the appropriate balance between the transmission provider's need to meet its native load obligations and the need of other entities to obtain service from the transmission provider to meet their own obligations". (Order 890, P. 107. Emphasis added.)

"... and they support the posting of system planning studies and specific network impact studies that the transmission provider performs for its own merchant function, as well as studies performed for customers". (Order 890, P. 346. Emphasis added)

"..., it will be necessary for market participants, including the merchant function of transmission providers, to have access to basic transmission planning information in order to consider those options". (Order 890, P. 346. Emphasis added)

"We decline to adopt the NOPR proposal to retain price caps for capacity resold by a transmission provider's merchant function or its affiliates. (Note 484 - Because Order Nos. 888 and 888-A require a separation of a public utility's transmission function and its wholesale generating marketing (merchant) function, a transmission provider will take service under its OATT through its merchant function or affiliate). (Order 890, P. 809. Emphasis added).

"..., we conclude that it would be more appropriate for transmission providers to be required to distribute all unreserved use penalties they collect, whether from the transmission provider's merchant function or other transmission customers." (Order 890, P. 859. Emphasis added)

"In the event that the transmission provider or any other network customer designates a network resource". (Order 890, P. 1523. Emphasis added)

"The Commission generally adopts the NOPR proposal to continue to require network customers and the transmission provider's merchant function to undesignate network resources or portions thereof in order to make certain firm, third-party sales from those resources". (Order 890, P. 1539. Emphasis added)

"If the Transmission Provider is a public utility providing transmission service but is not a Control Area operator, it may be unable to provide some or all of the Ancillary Services". (Pro forma OATT, section 3. Emphasis added.)

"... the Transmission Provider will use due diligence to provide redispatch from its own resources..." (Pro forma OATT, section 15.4 (b). Emphasis added.)

From all of these references it is apparent that the "transmission provider" is the corporate utility that owns, controls or operates the transmission system (like HQT) but it is not limited to this function. It also may own generation and participate in various merchant functions that include supplying native load, providing ancillary services, making off system sales or redispatching generation to make transmission available for sale. Hydro Quebec is an integrated government owned public utility that does all of these functions through its three operating divisions HQT, HQD and HQP. But each division is owned along with HQUS by the corporate entity Hydro Quebec and all are controlled by the single Board of Directors of Hydro Quebec. For these reasons the "Transmission Provider" in the Hydro Quebec OATT is not just HQT. It is the corporate entity Hydro Quebec.

DEMANDE RELATIVE À LA MODIFICATION DES TARIFS ET CONDITIONS DES
SERVICES DE TRANSPORT D'HYDRO-QUÉBEC

DOSSIER : R-3669-2008, Phase 2

REVISED EVIDENCE OF

WILLIAM K MARSHALL

HYDRO-QUÉBEC TARIFF RELATIVE TO FERC ORDER 890

Supprimé :

SUBMITTED TO
THE RÉGIE DE L'ÉNERGIE DU QUÉBEC

SEPTEMBER 28, 2010

Supprimé : JUNE 10, 2009

3. TRANSMISSION SERVICE SUBJECT TO RE-DISPATCH OR CONDITIONAL CURTAILMENT

In Section 15.4 (b) and (c) of the HQT tariff (other than wording related to Attachment K planning process which is considered in the next section) there are two wording deviations from the pro forma tariff resulting from the FERC Orders as follows:

- a. The words "*upon reception of a written request from the Transmission Customer*" are inserted into section 15.4 (b) and section 15.4 (c) of the HQT tariff whereas they do not appear in the pro forma tariff.
- b. The Transmission Provider's obligation to "*use due diligence to provide redispatch from its own resources until...*" in the proforma tariff is changed to "*use due diligence to provide redispatch from resources in the Transmission Provider's Control Area...*" in the HQT tariff. Underlines were added.

These changes are problematic.

This section 15.4 of the tariff specifies what the obligations of the Transmission Provider are subject to providing service and should not include an obligation placed on the Transmission Customer to provide "*a written request*". The obligation on the Transmission Customer is simply to submit a Completed Application as set out in Section 17.1 to 17.3. If the Transmission Provider determines that a System Impact Study (SIS) is required then notification is provided to the Customer as per section 19.1 and to proceed the Customer completes an SIS Agreement as per 19.2 and 19.3. This SIS Agreement will provide the written request needed. It will also specify exactly what options the Customer wants studied -- system upgrades, re-dispatch and/or conditional curtailment. The addition of a requirement for a "*written request*" by HQT in section 15.4 (b) and (c) is redundant and could delay provision of service.

The issue of providing re-dispatch from "*its own resources*" versus "*resources in the Transmission Provider's Control Area*" is one with serious ramifications. The obligation of HQT to study all resources in the Quebec Interconnection control area is not the issue. In fact it is its obligation as specified in 19.3 to "*identify all resources located within the Transmission Provider's Control Area that can significantly contribute toward relieving the system constraint and (2) provide a measurement of each resource's impact on the system constraint. If the Transmission Provider possesses information indicating that any resource outside its Control Area could relieve the constraint, it shall identify each such resource in the System Impact Study.*" This information is to be provided to the Customer as a result of the SIS and to be acted upon by the Customer. If an agreement is to be struck between the Customer and a third party it should be negotiated by the Customer.

The role of the Transmission Provider should not be commercial with respect to the third party because it would inject the Transmission Provider into market negotiations. Its commercial role with respect to re-dispatch should be limited to "*its own resources*" and not all "*resources in the Transmission Provider's Control Area*". To be clear it is important to understand here that the Transmission Provider in the eyes of FERC is not just HQT but rather the integrated utility Hydro-Québec and includes its generation resources. As such the corporate HQ can do an internal agreement to increase transmission usage in its total best interest. However

Supprimé :

having HQT deal directly with a third party that is a potential competitor to HQP is problematic as it could introduce undue discrimination.

For these reasons explained above the wording "*use due diligence to provide redispatch from resources in the Transmission Provider's Control Area...*" in the HQT tariff in section 15.4 should be changed back to the wording "*use due diligence to provide redispatch from its own resources*" as set out in the pro forma OATT.

4. REQUIREMENTS FOR A COORDINATED, OPEN AND TRANSPARENT TRANSMISSION PLANNING PROCESS

4.1 Overview of the Planning Issues

A major new requirement under the FERC Orders is for the Transmission Provider to establish a coordinated, open and transparent transmission planning process with participation by its transmission customers, neighbouring systems, regulators and other interested parties.

The planning process is to be documented as an attachment to the Transmission Provider's Tariff (Attachment K in the Pro Forma) and must satisfy nine principles detailed by FERC - coordination, openness, transparency, information exchange, comparability, dispute resolution, regional participation, economic planning studies, and cost allocation for new projects.

The planning process requirement applies to all jurisdictional Transmission Providers, all transmission owning members of ISOs and RTOs and, through the retention of the reciprocity language in the Order 888 pro forma OATT, also applies to non jurisdictional transmission providers (including those located in foreign countries) that take advantage of open access due to improved planning.

The New Brunswick System Operator has undertaken actions to implement a planning process that is compatible with the FERC Orders for two reasons:

1. A coordinated, open and transparent process could contribute to the mandate of NBSO to facilitate a competitive market.
2. Meeting FERC reciprocity requirements would mitigate the potential risk of being denied access to the New England market for New Brunswick market participants.

In its tariff filing in Phase 2 of the R-3669-2008 hearing process Hydro-Québec has not made any changes to its transmission planning process to make it compatible with the intent or requirements of the FERC Orders. Such action places a risk on HQ Energy Services (US) Inc. ("HQUS") and the marketing departments of HQD and HQP that they could be denied transmission access to adjacent markets on the grounds of failing to meet reciprocity obligations in the HQT OATT.

Supprimé :

24

**Demande relative à la modification des tarifs et conditions des services de transport
d'Hydro-Québec à compter du 1er janvier 2009**

(R-3669-2008)

Phase II

**MÉMOIRE DU GRAME R-3669-2008
PHASE II**

LE GROUPE DE RECHERCHE APPLIQUÉE EN MACROÉCOLOGIE

Préparé par

Nicole Moreau
Analyste environnement et énergie

EnviroConstats, enrg.

En collaboration avec

M. Michel Perrachon
Expert en
Exploitation des réseaux électriques

Déposé à la

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

Le 10 juin 2009 23 septembre 2010

SERVICE FERME CONDITIONNEL

Le GRAME s'est positionné, notamment aux dossiers R-3641-2007 et R-3606-2006, sur les sujets des interconnexions et notamment sur l'interconnexion avec l'Ontario et ce, dans une perspective de développement durable, de juste de prix du transport pour la charge locale et pour la réduction des émissions atmosphériques résultant de la croissance des exportations, notamment vers l'Ontario, avec la collaboration de son expert en exploitation de réseau, M. Michel Perrachon.

Pour ces raisons, le GRAME souhaite poursuivre son analyse des modifications requises aux *Tarifs et Conditions* qui concernent cet élément. En effet, outre les conventions juridiques ou financières, le Transporteur ajoute plusieurs modifications aux *Tarifs et Conditions*.

Ce type de service se retrouve dans plusieurs modifications proposée par HQT afin de se conformer aux exigences de la FERC (à titre d'exemple, les articles 1.15, 13.4, 13.5, 13.6, 15.4 et 27). Le service ferme conditionnel offre l'avantage d'avoir une plus grande utilisation du réseau de transport et pourrait avoir des répercussions avantageuses sur la tarification des clients du Transporteur.

Il ressort de ces modifications que le client d'un service point à point peut se voir offrir un service ferme conditionnel. Cela veut dire que le client pourra utiliser la capacité de transit disponible du réseau de transport en fonction de sa priorité. Le Transporteur doit aviser le client des limites de cette réservation de transit en fonction du temps et des ressources disponibles.

Le client peut aussi se voir offrir la levée des limitations de transit par des ajouts sur le réseau de transport ou une nouvelle répartition de la production. Le client, s'il accepte ces conditions, doit alors en assumer les coûts.

L'article 13.5 - Attribution des coûts des ajouts au réseau de transport

Concernant les modifications à l'article 13.5 du texte des Tarifs et conditions visant à préciser que le client doit compenser le Transporteur pour les ajouts au réseau effectués afin de fournir le service ferme conditionnel ou pour les frais de nouvelles répartitions des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur, le GRAME porte à l'attention de la Régie l'importance de s'assurer que tout ajout au réseau de transport, requis par un client producteur ou un réseau voisin afin d'honorer un contrat de puissance ferme, verra ses coûts compensés par le requérant. ⁴⁴

Les modifications à l'article 13.5 visent à préciser que le client doit compenser le Transporteur pour les ajouts au réseau effectués afin de fournir le service ferme conditionnel ou pour les frais de nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur, selon le cas et qu'il accepte que les conditions de service soient réévaluées aux 2 ans. Cet ajout est nécessaire pour assurer le recouvrement des coûts encourus par le Transporteur lorsqu'il fournit un service ferme conditionnel.

Référence : HQT-2, document 1, article 13.5

Le GRAME donnait un exemple à l'appui, soit le cas de la production de la future centrale de Petit-Mécatina, qui était de fait réservée pour les fins d'exportation vers un réseau voisin. Le GRAME recommande à la Régie de s'assurer que cette augmentation de production nécessitant des ajouts sur le réseau de transport verra les coûts de ces ajouts transférés à la charge du requérant, soit le producteur, et non à la charge locale, ni assumés par les consommateurs québécois.

Le GRAME est d'avis que les organismes à vocation de protection de l'environnement et de développement durable ont une vision différente des facteurs et des variables à retenir dans la fixation des prix et peuvent collaborer avec les organismes réglementaires afin que les éléments du développement durable soient pris en compte dans la détermination du juste prix.

Le GRAME est d'avis qu'en permettant à la fois aux organismes voués à la protection des intérêts des consommateurs et aux organismes voués à la protection de l'environnement de

⁴⁴ Voir demande de renseignements no 1 du GRAME, questions 8.3, 8.4 et 8.5

prendre position sur le juste prix, les organismes réglementaires, tels la Régie de l'énergie, peuvent prendre une décision plus éclairée sur les enjeux relatifs à la détermination des tarifs.

Le Transporteur n'a pas répondu à notre demande de renseignement pour ce sujet, évoquant la même raison du manque d'intérêt du GRAME, par conséquent, nous ne compléterons pas cette section avant la tenue de l'audience. En conclusion, bien qu'étant en faveur de la livraison d'énergie « propre » vers des réseaux voisins ou de l'achat de ce genre de production, le GRAME veut tout de même s'assurer que les frais encourus pour des besoins autres que ceux des consommateurs québécois ne seront pas assumés par la clientèle du Québec. Si tel était le cas, le prix de cette énergie livrée vers les réseaux voisins serait en quelque sorte inférieur au juste prix, puisque la différence serait assumée par les consommateurs québécois.

Les modifications à l'article 13.5 du texte des Tarifs et conditions semblent refléter le principe de l'utilisateur-payeur, mais le GRAME recommande à la Régie de s'assurer que tel est bien le cas.

L'article 15.4 - Nouvelle répartition de la production

Pour le Québec, la production étant presque totalement concentrée entre les mains d'un producteur HQP, une nouvelle répartition de la production semble peu applicable à moins de faire appel aux réseaux voisins, via les interconnexions. Mais-Selon notre expert, il est justifié que cette possibilité soit mentionnée pour le futur.

L'article 15.4 prévoit également que si le Transporteur ne peut offrir le service de transport point à point de long terme demandé par le client, le Transporteur évaluera également la possibilité que ce dernier offre une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage comme une alternative aux ajouts au réseau qui seraient requis pour offrir le service de transport ferme à long terme.

Référence : HQT-2, document 1, article 13.4, page 40

Si pour satisfaire les besoins d'un client le Transporteur doit faire des ajouts sur son réseau, le client devra en assumer les coûts. Donc, en comprenant bien cela, si le Producteur, ou un producteur privé, veut signer une entente de livraison d'énergie à un client autre que les charges locales et que cela implique des ajouts au réseau de transport, le producteur devra en assumer les coûts.

On ne reviendra pas sur l'entente d'interconnexion avec l'Ontario, puisque cette question a été débattue devant la Régie et qu'une décision a été rendue (Décision D-2008-20, dossier R-3641-2007). Cependant, à titre de indicatif, si le producteur désirait exporter toute la production de nouvelles centrales en provenance de la Côte-Nord, comme celle de Petit Mécatina et que cela exigeait des ajouts sur le réseau de transport, le producteur devrait en assumer les coûts et non les clients des charges locales.

À ce stade-ci, compte tenu des engagements du Transporteur à se rapprocher des énoncés des ordonnances de la FERC, nous nous demandons s'il sera nécessaire de modifier l'attribution des coûts d'ajouts de réseau de transport qui ne seraient pas encore amortis. Plus précisément, nous nous demandons dans quelle mesure il pourrait y avoir une application rétroactive de cette modification importante.

Le GRAME recommande à la Régie d'envisager une application rétroactive de cette modification. Le GRAME recommande à la Régie de demander une étude des impacts tarifaires d'une application rétroactive auprès du Transporteur pour le prochain dossier tarifaire.

Également, il semble que certaines considérations, telles que l'applicabilité de l'article 15.4 dans le cadre du réseau de transport de HQT doivent être remises en cause compte tenu de la conception radiale du réseau de transport et du quasi monopole de la production par HQP. De l'avis de notre expert-conseil, cette application ne semble pas réaliste.

L'article 15.4 - L'applicabilité au Québec

L'applicabilité de l'article 15.4 préoccupe le GRAME, puisque non seulement la production d'électricité provient d'un quasi monopole de la production par Hydro-Québec Production (ci-après « HQP »), mais qu'elle est notamment de source renouvelable et représente une particularité remarquable du Québec en comparaison de l'énergie qui se transige sur les réseaux de transport voisins. Le GRAME a noté qu'il pourrait être incontournable de prévoir des mesures spécifiques pour le Québec concernant l'article 15.4.

L'article 15.4 prévoit également que si le Transporteur ne peut offrir le service de transport point à point de long terme demandé par le client, le Transporteur évaluera également la possibilité que ce dernier offre une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage comme une alternative aux ajouts au réseau qui seraient requis pour offrir le service de transport ferme à long terme.

Référence : HQT-2, document 1, article 13.4 page 2 de 3

Le thème du service ferme conditionnel avait été annoncé au Paragraphe 19 de la demande d'intervention amendée du GRAME, ainsi qu'au paragraphe 2 de la demande d'expert.

En posant les questions 8.1 et 8.2,⁴⁵ le GRAME cherchait à savoir si, dans un contexte de production énergétique à majorité hydroélectrique par Hydro-Québec Production, une nouvelle répartition des ressources est possible, au lieu de procéder à des ajouts de réseau.

Le GRAME cherche à connaître les ressources qui pourraient être considérées comme alternatives, afin de savoir s'il s'agirait de production d'énergie propre, soit d'énergies provenant de sources renouvelables (éolien, solaire et hydraulique) produites sur tous les réseaux connectés au Québec, c'est-à-dire dans la zone de réglage.

⁴⁵ Q8.1 Le Transporteur peut-il expliquer la faisabilité d'une telle modification ? Q8.2 Cette modification ne concernerait-elle que « la répartition des ressources » soit faite via les interconnexions ?

MISE À JOUR DE LA PROPOSITION DE MODIFICATION AUX TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT D'HYDRO-QUÉBEC À LA SUITE DE L'ORDONNANCE NO 890 DE LA FERC

Le thème du service ferme conditionnel avait été annoncé au Paragraphe 19 de la demande d'intervention amendée du GRAME, ainsi qu'au paragraphe 2 de la demande d'expert.

Le GRAME cherche à savoir si, dans un contexte de production énergétique à majorité hydroélectrique, une nouvelle répartition des ressources, au lieu de procéder à des ajouts de réseau, est une solution permettant d'éviter un accroissement des émissions de GES au Québec.

Le GRAME cherche à connaître les ressources pouvant être considérées comme alternatives, afin de savoir s'il s'agirait de production d'énergie propre, soit d'énergies provenant de sources renouvelables (éolien, solaire et hydraulique) produites sur tous les réseaux connectés au Québec, c'est-à-dire dans les zones de réglage ou hors de ces zones.

15.4 Obligation de fournir un service de transport exigeant l'expansion ou la modification du réseau de transport, une nouvelle répartition ou une réduction conditionnelle :

(...)

(b) Si le Transporteur établit qu'il ne peut pas répondre favorablement à une demande complète visant un service de transport ferme à long terme de point à point à cause de l'insuffisance de capacité sur son réseau de transport, suite à une demande écrite du client du service de transport, il agira avec diligence dès réception d'une demande écrite du client du service de transport pour déterminer si une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur est réalisable tenant compte des conditions énoncées ci-après et, dans les cas qui le permettent, pour assurer une nouvelle répartition de ces ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur, jusqu'à ce (i) que les ajouts au réseau soient terminés pour le client du service de transport, (ii) qu'il établisse à l'aide d'une réévaluation biennale qu'il ne peut plus assurer une nouvelle répartition en toute fiabilité ou (iii) que le client du service de transport mette fin au service parce que la réévaluation a entraîné des changements dans la nouvelle répartition. Dans les cas qui permettent une nouvelle répartition le Transporteur ne peut refuser déraisonnablement d'effectuer lui-même une nouvelle répartition ou de permettre au client du service de transport de prendre prétexte des dispositions pour qu'une nouvelle répartition soit effectuée à partir des ressources d'un tiers. Le Transporteur n'est tenu d'effectuer une nouvelle répartition qu'aux conditions suivantes : (i) les ressources sont disponibles à cette fin pour la durée du service demandé; (ii) le client a obtenu le consentement du propriétaire de la (les) ressource(s) en cause; (iii) le Transporteur a déterminé que la nouvelle répartition est techniquement faisable et n'est pas susceptible de compromettre la fiabilité et la stabilité du réseau; (iv) sauf dans les cas prévus à l'article 19.7, la répartition permet de fournir la totalité du service demandé sans effectuer d'ajouts au réseau; et (v) le client accepte de dédommager le Transporteur conformément à l'article 27.

Référence : HQT-2, doc 2, fiche article 15.4

La modification proposée par le Transporteur précise que : Dans les cas qui permettent une nouvelle répartition le Transporteur ne peut refuser déraisonnablement d'effectuer lui-même

une nouvelle répartition ou de permettre au client du service de transport de prendre des dispositions pour qu'une nouvelle répartition soit effectuée à partir des ressources d'un tiers.⁴⁶

Ainsi, le GRAME demandait au Transporteur d'énumérer les ressources tierces accessibles via le réseau du Transporteur. Le Transporteur nous précise que toutes les unités de production raccordées au réseau du Transporteur ou accessibles via une interconnexion et qui peuvent servir à une nouvelle répartition.⁴⁷

De notre compréhension, cela signifie que toutes les unités de production raccordées ou accessibles peuvent être utilisées pour réaliser une nouvelle répartition effectuée à partir des ressources d'un tiers⁴⁸, incluant toute ressource, qu'elle soit de source renouvelable ou thermique.

Les ressources tierces sont toutes les unités de production raccordées au réseau du Transporteur ou accessibles via une interconnexion et qui peuvent servir à une nouvelle répartition. Ces ressources n'appartiennent pas au Transporteur

Référence : HQT-29, Document 4, page 4 R.1.2

Le GRAME demandait également au Transporteur ce qu'il adviendrait dans le cas où il ne peut pas répondre à une demande complète visant un service de transport ferme à long terme de point à point à cause de l'insuffisance de capacité sur son propre réseau de transport et par conséquent quelles seraient les nouvelles répartitions pouvant être effectuées par le Transporteur (le GRAME ayant utilisé par erreur le terme Distributeur dans sa demande de renseignements) pour accommoder le client du service de transport.

Comme le mentionne le Transporteur, l'étude de nouvelles répartitions relève de la responsabilité du Transporteur. Le Transporteur mentionne également que la question est hypothétique, et qu'il ne peut répondre à cette question en l'absence de faits particuliers à une demande spécifique.⁴⁹

⁴⁶ HQT-2, doc 2, fiche article 15.4

⁴⁷ HQT-29, Doc. 4, page 5 R.1.3

⁴⁸ HQT-2, doc 2, fiche article 15.4

⁴⁹ HQT-29, Doc. 4, page 5 R.1.3

À tout événement, la question est hypothétique et le Transporteur est dans l'impossibilité d'y répondre. L'étude de nouvelles répartitions est réalisée sur la base de faits particuliers à une demande spécifique, et seule l'analyse d'une demande spécifique permet au Transporteur d'identifier les ressources susceptibles de servir à une nouvelle répartition conformément à l'article 15.4 des Tarifs et conditions. Le Transporteur ne peut répondre à cette question en l'absence de faits particuliers à une demande spécifique.

Référence : HQT-29, Document 4, page 5 R.1.3

De notre compréhension, le problème avec la mise en place d'une nouvelle répartition implique le fait que « ...toutes les unités de production raccordées au réseau du Transporteur ou accessibles via une interconnexion... » « ... peuvent servir à une nouvelle répartition »⁵⁰, ce qui pourrait vouloir dire également que dans le contexte actuel du plan d'approvisionnement du Distributeur, le Transporteur ne pourrait déraisonnablement⁵¹ refuser d'effectuer lui-même une nouvelle répartition⁵² et par conséquent de modifier les sources d'approvisionnement d'un tiers, comme par exemple le Distributeur. Cependant, le Transporteur nous mentionne ne pas pouvoir répondre à cette question en l'absence de faits particuliers à une demande spécifique.⁵³

La question est hypothétique et le Transporteur est dans l'impossibilité d'y répondre. L'étude de nouvelles répartitions est réalisée sur la base de faits particuliers à une demande spécifique, et seule l'analyse d'une demande spécifique permet au Transporteur d'identifier les ressources susceptibles de servir à une nouvelle répartition conformément à l'article 15.4 des Tarifs et conditions. Le Transporteur ne peut répondre à cette question en l'absence de faits particuliers à une demande spécifique.

Référence : HQT-29, Document 4, page 5 R.1.4

Par conséquent, le Transporteur pourrait, dans le cas où il effectue lui-même une nouvelle répartition des ressources, utiliser des ressources non-renouvelables ou thermiques pour ainsi répondre favorablement à une demande visant un service de transport ferme à long terme de point à point et ce sans l'accord préalable, par exemple et dans le cas qui préoccupe le GRAME, du Distributeur.

⁵⁰ HQT-29, Doc. 4, page 5 R.1.3

⁵¹ HQT-2, doc 2, fiche article 15.4

⁵² HQT-2, doc 2, fiche article 15.4

⁵³ HQT-29, Document 4, page 5 R.1.4

Plus précisément, le Transporteur pourrait changer temporairement le choix d'approvisionnement fait par le Distributeur via son plan d'approvisionnement, par notamment des ressources énergétiques thermiques, à titre d'exemple. Donc effectuer un échange de types de ressources entre ses clients, pour leur approvisionnement respectif.

Conclusion sur l'applicabilité de l'article 15.4 au Québec

Le GRAME est préoccupé par l'applicabilité de l'article 15.4 dans le cadre du Québec et de l'importance de conserver ses acquis en matière de consommation énergétique et demande à la Régie de prévoir des mesures spécifiques pour le Québec concernant l'article 15.4.

Ces mesures pourraient comprendre un libellé par lequel les choix en matière de répartition des ressources retiennent en priorité des ressources renouvelables, lorsque disponibles.

Période de transition de l'aménagement d'une nouvelle répartition de ressources

Étant donné la nature même du service ferme conditionnel, il s'agit essentiellement d'une mesure transitoire ou de courte durée. En effet, suite à l'étude d'impact effectuée par le Transporteur en réponse à une demande de service de long terme du client, le Transporteur offrira le service ferme conditionnel, soit pendant la période transitoire où les ajouts au réseau sont en voie d'être réalisés, ou soit pour une période de durée indéterminée, si le client refuse que les ajouts au réseau requis soient effectués, mais qu'il désire quand même recevoir le service de transport point à point de long terme.

Référence : HQT-2, document 2 (en liasse) Fiche article 15.4

Le GRAME souhaite prendre position sur la période de transition de l'aménagement d'une nouvelle répartition des ressources et ce en lien avec la modification de l'article 15.4. En effet, la modification de l'article 15.4 implique la possibilité pour le Transporteur de se voir dans l'obligation de procéder à une nouvelle répartition des ressources et donc comporte la possibilité que ces ressources soient notamment de type non-renouvelable ou thermique. En effet, comme le mentionne le Transporteur, la mise en place d'une nouvelle répartition

implique le fait que toutes les unités de production raccordées au réseau du Transporteur ou accessibles via une interconnexion (...) peuvent servir à une nouvelle répartition.⁵⁴

Ce service étant transitoire, soit pendant la période où les ajouts au réseau sont en voie d'être réalisés, elle devrait être définie plus précisément afin de notamment limiter la portée dans le temps de la nouvelle répartition.

Le GRAME recommande à la Régie d'encadrer la période de transition, pour limiter les impacts d'une nouvelle répartition sur le choix des sources d'approvisionnement du Distributeur.

⁵⁴ HOT-29, Doc. 4, page 5 R.1.3

L'Article 19.3 - Procédures d'étude d'impact sur le réseau

La proposition de modification concernant l'article 19.3 précise que « Lorsqu'un client demande l'étude des options concernant une nouvelle répartition, l'étude d'impact sur le réseau doit (1) identifier toutes les ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur qui peuvent contribuer à alléger considérablement les contraintes du réseau et servir à une nouvelle répartition conformément à l'article 15.4 ». ⁵⁵

Proposition de modification aux Tarifs et conditions

19.3 Procédures d'étude d'impact sur le réseau : Dès la réception d'une convention d'étude d'impact sur le réseau signée et des données techniques requises, le Transporteur agira avec diligence pour terminer l'étude d'impact sur le réseau dans un délai de cent vingt (120) jours, sauf dans le cas d'une étude qui nécessite un délai additionnel, lequel sera précisé au client. L'étude d'impact sur le réseau doit identifier : (1) toutes les limitations, contraintes du réseau de façon spécifique pour chaque élément de transport, et (2) lorsque requis par le client admissible, les options concernant une nouvelle répartition (à la demande d'un client admissible), y compris les coûts estimés d'une nouvelle répartition qui sont à la connaissance du Transporteur; (3) lorsque requis par le client admissible, les options concernant une réduction conditionnelle (à la demande d'un client admissible), y compris le nombre d'heures par année et les conditions du réseau dans lesquelles peut se produire une réduction conditionnelle; et (4) les ajouts supplémentaires au réseau qui sont requis afin de fournir le service exigé, ainsi que le coût estimé et l'échéancier des ajouts au réseau. Lorsqu'un client demande l'étude des options concernant une nouvelle répartition, l'étude d'impact sur le réseau doit (1) identifier toutes les ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur qui peuvent contribuer à alléger considérablement les contraintes du réseau et servir à une nouvelle répartition conformément à l'article 15.4 et (2) fournir une mesure de l'impact de chaque telle ressource sur les contraintes du réseau. Si le Transporteur est en possession de renseignements indiquant que des ressources à l'extérieur de sa zone de réglage pourraient pallier les contraintes du réseau, il doit les identifier dans son étude d'impact sur le réseau. Advenant

Référence : HQT-2, document 2 (en liasse) Fiche article 19.3

Par ailleurs, il est indiqué que « Si le Transporteur est en possession de renseignements indiquant que des ressources à l'extérieur de sa zone de réglage pourraient pallier les contraintes du réseau, il doit les identifier dans son étude d'impact sur le réseau ». ⁵⁶

Par conséquent, le GRAME demandait ⁵⁷ au Transporteur de préciser la nature des ressources situées à l'extérieur de la zone de réglage, plus particulièrement celles qui pourraient être disponibles dans le contexte des articles 19.3 et 15.4, de même que d'identifier les ressources situées à l'extérieur de sa zone de réglage qui pourraient pallier aux contraintes du réseau et qui pourraient servir à une nouvelle répartition conformément à l'article 15.4 du texte des Tarifs et conditions.

⁵⁵ HQT-2, document 2 (en liasse) Fiche article 19.3

⁵⁶ HQT-2, document 2 (en liasse) Fiche article 19.3

⁵⁷ Demande de renseignements no2 du GRAME, Q2.1

Le Transporteur mentionne ne pas pouvoir répondre puisque seule l'analyse d'une demande spécifique permet au Transporteur d'identifier les ressources situées à l'intérieur ou à l'extérieur de sa zone de réglage susceptibles de servir à une nouvelle répartition conformément aux articles 15.4 et 19.3 des Tarifs et conditions.⁵⁸

Notre demande visait à identifier la nature des ressources situées à l'extérieur de la zone de réglage susceptibles de servir à une nouvelle répartition. Donc, le GRAME demandait globalement et non spécifiquement quelles sont ces ressources, ce à quoi le Transporteur n'a pas répondu.

L'étude de nouvelles répartitions est réalisée sur la base de faits particuliers à une demande spécifique, et seule l'analyse d'une demande spécifique permet au Transporteur d'identifier les ressources situées à l'intérieur ou à l'extérieur de sa zone de réglage susceptibles de servir à une nouvelle répartition conformément aux articles 15.4 et 19.3 des Tarifs et conditions.

HQT-29, Document 4, page 7 R.2.1

Le GRAME s'intéresse également au mécanisme par lequel le Transporteur effectue des choix en matière de ressources situées à l'intérieur ou à l'extérieur de sa zone de réglage et susceptibles de servir à une nouvelle répartition conformément aux articles 15.4 et 19.3 des Tarifs et conditions, ce à quoi le Transporteur n'a pas répondu.

Le GRAME recommande à la Régie d'exiger que le mécanisme par lequel le Transporteur effectue des choix en matière de ressources situées à l'intérieur ou à l'extérieur de sa zone de réglage et susceptibles de servir à une nouvelle répartition conformément aux articles 15.4 et 19.3 des Tarifs et conditions soit déposé aux fins du présent dossier et que ce mécanisme incorpore un libellé par lequel ces choix en matière de ressources retiennent en priorité des ressources renouvelables, lorsque disponibles.

⁵⁸ HQT-29, Document 4, page 7 R.2.1

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

CAUSE TARIFAIRE 2009
DE TRANSÉNERGIE

DOSSIERS R-3669-2008, PHASE 2

HYDRO-QUÉBEC
En sa qualité de Transporteur (TransÉnergie)

Demanderesse

-et-

STRATÉGIES ÉNERGÉTIQUES (S.É.)

ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DE LUTTE
CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE
(AQLPA)

Intervenantes

**EXAMEN DES MODIFICATION AUX TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES
DE TRANSPORT D'HYDRO-QUÉBEC
FAISANT SUITE AUX ORDONNANCES 890 ET 890A DE LA FERC**

RAPPORT D'EXPERTISE

Jean-Claude Deslauriers, ing.
Jacques Fontaine

Préparé pour:
Stratégies Énergétiques (S.É.)
Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)

Le 11 juin 2009
Version révisée le 23 septembre 2010

*Pièce SÉ-AQLPA-4 - Document 1 (v.r.)
Examen de modifications aux Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec,
faisant suite aux Ordonnances 890 et 890A de la FERC*

*Rapport d'expertise de Jean-Claude Deslauriers et Jacques Fontaine
Préparé pour Stratégies Énergétiques et l'AQLPA*

3

**L'INTRODUCTION D'UN SERVICE DE POINT À POINT FERME CONDITIONNEL (Art. 1.15,
14.7, 15.4, 19.1, 19.3, 27, 32.3, 40.3)**

Avant d'établir les règles de détermination de la capacité de transit et de leur publication, il est nécessaire de décider au préalable combien de services de transport, ayant des niveaux de fiabilité différents, sont offerts par TransÉnergie.

3.1 LE NOUVEAU SERVICE DE TRANSPORT DE POINT À POINT FERME CONDITIONNEL

Le service de point à point prévu aux tarifs de TransÉnergie comporte déjà deux niveaux de fiabilité possibles : le service ferme et le service non ferme. En raison de l'absence de congestion sur le réseau, les tarifs des réservations annuelles, mensuelles et hebdomadaires sont identiques pour le service de point à point ferme et non ferme. Le tarif de réservation journalière est toutefois inférieur pour le service de point à point non ferme ; un tarif de réservation non ferme horaire est en outre prévu (ce qui n'existe pas dans le service ferme). Le tableau des ventes fermes et non fermes des différentes durées de réservations est déposé par Hydro-Québec (TransÉnergie) au dossier R-3669-2009 Phase 1, Pièce B-1, HQT-10, Document 2, Page 5, Tableau 1.

A ces deux types de service, TransÉnergie, à l'instar de la FERC, propose l'introduction d'un nouveau service de transport de point à point ferme conditionnel (art. 15.4 proposé), lequel serait sujet à interruption (par rapport au service ferme usuel), selon l'une des deux options suivantes, au choix du client :

- ☐ soit selon une liste de conditions du réseau spécifiquement identifiées dans la convention de service du client du service de transport (et donc susceptibles d'être différentes d'une convention-client à l'autre),
- ☐ soit selon un nombre d'heures d'interruption maximal préétabli pendant une année, ce nombre étant également identifié par le Transporteur.

Ce service de transport ferme conditionnel serait offert soit à titre temporaire transitoire (pendant la période transitoire où des ajouts au réseau sont en voie d'être réalisés, période qui, selon nous, devrait être définie dans la convention-client afin de permettre une meilleure transparence de la planification – Voir recommandation no. 2 ci-après), soit pour une période de durée indéterminée, si le client refuse que les ajouts au réseau requis soient effectués, mais qu'il désire quand même recevoir le service de transport point à point de long terme.

Le service ferme conditionnel aurait un niveau de priorité inférieur à celui du service ferme usuel, mais un niveau de priorité supérieure au service de transport non ferme en tout temps, que les réductions de service (nécessaires en raison de contraintes sur le réseau) soient effectuées pendant ou en dehors des périodes où les limitations du service ferme conditionnel sont en vigueur (heures ou conditions de réseau prédéterminées).

TransÉnergie explique que ce service *permet de faire place à des transactions supplémentaires et favorise l'utilisation optimale à long terme du réseau*¹, ce qui pourrait se traduire par un impact à la baisse sur le coût unitaire et donc les tarifs de transport, tout en réduisant ou retardant le besoin d'équipements supplémentaires. Il appartient par ailleurs au client qui demande ce service de déterminer au préalable si sa fiabilité moindre lui est acceptable.

La FERC aussi note :

*Instead of denying a long-term request for point-to-point service because as little as one hour of service is unavailable, transmission providers must now consider their ability to offer a modified form of planning redispatch or a new conditional firm option to accommodate the request. This increases opportunities to efficiently utilize transmission by eliminating artificial barriers to use of the grid.*² [Souligné et caractère gras par nous]

Ce nouveau service de transport ferme conditionnel semble donc répondre à une préoccupation de base de nos mandants, selon laquelle *les Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec et les processus mis en place par ceux-ci doivent être conçus de*

¹ HYDRO-QUÉBEC (TRANSÉNERGIE), Dossier R-3669-2008 Phase 2, Pièce B-73, HQT-2, Document 1, Fiche de l'article 1.15 notamment.

² UNITED STATES OF AMERICA FEDERAL ENERGY REGULATORY COMMISSION (FERC), Dockets Nos. RM05-17-001, RM05-17-002, RM05-25-001 and RM05-25-002, Order No. 890A, Order on Rehearing and Clarification, December 28, 2007, 121 FERC 61,297. Reproduit sous : HYDRO-QUÉBEC (TRANSÉNERGIE), Dossier R-3669-2008 Phase 2, Pièce B-73, HQT-6, Document 1.

manière à permettre de maximiser l'usage des équipements existants, tout en assurant un équilibre entre cette maximisation et le niveau acceptable de fiabilité devant être maintenu.

RECOMMANDATION NO. 1 :

Nous recommandons à la Régie de l'énergie d'approuver l'ajout, aux *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*, d'un service de transport point à point ferme conditionnel, tel que proposé par Hydro-Québec (TransÉnergie) aux articles 1.15, 14.7, 15.4, 19.1, 19.3, 27, 32.3 et 40.3.

RECOMMANDATION NO. 2 :

Afin d'encadrer les cas où le service de point à point ferme conditionnel est offert à titre temporaire transitoire, nous recommandons à la Régie de l'énergie, de requérir à l'article 15.4 des *Tarifs et conditions* que la durée maximale de la période temporaire transitoire soit spécifiée à la convention-client, en étant évidemment sujette à un mécanisme de prolongation en cas de retard dans la mise en service des ajouts attendus.

3.2 LE SERVICE FERME CONDITIONNEL ET LA CAPACITÉ DE TRANSIT

Il est nécessaire, selon notre compréhension, que la Régie détermine préalablement si elle accepte l'ajout du nouveau service de point à point ferme conditionnel, avant de fixer la méthodologie de détermination et les règles de publication de la capacité de transit, que nous examinons plus loin.

La méthodologie de la capacité de transit prévoit en effet déjà, selon la proposition d'Hydro-Québec à l'Appendice C-1, la publication de deux capacités de transit par chemin et par horizon, l'une pour le service ferme (après avoir tenu compte de la marge de fiabilité requise), l'autre pour le service non ferme (avec une marge de fiabilité réduite ou même, selon Hydro-Québec, sans marge de fiabilité, ce que nous commentons plus loin). Si un nouveau service de transport ferme conditionnel devait voir le jour, il deviendrait alors souhaitable d'établir et de publier également la capacité de transit disponible sur les interconnexions pour un tel service (avec une marge moins grande de fiabilité que pour le service ferme inconditionnel mais plus grande que pour le service non ferme).

Nous réalisons certes qu'il n'existera pas de service de transport ferme conditionnel unique, mais une panoplie de ceux-ci, basée sur une diversité de fréquences d'interruption possible. Nous proposons donc qu'une liste de deux ou trois types de services de transport ferme conditionnel soit établie (selon les conditions de réseau dont on accepterait de ne pas s'être prémuni ou selon le nombre maximal d'heures d'interruption accepté annuellement).

L'information quant à la capacité de transit disponible par chemin et par horizon serait alors calculée et publiée pour chacun d'eux. Nous traiterons de cette question en section 4 du présent rapport.

RECOMMANDATION NO. 3 :

Nous recommandons à la Régie de l'énergie qu'une liste de deux ou trois types de services de transport ferme conditionnel soit établie par le Transporteur (selon les conditions de réseau dont on accepterait de ne pas s'être prémuni ou selon le nombre maximal d'heures d'interruption accepté annuellement). L'information quant à la capacité de transit disponible par chemin et par horizon serait alors calculée et publiée pour chacun d'eux.

3.3 LE SERVICE FERME CONDITIONNEL ET LA PLANIFICATION DU RÉSEAU

TransÉnergie explique le processus qu'elle propose pour traiter les demandes de service d'un client, lorsqu'un service de point à point ferme conditionnel est envisagé :

Après réception de l'étude d'impact, le client désirant un service ferme conditionnel doit déterminer laquelle des deux options proposées par le Transporteur s'appliquera, les conditions spécifiques de réseau ou le nombre d'heures préétabli. Dans le cas d'une période transitoire, en attendant que les ajouts au réseau soient complétés, l'option choisie sera la même pour toute la durée de la période transitoire. Dans le cas d'une période indéterminée, parce que le client aura refusé que les ajouts au réseau requis soient effectués par le Transporteur, les conditions de réseau ou le nombre d'heures seront réévalués aux deux ans par le Transporteur. En raison de la nature même du service ferme conditionnel, le Transporteur n'effectue aucun ajout au réseau pour éviter la modification des conditions ou l'augmentation du nombre d'heures pendant lesquelles le service peut être réduit à la suite de la réévaluation et le Transporteur peut mettre fin au service s'il ne peut l'assurer en toute fiabilité. Dans l'une ou l'autre de ces éventualités, le client peut mettre fin au service.

L'article 15.4 prévoit également que si le Transporteur ne peut offrir le service de transport point à point de long terme demandé par le client, le Transporteur évaluera également la possibilité que ce dernier offre une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage comme une alternative aux ajouts au réseau qui seraient requis pour offrir le service de transport ferme à long terme. [...]

Par contre, l'étude d'impact qui inclura l'étude des conditions de réseau et du nombre d'heures de limitation du service ferme est assurément plus compliquée et plus longue à réaliser, puisque le Transporteur doit s'assurer que le fait d'offrir un service de transport ferme à un client sans effectuer les ajouts au réseau qui seraient requis pour maintenir la fiabilité du réseau ne compromettra pas celle-ci. Dans son étude d'impact, le Transporteur doit donc s'assurer d'évaluer avec une précision accrue la capacité du réseau à fournir le service de transport demandé, non seulement pendant les heures de pointe du réseau, mais pendant toute la durée du service demandé, en incluant à son évaluation un facteur de risque approprié.³

Il nous apparaît que la possibilité nouvelle accordée aux clients de point à point d'opter pour du service de point à point ferme conditionnel affectera non seulement le traitement des demandes de service individuelles, mais sera également susceptible d'affecter en amont les études de planification de réseau.

La planification de réseau est traitée en section 7 du présent rapport.

³ HYDRO-QUÉBEC (TRANSENERGIE), Dossier R-3669-2008 Phase 2, Pièce B-73, HQT-2, Document 1, Fiche de l'article 1.15 notamment. Voir aussi les fiches des articles 19.1, 19.3, 27, 32.3, 40.3 sur les études d'impact.

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

COPIE

DEMANDE RELATIVE A LA MODIFICATION DES TARIFS
ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT
D'HYDRO-QUÉBEC A COMPTER DU 1ER JANVIER 2009

DOSSIER : R-3669-2008

RÉGISSEURS : M. RICHARD CARRIER, président
Mme LUCIE GERVAIS
M. JEAN-FRANÇOIS VIAU

AUDIENCE DU 26 OCTOBRE 2010

VOLUME 6

DENISE TURCOT
sténographe officielle

Page 2	Page 4
R-3669-2008 AUDIENCE 26 OCTOBRE 2010 COMPARUTIONS Me JEAN-FRANÇOIS OUIMETTE, procureur de la Régie REQUÉRANTE: Me ÉRIC DUNBERRY et Me MARIE-CHRISTINE HIVON et Me LAURENCE GÉVRY-FORTIER, procureurs de Hydro-Québec Transporteur (HQT) INTERVENANTS: Me DENIS FALARDEAU, procureur de Association coopérative d'économie familiale de Québec (ACEF) Me PAULE HAMELIN, procureure de Énergie Brookfield Marketing inc. (EBMI) Me GENEVIEVE PAQUET, procureure de Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAMÉ) Me ANDRÉ TURMEL et Me PIERRE-OLIVIER CHARLEBOIS, procureurs de Newfoundland Labrador Hydro (NLH) Me LOUISE CADIEUX, procureure de Ontario Power Generation Me ANNIE GARIÉPY, procureure de Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) Me DOMINIQUE NEUMAN, procureur de Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (SÉ-AQLPA) Me HÉLENE SICARD, procureure de Union des consommateurs (UC) Me STEVE CADRIN, procureur de Union des municipalités du Québec (UMQ)	1 PANEL 8 2 MARIE-CLAUDE LALANDE 3 SYLVAIN CLERMONT 4 Interrogé par Me Eric Dunberry 91 5 Contre-interrogés par Me Paule Hamelin 93 6 Contre-interrogés par Me Geneviève Paquet 97 7 Contre-interrogés par Me Annie Gariépy 104 8 PANEL 9 9 SYLVAIN CLERMONT 10 Interrogé par Me Marie-Christine Hivon 114 11 Contre-interrogé par Me André Turmel 125 12 Contre-interrogé par Me Geneviève Paquet ... 154 13 Contre-interrogé par Me Paule Hamelin 170 14 Contre-interrogé par Me Denis Falardeau 177 15 Contre-interrogé par Me Jean-François Ouimette 180 16 Contre-interrogé par le Président 185 17 18 AUDIENCE CONTINUÉE LE 27 OCTOBRE 2010 A 9 H 00 19 20 21 22 23 24 25
Page 3	Page 5
1 TABLE DES MATIERES 2 Page 3 4 LISTE DES PIÈCES 5 DÉCISION CONCERNANT L'OBJECTION 6 DU TRANSPORTEUR A LA PREUVE DE 7 MONSIEUR ROACH, TÉMOIN DE EBMI 6 8 PANEL 6 9 MARIE-CLAUDE LALANDE 10 SYLVAIN CLERMONT 11 Contre-interrogés par Me Annie Gariépy 11 12 Contre-interrogés par Me Hélène Sicard 47 13 Contre-interrogés par Me Jean-François Ouimette . 55 14 Contre-interrogés par Mme Lucie Gervais 63 15 PANEL 7 16 SYLVAIN CLERMONT 17 Interrogé par Me Eric Dunberry 67 18 Contre-interrogé par Me Paule Hamelin 70 19 Contre-interrogé par Me Denis Falardeau 84 20 Contre-interrogé par le Président 87 21 Réinterrogé par Me Eric Dunberry 89 22 23 24 25	1 LISTE DES PIÈCES 2 3 Page 4 5 C-3-63: Staff Report on Capacity 6 Management 54 7 B-166 (HQT-39): 8 Présentation PowerPoint - thème 9 9. 124 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25

Page 110

1 questions.
2 LE PRÉSIDENT :
3 Merci.
4 Pour Stratégies énergétiques, Maître Neuman?
5 11H40
6 Me DOMINIQUE NEUMAN :
7 Bonjour, Dominique Neuman pour Stratégies
8 énergétiques et l'AQLPA. Bonjour, Monsieur le
9 Président, Madame et Monsieur les régisseurs,
10 Messieurs, Dames.
11 Q.173 Dans la lignée des modifications qui sont
12 proposées aux annexes afin de permettre,
13 outre la production qui est des ressources
14 autres que la production qui puisse offrir
15 différents services ancillaires, est-ce
16 que le Transporteur s'est penché sur les
17 limitations actuelles qui sont imposées
18 par le distributeur aux producteurs
19 distribués, donc aux producteurs qui sont
20 installés sur son propre réseau, et je
21 fais référence à ce qu'on appelle le livre
22 bleu qui sont les instructions du
23 distributeur, qui interdisent aux
24 producteurs distribués, de fournir lui-
25 même de la régulation de tension ou de la

Page 112

1 R. Je pense que la question que vous posez
2 serait probablement mieux répondue si vous
3 l'adressiez au distributeur.
4 Il va voir comme vous l'adoption des
5 nouveaux...
6 Q.175 Oui.
7 R. ... puis il fera les adaptations s'il le
8 juge nécessaire.
9 Q.176 Oui, mais la question était adressée au
10 Transporteur. Est-ce que le Transporteur
11 maintenant qu'il veut... qu'il veut
12 élargir ses options par ces modifications
13 aux annexes, est-ce que le Transporteur
14 envisage de requérir du distributeur qu'il
15 fasse ces adaptations?
16 R. Ce n'est pas dans le plan de match pour le
17 moment. Ce que je voudrais vous dire, par
18 ailleurs, c'est là on est encore dans
19 l'analyse, on verra par la suite la
20 décision qui sera prise puis, là, on
21 ajustera ou on agira en conséquence.
22 Q.177 O.K. Je vous remercie.
23 LE PRÉSIDENT :
24 Merci, Maître Neuman. Pour l'Union des
25 consommateurs, Maître Sicard, est-ce qu'il y a des

Page 111

1 régulation de fréquences, par exemple?
2 En fait, est-ce que le Transporteur
3 s'est penché sur la cohérence entre ce
4 qu'il propose ici et les interdictions que
5 le distributeur impose à ses propres
6 producteurs distribués?
7 R. Alors, je pense que ce qu'on a fait quand
8 on a vu les modifications qui étaient
9 avancées dans l'ordonnance 890, c'est
10 qu'on a fait l'analyse dans le cadre de
11 l'exploitation du réseau de transport. Je
12 pense que c'est... puis c'est à la lumière
13 de cette analyse-là qu'on a déterminé que
14 c'était souhaitable, mais c'est vraiment
15 dans notre terrain de jeu qu'on a fait
16 l'analyse.
17 Q.174 Et donc, afin de permettre, de mettre en
18 oeuvre ces amendements que vous proposez
19 aux annexes, est-ce que le Transporteur
20 envisage de requérir du distributeur qu'il
21 cesse d'interdire à ces producteurs
22 distribués, de fournir... la possibilité
23 de fournir des services éventuels de
24 régulation, de la fréquence régulation de
25 la tension ou autres services ancillaires?

Page 113

1 questions? Pas de questions. Pour l'UMQ? Pas de
2 questions. Pour la Régie, maître Ouimette.
3 Me JEAN-FRANÇOIS OUIMETTE :
4 Pas de questions.
5 LE PRÉSIDENT :
6 Alors, ceci complète les questions pour le panel.
7 Est-ce qu'il y a d'autres questions en
8 réinterrogatoire?
9 Me ÉRIC DUNBERRY :
10 On n'a plus de questions, Monsieur le Président.
11 C'est terminé.
12 LE PRÉSIDENT :
13 Alors, ça termine l'audition de ce panel.
14 Me ÉRIC DUNBERRY :
15 Pour le prochain panel, Monsieur le Président, on
16 pourrait peut-être suggérer de prendre la pause un
17 peu plus tôt. Ce sera un autre panel avec une
18 présentation PowerPoint pour le prochain. Alors, on
19 installera les choses et, en fait, nos panelistes
20 reviennent mais c'est un sujet qui est un peu
21 différent des autres.
22 LE PRÉSIDENT :
23 Très bien. Par la suite, donc ce serait le panel
24 numéro 9?
25 Me ÉRIC DUNBERRY :

29 (Pages 110 to 113)

Page 114

1 Oui.
2 LE PRÉSIDENT :
3 Et, par la suite, panel numéro 11 si on s'y rend?
4 Me ÉRIC DUNBERRY :
5 Oui, tout à fait.
6 LE PRÉSIDENT :
7 Tel que mentionné, O.K. Alors, la Régie va
8 reprendre ses travaux à 1 h 15.
9 Me ÉRIC DUNBERRY :
10 Merci.
11 SUSPENSION DE L'AUDIENCE
12 REPRISE DE L'AUDIENCE
13 LA GREFFIERE :
14 Veuillez prendre place, s'il vous plaît.
15 LE PRÉSIDENT :
16 Bonjour à toutes et à tous. Alors, reprise de
17 l'audience.
18 PANEL 9
19 SYLVAIN CLERMONT
20 INTERROGÉ PAR Me MARIE-CHRISTINE HIVON :
21 Alors, Monsieur le Président, pour la présentation
22 du thème numéro 9, Service ferme conditionnel et
23 nouvelle répartition de la production, le panel est
24 constitué de monsieur Sylvain Clermont qui va faire
25 une présentation, une courte présentation PowerPoint

Page 115

1 pour la position du Transporteur.
2 Q.178 Alors, dans la mesure où tout le monde est
3 prêt, Monsieur Clermont, je vous
4 inviterais à présenter la proposition de
5 modification du Transporteur en ce qui
6 concerne le service ferme conditionnel et
7 la nouvelle répartition de la production.
8 M. SYLVAIN CLERMONT :
9 R. Avec plaisir. Alors, donc, le
10 Transporteur propose de modifier ses
11 Tarifs et conditions à trois fins, donc
12 pour introduire trois grands thèmes. Le
13 premier, introduire l'option du service
14 conditionnel ferme ou ferme conditionnel
15 pour le service de point à point et en
16 établir les modalités; offrir des options
17 de réduction automatique de la charge pour
18 le service en réseau intégré et pour
19 l'alimentation de la charge locale; et
20 finalement, préciser les conditions
21 d'ouverture à la nouvelle répartition des
22 ressources et introduire la notion de la
23 réévaluation biennale.
24 Les propositions qui vous sont faites
25 sont justes et raisonnables dans la mesure

Page 116

1 où elles visent à favoriser l'utilisation
2 optimale du réseau, en ce sens qu'un
3 service conditionnel ou une nouvelle
4 répartition pourrait constituer une
5 alternative à un service qui aurait été
6 refusé, qui aurait pu être refusé sans ces
7 dispositions, donc possiblement favoriser
8 des transactions supplémentaires.
9 Visent également, bon, à s'assurer
10 que l'exploitation du réseau demeure
11 fiable et finalement reflètent les
12 modifications qui ont été apportées au
13 tarif pro forma de la FERC avec les
14 adaptations nécessaires au contexte du
15 Québec, notamment, par exemple, pour tenir
16 compte de l'absence de concept de flowgate
17 au Québec qui est prévu dans l'ordonnance.
18 Alors, le service conditionnel ferme,
19 tout d'abord, important de mentionner
20 qu'il ne s'agit pas d'un nouveau type de
21 service de transport. Il s'agit donc d'un
22 service de transport ferme de point à
23 point qui est plutôt sujet à des
24 réductions. Donc, ça ne constitue pas un
25 type de service différent du ferme, non

Page 117

1 ferme. C'est du ferme avec des
2 conditions, donc sujet à des réductions.
3 Deux cas sont possibles, soit pendant
4 un nombre déterminé, pré-déterminé,
5 d'heures par année ou lorsque certaines
6 conditions du réseau, évidemment pré-
7 identifiées, surviennent.
8 Ce service ferme conditionnel peut
9 être une mesure provisoire dans l'attente
10 de la construction d'ajouts au réseau ou
11 alternativement constituer une solution
12 alternative aux ajouts au réseau auquel
13 cas cette solution-là sera sujette à une
14 réévaluation à tous les deux ans, donc la
15 réévaluation biennale.
16 Les options maintenant du service
17 ferme conditionnel, alors les conditions
18 d'application d'un tel service. Alors,
19 l'étude ou la demande d'un service, de
20 l'étude d'un service ferme ou conditionnel
21 doit être faite par écrit.
22 Pourquoi par écrit? Parce qu'on
23 comprendra que l'étude d'impact pour le
24 transporteur sera plus complexe, plus
25 longue et vraisemblablement, donc, plus

30 (Pages 114 to 117)

Page 118

coûteuse, parce que le transporteur devra faire une évaluation adéquate de la capacité du réseau à fournir le service et à identifier correctement les conditions et déterminer quels seraient les facteurs de risque associés à ça.

Et compte tenu que les coûts des études sont à la charge du client et c'est déjà le cas et ça le reste, d'où la demande écrite.

Donc, le service ferme conditionnel est également soumis à une réévaluation à tous les deux ans. Pourquoi cette réévaluation aux deux ans? Bien, pour assurer la fiabilité continue du réseau et parce qu'il peut être difficile de prévoir à l'avance les conditions du réseau à cause de l'évolution de la situation et bien sûr, tel que prévu, toujours à l'article 13.5 des Tarifs et conditions, il y a l'obligation de compenser le Transporteur.

Important de... quelques notions sur la priorité qui est associée à cette option, donc à l'option du service ferme

Page 120

donc soit encore un nombre d'heures ou des conditions de réseau, ne s'appliquent pas, ce service a une priorité égale au service de transport ferme à long terme puisque, comme je le disais, ça ne constitue pas un nouveau service, c'est un service ferme. Donc, quand il n'y a pas de condition, il est traité comme tous les services fermes.

Nos modifications aux Tarifs et conditions visent également à introduire la notion de l'option de réduction automatique de la charge pour les clients du service en réseau ou de la charge locale. C'est une option en tout point semblable à l'option de service ferme conditionnel. Donc... c'est ça.

La dernière modification qui est la nouvelle répartition de la production ou des ressources. Alors, c'est considéré qu'habituellement cette option est intéressante dans l'attente de la construction d'ajouts au réseau.

Important aussi de mentionner ici la nouvelle répartition de la production, c'est encore semblable aux notions de

Page 119

conditionnel aux fins de la réduction des services de transport, il y a eu quelques questions à cet effet.

Alors, lorsque les limitations s'appliquent et on a dit qu'il y avait deux types, c'est soit un nombre d'heures ou soit des conditions de réseau.

Juste un mot sur les conditions de réseau. Par conditions de réseau, on implique des contraintes sur le réseau de type... des contraintes de limites thermiques, de limites de fréquence, de problèmes de tension, de problèmes de stabilité. Bref, toute une série de conditions ou de contraintes qui visent à assurer toujours la... l'objectif étant toujours d'assurer l'exploitation fiable et sécuritaire du réseau.

Donc, lorsque les limites s'appliquent, soit pendant un nombre d'heures ou soit par des conditions de réseau, le service ferme conditionnel a une priorité moindre qu'un service de transport ferme à long terme. Et lorsque les limitations qui ont été identifiées,

Page 121

conditionnel ferme et ça vise à augmenter le nombre de transactions possibles sur le réseau mais c'est la même notion que le service conditionnel, sauf que faite par une répartition de la production.

Donc, habituellement, dans l'attente d'ajouts au réseau et ça peut être une alternative aux ajouts au réseau, de la même façon que le service conditionnel ferme l'était, si ça permet de fournir la totalité du service demandé.

FERC a d'ailleurs, dans son ordonnance, indiqué que typiquement ce n'étaient pas des conditions pour le long terme, sans nécessairement préciser une durée, mais que c'était vu comme une solution de court terme en attendant, par exemple, typiquement des ajouts au réseau.

Les conditions d'application de la nouvelle répartition de production, alors pour la même raison que le conditionnel ferme, une demande écrite de la part du client puisque pour la même raison il y aura une étude un peu plus probablement complexe, un peu plus longue aux frais du

Page 122

1 client. C'est bien sûr soumis, encore là,
2 à une réévaluation aux deux ans.

3 Les ressources identifiées pour faire
4 la nouvelle répartition doivent bien sûr
5 être disponibles à cette fin. Ça prend
6 bien sûr le consentement de son
7 propriétaire. Il faut aussi que cette
8 solution-là soit faisable techniquement.
9 Cette solution doit permettre de fournir
10 la totalité du service sans ajout au
11 réseau et l'obligation de compenser le
12 Transporteur en vertu de l'article 27 est
13 bien sûr toujours présente.

14 Quelques questions particulières en
15 terminant. Consentement du propriétaire
16 des ressources. Il est important de noter
17 que le Transporteur n'a pas, et FERC l'a
18 reconnu dans l'ordonnance, le Transporteur
19 n'a pas à agir comme intermédiaire entre,
20 d'une part, un client du service de
21 transport qui souhaiterait cette option-là
22 et le propriétaire de la ressource.

23 Aux fins de la nouvelle répartition,
24 le Producteur, avec un grand P, donc
25 Hydro-Québec Production, est traité... est

Page 124

1 disponibilité différente de celle qui est
2 déjà affichée sur un chemin sur OASIS.
3 Donc, les capacités qui sont affichées
4 comme étant disponibles sur OASIS donnent
5 déjà au client une bonne indication de la
6 capacité qui est disponible ou qui
7 pourrait être disponible durant la période
8 considérée.

9 Voilà qui complète, Maître Hivon.

10 Q.179 Merci. J'aimerais pouvoir déposer cette
11 pièce sous la cote... cette présentation
12 sous la cote HQT-39, pièce B-166.

13 PIECE B-166 (HQT-39) :

14 Présentation PowerPoint - thème 9.

15 Me MARIE-CHRISTINE HIVON :

16 Et monsieur Clermont est disponible pour les
17 questions des intervenants et de la Régie.

18 LE PRÉSIDENT :

19 Merci. Donc, la Régie procède en ordre alphabétique
20 inverse. Union des municipalités du Québec, pas de
21 questions?

22 Union des consommateurs, pas de questions?

23 Stratégies énergétiques et AQLPA, maître

24 Neuman, pas de questions?

25 Pour la RNCREQ, pas de questions?

Page 123

1 assimilé comme tous les producteurs tiers
2 aux fins de la fourniture de ce service de
3 transport. C'est d'ailleurs reconnu déjà
4 dans l'appendice C des Tarifs et
5 conditions actuels.

6 Et important de noter, au Québec, le
7 Transporteur n'est pas propriétaire de
8 ressources de production. C'est déjà
9 reconnu à l'article 13.5 des Tarifs et
10 conditions qui prévoit déjà une obligation
11 d'effectuer la nouvelle répartition à
12 partir de ressources dans la zone de
13 réglage du Transporteur. C'est une
14 adaptation, par pur exemple, à certaines
15 références de 890 où on parle plutôt de
16 Transmission Providers Resources.

17 Finalement, pour ce qui est de la
18 notion d'affichage du service OASIS, sur
19 OASIS du service conditionnel ferme,
20 certains intervenants ont suggéré qu'on
21 pourrait ajouter sur OASIS des affichages
22 à cette fin dans la mesure où... bien,
23 c'est un service ou une condition qui
24 s'évalue au cas par cas.

25 Ça ne constitue pas d'ATC ou de

Page 125

1 Ontario Power Generation, pas de
2 questions?

3 Newfoundland Labrador Hydro, maître
4 Turmel?

5 CONTRE-INTERROGÉ PAR Me ANDRÉ TURMEL :

6 Bonjour au Banc.

7 Q.180 Bonjour, Monsieur Clermont.

8 R. Bonjour, maître Turmel.

9 Q.181 Nous allons travailler avec vos fiches
10 généralement que vous avez produites, la
11 fiche pour l'article 15.4. Donc, à 15.4,
12 vous expliquez le sens de la modification,
13 comme vous l'avez fait généralement. Et
14 vous présentez également la proposition.

15 Tout à l'heure, de plus dans votre
16 présentation PowerPoint que vous venez de
17 faire, à l'égard de la nouvelle
18 répartition de la production, vous nous
19 avez dit, attendez un instant, dans un
20 premier temps, vous avez dit que, la page
21 2, ces modifications-là reflètent
22 généralement les modifications apportées
23 aux tarifs pro forma de FERC, donc de 890.
24 C'est exact?

25 R. Avec les adaptations nécessaires?

32 (Pages 122 to 125)

Page 126	Page 128
1 Q.182 Oui. 2 R. C'est exact. 3 Q.183 Et c'est ce que je veux voir avec vous. 4 Donc, à l'article 15.4, en matière donc de 5 demande pour la nouvelle répartition, que 6 vous avez abordée à la page 7, vous 7 indiquez donc que cette demande, dans les 8 conditions d'application, que cette 9 demande doit être faite par écrit. C'est 10 exact? 11 R. C'est exact. 12 Q.184 Oui. Pourriez-vous m'identifier dans 13 l'ordre, bien dans la décision 890, si on 14 a un tel élément miroir? 15 R. Oui. 16 Q.185 Et le cas échéant, m'indiquer où 17 exactement. 18 R. Bien sûr. Alors, je vais vous référer, 19 entre autres, au paragraphe 957 de 20 l'ordonnance 890. 21 Q.186 Pourriez-vous peut-être lire le passage 22 qui vous apparaît pertinent? 23 R. Oui. Je ne sais pas si on a les mêmes 24 pages. Moi, je suis à la page 564, 25 première phrase complète.	1 simplement vous lire un passage, puis je 2 vais vous poser quelques questions. Donc, 3 nous sommes dans le 15.4B, à la fin, juste 4 avant le C, si vous voulez. Je vais vous 5 lire: 6 « Le Transporteur 7 n'est tenu d'effectuer 8 une nouvelle 9 répartition qu'aux 10 conditions 11 suivantes... » 12 Il y a quatre conditions. La première: 13 « Les ressources sont 14 disponibles à cette 15 fin pour la durée du 16 service demandé; » 17 ii): 18 « Le client a obtenu 19 le consentement du 20 propriétaire de la 21 ressource en cause; » 22 iii): 23 « Le Transporteur a 24 déterminé que la 25 nouvelle répartition
Page 127	Page 129
1 « Additionally, if 2 upgrades cannot be 3 completed prior to 4 expiration, the 5 transmission provider 6 shall at the request 7 of the customer and in 8 the System Impact 9 Study identify options 10 for providing the 11 service during the 12 requested term. » 13 Entre autres. 14 Q.187 Donc, c'est de ce passage-là que vous 15 inférez la demande écrite? 16 R. Entre autres, de celui-là, oui. 17 Q.188 Y en a-t-il d'autres, pour bien 18 comprendre? 19 R. Laissez-moi juste faire une dernière 20 vérification. Il y a un certain nombre 21 d'autres passages desquels on comprend et 22 où on interprète qu'il est raisonnable de 23 demander une... oui, c'est ça. 24 Q.189 D'accord. Maintenant donc, nous revenons 25 au texte de 15.4. 15.4B. Je veux	1 est techniquement 2 faisable et n'est pas 3 susceptible de 4 compromettre la 5 fiabilité et la 6 stabilité du réseau: » 7 iv): 8 « Sauf dans les cas 9 prévus à l'article 10 19.7, la répartition 11 permet de fournir la 12 totalité du service 13 demandé sans effectuer 14 d'ajouts au réseau; » 15 Et v): 16 « Le client accepte de 17 dédommager le 18 Transporteur 19 conformément à 20 l'article 27. » 21 Fin de la citation. 22 J'ai une première question, si vous 23 permettez. Donc, dans le ii), vous avez 24 fait référence, le consentement doit être 25 obtenu auprès du propriétaire. Est-ce

Page 130

1 qu'il y a un coût, est-ce que le
2 producteur pourrait charger un coût pour
3 obtenir ou charger un frais pour donner ce
4 consentement?
5 R. Il n'y a rien dans les Tarifs à cet égard-
6 là. Je ne peux pas vous donner d'avis à
7 cet effet-là.
8 Q.190 Mais s'il n'y a rien, de manière générale,
9 votre expérience, s'il n'y a rien dans le
10 Tarif à cet égard, est-ce qu'il est
11 possible que celui qui donne le
12 consentement demande un frais en retour?
13 Parce que vraiment là, on cherche à savoir
14 l'ampleur de ce que vous proposez, qu'est-
15 ce que ça veut dire pour les clients?
16 R. Bien, ça veut dire, du point de vue du
17 Transporteur, ça veut dire qu'ils doivent
18 avoir des discussions avec le propriétaire
19 de la ressource. Le type d'entente qui
20 peut être faite, je n'ai pas d'opinion
21 générale à cet égard-là. Parce qu'il
22 s'agit vraiment d'une discussion entre
23 deux parties à laquelle le Transporteur
24 n'est pas ~~part~~, parce que, comme je l'ai
25 dit, on n'a pas à agir comme intermédiaire

Page 132

1 Me ANDRÉ TURMEL :
2 Écoutez, moi, je représente des clients qui peuvent
3 faire de telles demandes, Monsieur le Président. Et
4 j'ai ici le Transporteur qui propose quelque chose
5 qui va faire en sorte d'amener un client de
6 transport, d'amener un client du Transporteur à
7 devoir se détourner du Transporteur et aller
8 s'asseoir avec le producteur. Je veux savoir à
9 quelle enseigne il loge, est-ce que je dois
10 m'attendre à payer quelque chose ou pas.
11 S'il me dit: Je ne le sais pas, bien,
12 O.K., j'aurai ma réponse, je ne le sais pas. Mais
13 on essaie de mesurer l'impact. Ça m'apparaît
14 régulier comme question. Et s'il ne le sait pas
15 vraiment, qu'il nous le dise.
16 Ou le cas échéant, a-t-il mesuré le
17 potentiel impact. Je veux juste savoir qu'est-ce
18 qu'il peut me donner comme réponse. C'est une
19 question légitime de la part d'un client qui va
20 devoir s'asseoir avec le producteur HQP.
21 Me MARIE-CHRISTINE HIVON :
22 Monsieur le Président, il faudrait peut-être que
23 maître Turmel établisse d'abord que les
24 modifications suggérées viennent changer ce qui est
25 fait actuellement. Et encore une fois, il pose la

Page 131

1 ou comme facilitateur.
2 Q.191 Et est-ce que vous savez si cet aspect-là
3 a été abordé dans l'ordonnance 890 de la
4 FERC?
5 R. L'aspect de?
6 Q.192 L'aspect que lorsque le consentement doit
7 être demandé, est-il possible que celui
8 qui donne le consentement le fasse
9 moyennant contrepartie financière?
10 R. A ma connaissance et vous savez comme moi
11 l'épaisseur de l'ensemble des
12 ordonnances...
13 Q.193 Oui, oui, tout à fait.
14 R. ... à ma connaissance, ce n'est pas abordé
15 dans 890.
16 Q.194 Et ma question, est-il possible donc que
17 le producteur pourrait demander de tels
18 frais?
19 Me MARIE-CHRISTINE HIVON :
20 Monsieur le Président, je pense que la question a
21 déjà été posée à deux reprises au témoin qui disait
22 qu'il n'était pas au courant et qu'il ne
23 s'impliquait pas dans les négociations qu'il pouvait
24 y avoir. Alors, je ne vois pas en quoi, quelle est
25 l'utilité de la réponse que recherche maître Turmel.

Page 133

1 question à un témoin qui dit déjà qu'il ne participe
2 pas à ces négociations-là.
3 Alors, sa question est peut-être légitime,
4 mais elle n'est peut-être pas posée à la bonne
5 personne.
6 LE PRÉSIDENT :
7 Bien, disons qu'il y a déjà eu réponse du témoin à
8 l'effet qu'il n'était pas partie aux discussions qui
9 pourraient avoir lieu entre le client et... entre
10 votre client et un producteur. Ça peut être le
11 producteur, ça peut être d'autres.
12 Donc, il a déjà répondu qu'il ne pouvait
13 pas se prononcer là-dessus. Donc, sur cette
14 question précise là, je pense qu'il faudrait
15 avancer.
16 Me ANDRÉ TURMEL :
17 D'accord, Monsieur le Président.
18 Q.195 Mais dans ce cas-ci, quand on parle du
19 producteur, on parle bien, sauf erreur,
20 tout à l'heure vous avez mentionné, on
21 parle de Hydro-Québec Production, dans la
22 réalité, ou ça peut être d'autres
23 producteurs?
24 R. Ça peut être d'autres producteurs. J'ai
25 mentionné d'ailleurs, si vous allez à ma

34 (Pages 130 to 133)

Page 134

1 présentation, que le producteur, HQP,
2 était associé à un tiers aux fins de la
3 fourniture. Donc, sur le même pied que
4 n'importe quel autre producteur.

5 Q.196 D'accord, merci. Permettez-moi de
6 revenir, tout à l'heure donc sur quand on
7 parlait de la demande écrite pour la
8 nouvelle répartition, évidemment, je vous
9 avais questionné sur 890 dans la décision
10 comme telle. Et j'avais omis une
11 question, vous m'excuserez.

12 Dans la décision pro forma, donc qui
13 est en annexe à 890, est-ce que vous avez
14 une telle exigence d'une demande écrite?

15 R. Outre ce que je vous ai cité, qui était,
16 si je me rappelle bien, le paragraphe 957,
17 où on parlait de at request of the
18 customer et de ce qu'on comprend de
19 d'autres paragraphes ou généralement de
20 d'autres paragraphes aussi, dans la mesure
21 où toutes ces demandes aussi, une demande
22 de services de transport, c'est fait par
23 écrit. C'est dans la logique du
24 traitement des demandes de services de
25 transport.

Page 135

1 Q.197 C'est dans la logique. Mais vous êtes
2 d'accord avec moi que ça ne se trouve pas
3 tel quel écrit dans le pro forma de 890?
4 Si vous regardez là, je vous suggère que
5 ce n'est pas écrit.

6 R. Quel énoncé exactement vous voulez savoir
7 s'il est écrit ou pas?

8 Q.198 Pour la demande de nouvelle répartition,
9 ce que vous suggérez là, vous à 4.4B.
10 Donc, on dit:

11 « Si le Transporteur
12 établit qu'il ne peut
13 pas répondre
14 favorablement à une
15 demande complète
16 visant le service de
17 transport ferme à long
18 terme de point à point
19 à cause de
20 l'insuffisance de
21 capacité sur son
22 réseau de transport,
23 suite à une demande
24 écrite du client du
25 réseau de transport,

Page 136

1 il agira avec
2 diligence dès
3 réception d'une
4 demande écrite du
5 client du service. »

6 Si vous regardez l'équivalent à 15.4B,
7 qu'est-ce qu'on a, c'est-tu un 15.4B. En
8 anglais, dans l'anglais à nous, c'est:
9 « Upon reception of a
10 written request. »

11 Et dans l'ordonnance 890, ce n'est pas là.
12 C'est simplement ça que je veux établir
13 avec vous.

14 R. Et qu'est-ce qui exactement n'est pas là?

15 Q.199 « Upon reception of a
16 written request. »

17 R. Le mot « written »?

18 Q.200 Oui.

19 R. Possiblement. Écoutez, nous,
20 l'interprétation qu'on fait « At the
21 request of the customer », le customer
22 doit manifester d'une façon sa requête, il
23 doit la formuler.

24 La façon dont les requêtes, comme je
25 vous disais, la logique, la façon dont les

Page 137

1 requêtes sont formulées, c'est par écrit.
2 Une demande de services, par exemple,
3 c'est fait par écrit. Les demandes
4 d'études d'impact sont faites par écrit.

5 C'est dans la logique, moi quand je
6 lis « At the request of the customer », je
7 comprends que vous ne trouvez peut-être
8 pas le mot « written request », mais tout
9 le reste du Tarif est comme avec la
10 logique que c'est écrit.

11 Q.201 Mais vous êtes d'accord avec moi que la
12 logique en général de 888 et 890, vous la
13 reflétez en général dans vos Tarifs?

14 R. C'est pour ça qu'on a mis l'avis écrit.

15 Q.202 Oui mais pourquoi dans ce cas-ci la FERC
16 dans 890, dans son pro forma n'a pas mis
17 l'avis écrit, il doit y avoir une
18 explication? Avez-vous une explication à
19 fournir à cet égard?

20 R. Je ne peux pas vous...

21 Me MARIE-CHRISTINE HIVON :
22 Vous demandez au témoin pourquoi la FERC a pris une
23 décision...

24 Me ANDRÉ TURMEL :
25 Bien, à sa connaissance, s'il le sait.

35 (Pages 134 to 137)

Page 138

1 Me MARIE-CHRISTINE HIVON :
 2 Bien, Maître Turmel. Je vais m'objecter à la
 3 question. Qu'il demande à monsieur Clermont
 4 pourquoi ils ont inclus les mots « demande écrite »,
 5 mais de demander pourquoi la FERC ne les a pas
 6 inclus là, je pense que ça commence à être difficile
 7 à répondre comme question.
 8 Me ANDRÉ TURMEL :
 9 Je lui demande si, à son avis... il est le
 10 représentant sur 890, qui ne cesse de nous dire
 11 qu'on importe 890, on ne l'importe pas. Sur
 12 certaines questions, c'est distinct. Sur certaines
 13 questions, on importe strictement.
 14 Dans ce cas-ci, on fait une distinction.
 15 Il m'a cité dans le texte, il connaît bien 890, il
 16 est allé chercher tout à l'heure le paragraphe 957.
 17 Je lui demande pourquoi dans l'ordonnance tels quels
 18 les passages qu'il met au Québec ne s'y retrouvent
 19 pas. Je lui demande tout simplement s'il a un avis
 20 à me formuler.
 21 S'il l'a, oui. S'il n'en a pas, s'il ne
 22 le sait pas, il ne le sait pas. Comme il a bien des
 23 avis sur 890, peut-être qu'il a un avis sur celui-
 24 ci.
 25 LE PRÉSIDENT :

Page 139

1 Disons que de demander au témoin un avis pourquoi la
 2 FERC...
 3 Me ANDRÉ TURMEL :
 4 A sa connaissance.
 5 LE PRÉSIDENT :
 6 ... ne l'a pas écrit, je pense que c'est difficile
 7 pour un témoin au Québec de dire pourquoi la FERC
 8 n'a pas fait quelque chose. Ce serait d'interpréter
 9 la décision de la FERC. Ou si ce n'est pas écrit
 10 dans la décision de la FERC, pourquoi... Je n'y
 11 vois pas l'utilité d'aller plus loin à ce niveau-là.
 12 Ça devient peut-être une question d'argumentation à
 13 savoir si la FERC a fait une nuance en ne précisant
 14 pas le mot « written request ». Qu'est-ce qu'on
 15 doit en tirer, je pense que ça, vous pourrez en
 16 traiter dans le cadre de votre preuve et
 17 argumentation.
 18 Me ANDRÉ TURMEL :
 19 O.K. Merci.
 20 13H50
 21 Q.203 Donc, la conséquence de la modification
 22 que vous proposez, vous n'étudierez pas de
 23 demande de nouvelles répartitions tant que
 24 vous ne recevrez pas de demande écrite.
 25 C'est exact de comprendre la demande comme

Page 140

1 ça?
 2 R. C'est exact. Par contre, cette demande-là
 3 peut être faite dans la demande de service
 4 qui elle est écrite. Le texte n'est pas à
 5 l'effet de dire que: Vous devez envoyer
 6 une demande écrite séparée à cet effet-là.
 7 L'important c'est qu'il y ait un écrit
 8 adressé au Transporteur qui dise: Je veux
 9 que. Que ce soit dans la demande de
 10 service, je pense que ce sera clair que
 11 c'est la volonté du client.
 12 L'idée c'est de s'assurer, parce que
 13 comme je l'ai dit il y a des études
 14 possiblement plus longues et plus
 15 complètes et donc plus coûteuses aux frais
 16 du client, l'idée c'est de s'assurer que
 17 le client veut vraiment que cette option-
 18 là soit étudiée.
 19 Q.204 Mais...
 20 R. Et un client pourrait très bien ne pas
 21 vouloir que cette option soit étudiée.
 22 Donc, l'idée c'est que ce soit spécifié
 23 par écrit quelque part clairement au
 24 Transporteur qu'on souhaite que cette
 25 option-là soit étudiée.

Page 141

1 Q.205 Mais l'offre d'une telle... d'une nouvelle
 2 répartition ne devrait-elle pas être
 3 automatique pour... par efficacité, par
 4 efficience, et ce ne serait pas au client
 5 à vous dire de ne... de finalement... oui,
 6 c'est automatique, mais finalement, sais-
 7 tu, j'ai regardé ça puis on ne le fera pas
 8 pour X raison.
 9 R. Je ne crois pas que ça doit être
 10 automatique dans le sens où je vous disais
 11 dans la mesure où l'étude va probablement
 12 durer plus longtemps, va vraisemblablement
 13 avoir des coûts supérieurs qui sont à la
 14 charge du client, c'est correct que le
 15 client puisse avoir un opting out ou, tu
 16 sais, une option pour dire: Je vous
 17 demande de l'étudier, ou en cas d'absence
 18 de demande... donc, ça voudrait dire que
 19 le client, par exemple, voudrait se sauver
 20 des coûts ou des délais parce que dans son
 21 modèle d'affaires, dans ce qu'il souhaite
 22 faire, ce n'est pas pertinent. Je pense
 23 que la liberté doit appartenir au client
 24 de décider s'il souhaite engager des coûts
 25 ou pas pour qu'on fasse une telle étude.

36 (Pages 138 to 141)

Page 142

1 Q.206 D'accord. Donc, revenons à donc 15.4, le
2 quatrième, lorsqu'on mentionne:
3 « Sauf dans les cas
4 prévus à l'article
5 19.7, la répartition
6 permet de fournir la
7 totalité du service
8 demandé sans effectuer
9 d'ajouts au réseau. »
10 Ma question ici c'est pourquoi parle-t-on
11 de la totalité du service demandé?
12 J'essaie juste de faire le lien avec 19.7.
13 En anglais, on parle « The entire service
14 requested ». Juste m'expliquer un peu le
15 rationnel là.
16 R. Je veux juste avoir 19.7 devant moi pour
17 voir, si vous permettez.
18 Q.207 Oui, d'accord, oui, « Service partiel ».
19 Avec vous, ce que je veux faire, c'est
20 bien comprendre où débute 15.4 à cette
21 section-ci et où commence 19.7 et comment
22 le tout s'imbrique.
23 R. C'est une très, très bonne question. Le
24 service provisoire partiel et la nouvelle
25 répartition ou le service conditionnel

Page 143

1 ferme sont des services qui, à certains
2 égards, pourraient offrir la même solution
3 mais à certains égards, non.
4 Par exemple, le service provisoire
5 partiel est convenu avec le client et n'a
6 pas nécessairement à être basé sur
7 l'identification d'un nombre d'heures ou
8 de conditions de réseau. Par exemple, on
9 pourrait très bien dire que, en attente
10 des ajouts au réseau qui vont prendre deux
11 ans, par exemple, qui vont prendre deux
12 ans, pendant les deux premiers mois, il va
13 y avoir telle capacité, pendant les deux
14 mois d'après il va y avoir 100 de plus,
15 après ça, on va... alors que le service
16 conditionnel ou la nouvelle répartition,
17 elle, elle est liée soit à des conditions
18 de réseau ou à un nombre d'heures de
19 disponibilité ou d'indisponibilité.
20 Et la nouvelle répartition, comme le
21 service conditionnel, c'est noir ou blanc,
22 c'est on est soit dans la partie
23 conditionnelle ou pas dans la partie
24 conditionnelle.
25 Alors que le service provisoire

Page 144

1 partiel, lui permet de varier les
2 conditions entendues avec le client, il
3 permet de varier les conditions sur des
4 critères autres que celui du nombre
5 d'heures ou des conditions de réseau.
6 Q.208 O.K. Donc, si on prenait un exemple,
7 simplement là, une demande est faite
8 disons pour 500 mégawatts pour 10 ans et
9 vous revenez au client en disant, si je
10 vous suis bien: On peut vous offrir pour
11 les... bien, il y a des upgrades qui sont
12 nécessaires, pardon, des ajouts au réseau
13 qui sont nécessaires et donc... mais en
14 attente de la construction qui durera
15 trois ans, il y a 200 premiers mégawatts
16 sur 500 que je peux vous offrir en ferme.
17 Ça, ce sera du service?
18 R. Provisoire partiel.
19 Q.209 O.K.
20 R. Bien... oui.
21 Q.210 Oui, je vous laisse continuer.
22 R. Oui.
23 Q.211 Et là, j'essaie de voir... et maintenant,
24 si nous appliquons 15.4, toujours avec 500
25 on a demandé, il y a 200, dans quel cas je

Page 145

1 pourrais recevoir le service de 15.4?
2 R. On est toujours dans le cas d'attente
3 d'ajouts au réseau?
4 Q.212 Oui.
5 R. On n'est pas dans le cas du service
6 indéterminé...
7 Q.213 Non, non, non, tout à fait.
8 R. ... qui est réévalué au deux ans.
9 Q.214 Le même exemple.
10 R. On est toujours dans le cas d'attente au
11 réseau. En vertu de 15.4, au lieu de vous
12 dire, par exemple: Pour les deux premiers
13 mois ou pour les six premiers mois c'est
14 200, vous auriez pendant 3200 heures...
15 non, 2500 heures la quantité serait 200 et
16 pendant les autres heures la quantité
17 serait 500, donc pas de condition. Ou
18 vous pourriez avoir: Quand mon réseau...
19 quand il y a un verglas majeur sur mon
20 réseau, vous avez 200, et quand il n'y en
21 a pas vous avez 500.
22 Q.215 O.K. Et là, avec votre explication que
23 vous venez de donner, donc je retombe à
24 15.4.4, donc:
25 « Sauf dans les cas

37 (Pages 142 to 145)

Page 146

1 prévus à l'article
2 19.7, la répartition
3 permet de fournir la
4 totalité du service
5 demandé sans effectuer
6 au réseau... »
7 Donc, quand on fait référence ici au fait
8 de fournir la totalité du service demandé,
9 j'essaie de voir... la répartition permet
10 de fournir la totalité du service demandé
11 sans effectuer d'ajouts au réseau.
12 J'essaie de voir la nécessité
13 d'ajouter ces mots-là, donc sauf dans les
14 cas prévus à 19.7. Là, vous avez bel et
15 bien expliqué 19.7, votre compréhension.
16 Qu'est-ce que signifie le reste de la
17 phrase dans votre... expliquez-moi le
18 reste de la phrase?
19 R. Bien, si je reprends mon exemple, à part
20 les heures où il n'y avait pas de
21 condition, je vous offrais 500. C'est-à-
22 dire à part les heures où il y avait une
23 condition, je vous offrais 500.
24 Q.216 Oui.
25 R. Dans votre exemple.

Page 147

1 Q.217 Oui.
2 R. Je reprends les chiffres de votre exemple.
3 Q.218 O.K. mais la répartition ici dont on
4 parle, c'est la nouvelle répartition, est-
5 ce qu'elle peut être partielle?
6 R. Non, c'est ce qu'on dit, la nouvelle
7 répartition...
8 Q.219 C'est parce que vous dites sauf dans 19.7,
9 donc elle sera partielle...
10 R. Dans 19.7, elle peut... bien, dans 19.7,
11 en fait, ce n'est pas... 19.7 n'est pas
12 relié à la nouvelle répartition, il est
13 relié à un ensemble de conditions de
14 réseau qui fait que je peux vous offrir
15 les quantités qu'on aura convenues dans la
16 convention. Alors qu'ici, ce qu'on dit
17 c'est que dans le cas où on va faire une
18 nouvelle répartition, ça devra permettre
19 d'offrir la totalité du service, sauf
20 évidemment dans les heures où les
21 conditions s'appliquent.
22 Q.220 O.K. Donc ici, 15.4, c'est toujours un
23 cas de fournir le service complet
24 finalement, hein?
25 R. Sauf dans les

Page 148

1 Q.221 D'accord. Et sauf un cas de 19.7?
2 R. Sauf un cas de 19.7.
3 Q.222 O.K. Maintenant donc, nous sommes
4 toujours... je vais vous demander de
5 prendre le feuillet explicatif pour
6 l'article 13.6. 13.6 fait référence au -
7 toujours dans le même thème - au service
8 ferme conditionnel et nouvelle répartition
9 de la production mais cette fois-ci à
10 l'égard de la réduction du service de
11 transport ferme, donc les cas de
12 curtailment, c'est exact?
13 R. Oui.
14 Q.223 Pourriez-vous prendre, si vous voulez, le
15 tableau qui... HQT-8, document 1, qui
16 avait été produit en réponse à une demande
17 de la Régie de l'énergie. HQT-8, document
18 1, tableau R-15.1. Qui est au dossier.
19 R. Oui?
20 Q.224 Bon, parce qu'on va travailler avec.
21 Quand je regarde - vous l'avez - donc,
22 quand je regarde l'article 13.6 tel que
23 vous... dans ce que vous suggérez
24 d'ajouter, vous dites donc... bon, on
25 explique un peu la réduction du service de

Page 149

1 transport ferme, comment elle intervient,
2 c'était déjà là. Et là vous ajoutez:
3 « Le service de
4 transport ferme à long
5 terme de point à point
6 assujetti aux
7 conditions décrites à
8 l'article 15.4... »
9 Qu'on vient de discuter, le service ferme
10 conditionnel.
11 « ... doit être réduit
12 avec le service
13 secondaire lorsque les
14 conditions
15 s'appliquent.
16 Autrement, il doit
17 être réduit sur une
18 base proportionnelle
19 avec un autre service
20 de transport ferme. »
21 Bon, ayant cela en tête, prenez votre
22 tableau, si vous voulez, puis expliquez-
23 moi donc quand on fait référence à 13.6 au
24 service secondaire dont il est fait
25 mention ici, de quoi parle-t-on dans votre

38 (Pages 146 to 149)

Page 150	Page 152
1 tableau? Parle-t-on du service de... 2 bien, de niveau 3 et niveau 5 et niveau 6? 3 R. Non. Si vous allez voir à la note 3 donc 4 qui réfère à la priorité de service numéro 5 3, la note 3 étant la priorité, on dit: 6 « Incluant le service 7 ferme conditionnel 8 lorsque les heures ou 9 les conditions de 10 réseau de réduction 11 prioritaire 12 préalablement 13 déterminées 14 s'appliquent. » 15 Q.225 O.K. Donc, le service secondaire, si on 16 se replace dans le tableau, le service 17 secondaire il est où ici dans le tableau, 18 il est? 19 R. Priorité 3. 20 Q.226 Priorité 3, O.K. Puis il n'est qu'à la 21 priorité 3? A la priorité 5, est-ce que 22 c'en est un service secondaire? 23 R. Oui. 24 Q.227 Oui? 25 R. Oui, celui-là s'applique au réaiguillage.	1 priorités 3, 5 et 6? 2 R. Non, non, on parle clairement du 3 service... de la priorité 3. Donc, quand 4 on est dans des conditions de réseau ou 5 des heures où les conditions ne 6 s'appliquent pas, c'est un service long- 7 terme ferme donc priorité 1. 8 Et quand on est dans les heures où 9 les conditions s'appliquent, donc les 10 heures où les conditions de réseau où les 11 conditions s'appliquent, c'est un service 12 de priorité 3, tel que noté à la note 3. 13 La note 3 dit clairement qu'il s'agit 14 d'une priorité 3 pour le service ferme 15 lorsque les conditions s'appliquent. 16 Donc, ce n'est pas... même si 5 et 6 17 sont aussi des services secondaires, ce 18 n'est pas ici ni un 5, ni un 6, c'est 19 clairement une priorité 3. 20 Q.233 O.K. Alors, à ce moment... bien, je sais 21 qu'on va revenir peut-être plus loin dans 22 les... attendez un instant. Je vais 23 continuer à poser des questions dans... 24 Bien, ma question, simplement, c'est 25 à ce compte-là, puisque vous nous avez
Page 151	Page 153
1 Q.228 O.K. Et réaiguillage, c'est... 2 R. Un déplacement. 3 Q.229 Un déplacement. 4 R. Donc, un client qui a un ON-NE qui décide 5 demain quand la capacité est disponible de 6 faire ON-MASS. 7 Q.230 O.K. Et maintenant, tout simplement donc, 8 quand va venir le temps... parce que ça 9 c'est l'ordre un peu de priorisation que 10 vous me donnez... 11 R. Hum-hum. 12 Q.231 ... un, deux, trois, quatre, cinq, six. 13 Je comprends que quand on lit l'article 14 13.6, j'essaie de voir service secondaire 15 niveau 3 et niveau 5. Niveau 6, qu'est-ce 16 que c'est, est-ce que c'est un service 17 secondaire? 18 R. Oui, c'est une forme de service 19 secondaire. 20 Q.232 O.K. Donc, nous avons trois formes de 21 service secondaire à 3, 5 et 6 dans le 22 tableau des priorités. Attendez-moi un 23 instant. Et donc, quand on revient à 24 l'article 13.6 et que l'on parle du 25 service secondaire, on parle donc des	1 mentionné tout à l'heure que les priorités 2 3, 5 et 6 sont du service secondaire, mais 3 que 13.6 fait référence à du service 4 secondaire, n'y a-t-il pas un peu là un 5 danger que HQT, à un moment donné, quand 6 vient le temps de faire du curtailment, 7 mélange les genres et coupe, je ne sais 8 pas moi, coupe 4 avant 6? Vous comprenez 9 un peu le mélange qui peut survenir? 10 R. Non. 11 Q.234 Non? 12 R. Parce que dans les faits, vous comprendrez 13 là, c'est l'ABC de notre travail, les 14 outils informatiques, la gestion des 15 priorités. Ici, on les présente sous 16 forme de tableau. On a essayé d'être le 17 plus clair possible pour expliquer quelles 18 étaient les priorités. Mais vous 19 comprenez que c'est les systèmes qui 20 gèrent ça, dont le système d'OATI dont on 21 vient de faire l'acquisition. 22 C'est absolument standard dans 23 l'industrie, c'est... puis il n'y a pas de 24 danger parce que sur OASIS, parce que 25 c'est l'outil, sur OASIS, les bonnes

Page 154	Page 156
1 priorités sont assignées aux bons types de 2 service. Il n'y a pas de confusion 3 possible. Ça ne m'apparaît pas possible. 4 Ce que vous suggérez là, ça ne m'apparaît 5 pas possible. 6 Q.235 Dans aucun cas, d'accord. Attendez-moi un 7 instant, je... 8 R. A part défaillance d'un système mais... 9 Q.236 Oui, oui mais généralement? 10 R. ... mais non, non, ça ne m'apparaît pas 11 possible. 12 Q.237 O.K. 13 Donnez-moi une minute, Monsieur le 14 Président. Merci, j'ai terminé. 15 LE PRÉSIDENT : 16 Merci, Maître Turmel. 17 Pour le GRAME? Maître Paquet? 18 14H06 19 CONTRE-INTERROGÉ PAR Me GENEVIEVE PAQUET : 20 Alors, bonjour, Geneviève Paquet pour le GRAME. 21 Q.238 Bonjour, Monsieur Clermont. 22 R. Bonjour, Maître Paquet. 23 Q.239 Pour ma première question, je vous 24 référerais, en fait, à la demande de 25 renseignements, aux réponses à la demande	1 Transporteur. 2 R. Donc, des ressources qui pourraient être 3 utilisées par le Transporteur pour faire 4 une nouvelle répartition? 5 Q.241 Oui, exactement, par exemple, est-ce que 6 ça serait au charbon, au mazoute, 7 nucléaire, hydraulique, éolien, tout 8 simplement pour avoir une idée. 9 R. O.K. Bien, en fait, les ressources, là, 10 les candidates les plus probables sont 11 bien sûr les unités de production qui sont 12 raccordées au réseau du Transporteur. 13 Comme vous le savez, là, 98%, je pense, de 14 la production au Québec est de nature 15 hydraulique. Donc on peut croire qu'à 98% 16 ce serait une ressource hydraulique qui 17 serait identifiée. 18 Les ressources thermiques au Québec, 19 le 2% qu'il reste, avec le nucléaire, mais 20 les ressources thermiques au Québec sont 21 toujours utilisées en pointe sans 22 nécessairement les exclure d'emblée, ça 23 semble être des candidates peu propices à 24 une nouvelle répartition dans la mesure où 25 elles ne sont pas en service la majorité
Page 155	Page 157
1 de renseignements numéro 2 du GRAME, pièce 2 HQT-29, document 4, à la page 4. 3 A la réponse 1.2, donc notre demande 4 à la question 1.2 visait plutôt à 5 identifier les types d'alimentation qui 6 sont en provenance, par exemple, des 7 interconnexions qui pourraient faire 8 l'objet d'une nouvelle répartition des 9 ressources. 10 Donc, selon votre connaissance des 11 fournisseurs d'énergie qui transigent sur 12 votre réseau, de quel type de ressources, 13 quel type de ressources pourraient être 14 désignées? 15 R. La notion de ressources désignées, vous 16 savez, est une notion... je pense pas que 17 vous faites référence à la notion de 18 désignation de ressources par le 19 distributeur ou par les clients du service 20 en réseau intégré. Ce n'est pas ça. Je 21 veux juste être sûr parce que c'est un 22 terme, là... 23 Q.240 Non, j'utilise le terme « désigner » mais 24 c'est en fait pour voir quelles pourraient 25 être utilisées, peut-être, par le	1 du temps. 2 Q.242 Mais au niveau des... ça, c'est au niveau 3 du réseau mais, du réseau du Transporteur, 4 mais si on parle des interconnexions, à ce 5 moment-là, ce serait quel type de 6 ressources? 7 R. Spontanément, je dirais les unités de 8 production synchronisées au réseau du 9 Transporteur, par exemple, les centrales 10 Chats Falls, par exemple, là, qui 11 appartient à OPG qui est sur le réseau 12 ontarien mais qui est parfois synchronisé 13 au réseau du Québec, dans ces situations- 14 là, ces centrales-là se comportent comme 15 étant sur le réseau, pourraient à la 16 limite être des... pourraient être des 17 candidates potentielles. 18 Q.243 Est-ce que vous auriez en tête des 19 fournisseurs d'énergie en provenance des 20 interconnexions qui auraient des 21 ressources renouvelables à offrir? 22 R. Chutes des Chats, Chats Falls, il y a une 23 centrale hydraulique. En fait, j'en vois 24 peu mais celles qu'on voit sont toutes de 25 nature hydraulique. Mais ceci dit, sans

Page 158

Page 160

1 avoir fait l'analyse exhaustive de tout ce
2 qui pourrait, là, celles qu'on peut voir
3 spontanément seraient toutes de nature
4 hydraulique.
5 Q.244 Maintenant, en ce qui concerne
6 l'interconnexion avec l'Ontario, parmi les
7 ressources dites thermiques, est-ce que
8 vous savez combien proviennent du charbon?
9 R. C'est difficile de répondre à la question
10 parce que ça... ça dépend du type de
11 transaction, ça dépend de qui a fait la
12 transaction. Je ne sais pas, je ne peux
13 pas vous répondre de manière générique.
14 Q.245 Est-ce que ce serait possible de vérifier
15 par un engagement?
16 R. Non, bien c'est-à-dire... non, parce que
17 ça dépendrait des cas... par exemple, je
18 ne sais pas, un client pourrait avoir fait
19 une entente avec un producteur éolien,
20 solaire ou sur le réseau de l'Ontario et
21 avoir fait l'entente avec ce producteur
22 pour importer son énergie, auquel cas
23 cette transaction serait reliée à des
24 ressources de nature solaire, éolienne.
25 Je ne peux pas vous dire.

1 modification qui est proposée à l'article
2 15.4, soit que le transporteur va évaluer
3 la possibilité que le client lui-même
4 offre une nouvelle répartition des
5 ressources?
6 R. Certainement que les modifications
7 permettent à un client d'offrir... de
8 l'offrir lui-même, le Transporteur va le
9 regarder... va regarder cette possibilité-
10 là. Elle n'est pas exclue. Les
11 modifications le permettent.
12 Q.248 Mais concrètement, est-ce que vous pensez
13 que ça peut s'appliquer même si les
14 modifications le permettent, si on tient
15 compte des particularités du réseau de
16 transport?
17 R. Bien, la Régie a d'ailleurs déjà reconnu
18 que la topologie du réseau, la nature
19 radiale, est source de production
20 généralement située à une bonne distance
21 des charges. Ces conditions-là font que
22 ça se prête d'emblée en tout cas, moins
23 qu'un réseau fortement maillé avec de la
24 production distribuée.
25 Si on prend des réseaux de New-York,

Page 159

Page 161

1 Quand ça vient du marché en général,
2 encore là, difficile d'avoir une réponse
3 générique dans le sens où ça dépend de la
4 situation de charge de l'Ontario et
5 quelles centrales sont partie ou pas
6 partie sur le réseau ontarien.
7 Q.246 Et puis disons pour les autres réseaux
8 avec lesquels vous transigez, peut-être de
9 manière générale aussi, avez-vous une idée
10 parmi les ressources qui sont thermiques,
11 combien qui proviennent du charbon
12 environ?
13 R. Encore là... encore là, j'ai la même
14 réponse que pour l'Ontario. La réponse
15 varie selon les différentes transactions
16 et selon les profils de marché. Je pense
17 qu'il n'y a pas moyen de répondre
18 génériquement ou même par quelques cas
19 types à votre question.
20 Q.247 D'accord. Merci. Maintenant, si on tient
21 compte de la conception du réseau de
22 transport qui est une conception radiale
23 et aussi du quasi monopole de la
24 production par HQP, est-ce que vous pouvez
25 expliquer la faisabilité de la

1 par exemple, plus dans la région de New-
2 York, excluons le nord de l'État où on a
3 un réseau fortement maillé avec des
4 centrales un peu partout, des bouts de
5 lignes qui relient chacune de ces
6 centrales-là, on peut conceptuellement
7 croire que la topologie du réseau s'y
8 prête, s'y prête mieux que la topologie
9 radiale.
10 Ceci dit, la topologie radiale ne
11 l'exclut pas d'emblée mais en termes
12 généraux, on peut concevoir que ça s'y
13 prête moins.
14 Q.249 Donc, vous confirmez aussi que... vous
15 pouvez confirmer que la modification à
16 l'article 15.4 signifie que la répartition
17 des ressources pourra aussi être faite via
18 les interconnexions, donc pas seulement à
19 l'intérieur du réseau?
20 R. Oui, dans tous les cas sujets à étude et à
21 faisabilité technique et que ça rencontre
22 les conditions pour le faire. Ce n'est
23 pas exclu.
24 Q.250 Maintenant, suite à la modification qui
25 est proposée à l'article 15.4, est-ce que

Page 162

1 le Transporteur pourrait changer
2 temporairement le choix
3 d'approvisionnement qui a été fait par le
4 Distributeur, HQD, par des ressources
5 énergétiques qui seraient en provenance
6 d'autres fournisseurs que ceux, en fait,
7 qui sont prévus au plan
8 d'approvisionnement du Distributeur?
9 R. Pouvez-vous la répéter, s'il vous plaît?
10 Q.251 Je peux la reformuler. En fait, est-ce
11 que le Transporteur a considéré, lorsqu'il
12 a demandé la modification à l'article
13 15.4, le fait que les distributeurs, à
14 l'exception des réseaux privés, doivent
15 quand même faire approuver un plan
16 d'approvisionnement par la Régie pour
17 satisfaire à les besoins des marchés
18 québécois qui inclut un choix des sources
19 d'approvisionnement? Est-ce que le
20 Transporteur a tenu compte de cet élément-
21 là?
22 R. Je ne suis pas sûr que je vois le lien que
23 vous faites entre les deux.
24 Q.252 D'accord. Mais vous comprenez la
25 question? Vous voulez que je la reformule

Page 163

1 encore?
2 R. Bien, je ne suis pas à la recherche d'un
3 synonyme de la même chose. C'est parce
4 que je ne suis pas sûr que je comprenne le
5 lien que vous faites entre plan des
6 charges, modification à 15.4 et qu'est-ce
7 que vous cherchez comme précision à cet
8 égard-là?
9 Q.253 Bien, en fait, ce qu'on en comprend, c'est
10 que suite à la modification, le
11 Transporteur pourrait effectuer disons une
12 modification du plan d'approvisionnement
13 du distributeur puis ce plan
14 d'approvisionnement là est quand même
15 accepté et approuvé par la Régie. Donc,
16 on se demande si le Transporteur a tenu
17 compte de ces faits-là?
18 R. Oui, je ne crois pas que ce dont il est
19 question ici c'est de modifier le plan des
20 charges et des ressources, si c'est ce à
21 quoi vous faites référence, que le
22 Distributeur envoie et qui est, par
23 ailleurs, approuvé par la Régie également
24 dans les causes tarifaires du
25 distributeur.

Page 164

1 C'est pour ça que je ne voyais pas le
2 lien mais je comprends maintenant.
3 Donc, oui, on en a tenu compte et non
4 ça n'a pas pour effet de changer le plan
5 des charges. Ça ne pourrait pas avoir
6 pour effet de changer le plan des charges
7 et des ressources.
8 Q.254 Donc, le Transporteur ne pourrait pas
9 changer le choix d'approvisionnement qui a
10 été fait par le distributeur par des
11 ressources énergétiques qui proviendraient
12 de d'autres fournisseurs que ceux qui sont
13 prévus à son plan d'approvisionnement?
14 R. Tout en respectant les charges. Juste
15 pour m'aider, je peux-tu vous demander de
16 la... juste de la répéter?
17 Q.255 Pas de problème, oui.
18 R. Ce n'est pas nécessairement de la
19 reformuler, juste la répéter.
20 Q.256 Non, non, la répéter. Donc, est-ce que ça
21 signifie que le... bien, est-ce que vous
22 me confirmez que le Transporteur ne
23 pourrait pas changer le choix
24 d'approvisionnement qui a été fait par le
25 distributeur dans le cadre de son plan

Page 165

1 d'approvisionnement?
2 R. Et substituer une ressource tierce, par
3 exemple, qui n'a pas été désignée?
4 Q.257 Oui.
5 LE PRÉSIDENT :
6 Q.258 Est-ce qu'il n'y a pas la notion ici de
7 consentement du distributeur qui serait
8 en... qui devrait être pris en ligne de
9 compte dans votre question? Je ne sais
10 pas, là. La proposition est de requérir
11 le consentement du propriétaire de la
12 ressource.
13 R. Du propriétaire.
14 Me GENEVIEVE PAQUET :
15 Bien, en fait, nous... ce n'était pas vraiment au
16 niveau du consentement mais c'était plutôt dû au
17 fait que le plan d'approvisionnement est quand même
18 approuvé déjà par la Régie.
19 LE PRÉSIDENT :
20 Oui.
21 Me GENEVIEVE PAQUET :
22 Donc, pour savoir cette modification-là comment elle
23 peut s'appliquer dans les circonstances.
24 LE PRÉSIDENT :
25 Vous voulez savoir si le Transporteur pourrait

42 (Pages 162 to 165)

Page 166

1 modifier ce plan de lui-même sans que...
 2 Me GENEVIEVE PAQUET :
 3 Exactement, par rapport...
 4 LE PRÉSIDENT :
 5 Sans que le distributeur soit consulté?
 6 Me GENEVIEVE PAQUET :
 7 Oui.
 8 R. Bien, merci, Monsieur Carrier. Bien, en
 9 fait, je pense que la réponse est
 10 effectivement qu'on a dit que ça prenait
 11 le consentement du propriétaire de la
 12 ressource.
 13 Dans le cas d'une source qui est
 14 désignée par le distributeur, il n'est pas
 15 nécessairement propriétaire de la
 16 ressource mais comme il faudrait aller
 17 voir le propriétaire de la ressource,
 18 celui-ci est vraisemblablement au courant
 19 que cette ressource est désignée.
 20 J'imagine que son consentement devrait
 21 tenir compte... devrait prendre ça en
 22 compte et tenir compte des solutions
 23 alternatives.
 24 Je pense que c'est le meilleur
 25 éclairage que je peux vous fournir.

Page 167

1 Q.259 D'accord. Maintenant, Monsieur Clermont,
 2 est-ce que vous savez pour quelle raison
 3 le Transporteur ne propose pas dans le
 4 cadre des modifications à l'article 15.4,
 5 étant donné qu'il propose la nouvelle
 6 répartition, pourquoi on ne propose pas un
 7 libellé qui permettrait de prioriser des
 8 ressources renouvelables?
 9 R. Essentiellement, parce que le monde dans
 10 lequel on vit au Québec est, à toutes fins
 11 pratiques, constitué de ressources
 12 renouvelables.
 13 Q.260 Puis est-ce que, malgré ces faits, est-ce
 14 que le Transporteur pourrait être ouvert à
 15 proposer quand même un libellé qui
 16 reconnaîtrait le caractère spécifique du
 17 Québec en matière de production
 18 énergétique qui est renouvelable, qui
 19 serait liée peut-être aux objectifs de la
 20 stratégie énergétique du Québec?
 21 Me ÉRIC DUNBERRY :
 22 Monsieur le Président, juste pour
 23 comprendre, vous incluez ou vous excluez
 24 les ressources hydrauliques du mot
 25 « ressources renouvelables »?

Page 168

1 Me GENEVIEVE PAQUET :
 2 On les inclut.
 3 Me ÉRIC DUNBERRY :
 4 Merci.
 5 R. Je suis pas sûr que les... je comprends
 6 voter question. Je comprends l'objectif
 7 aussi. Je suis pas sûr que les Tarifs et
 8 conditions sont la bonne place pour
 9 atteindre l'objectif que vous souhaitez
 10 d'une part parce qu'on vient d'ouvrir...
 11 la modification qui est là vient d'ouvrir
 12 des portes, d'ouvrir des possibilités et
 13 de les rebaliser avec d'autres conditions,
 14 c'est comme ouvrir la porte, la refermer
 15 un peu avec d'autres conditions.
 16 Bien, comme je disais, dans le cas du
 17 Québec typiquement, l'ensemble de... en
 18 tout cas, l'immense majorité des
 19 ressources de production sont déjà de
 20 nature renouvelable mais je ne suis pas
 21 sûr que les Tarifs et conditions sont
 22 l'endroit approprié pour atteindre
 23 l'objectif que vous cherchez.
 24 Q.261 D'accord. Ma dernière question, si on
 25 considère la nature qui est conditionnelle

Page 169

1 du service ferme conditionnel, est-ce
 2 qu'il serait possible pour le Transporteur
 3 de prévoir une limite de temps concernant
 4 la période de transition de l'aménagement
 5 de la nouvelle répartition des ressources
 6 ou ce n'est pas possible étant donné que
 7 ça peut jouer... étant donné qu'il peut y
 8 avoir d'autres connexions qui vont se
 9 faire si ce n'est pas évaluable?
 10 R. Bien, je pense que c'est vraiment une
 11 question de cas par cas. C'est vraiment
 12 un cas de situation où chaque situation
 13 pourrait être différente. C'est pour ça
 14 que FERC a mis cette notion de
 15 réévaluation aux deux ans. Comme on n'est
 16 pas en attente d'ajouts au réseau, FERC a
 17 mis cette réévaluation aux deux ans. Je
 18 pense que c'est une mesure de prudence.
 19 Mais sinon c'est vraiment au cas par
 20 cas. S'il y a un ajout au réseau, il y a
 21 déjà une durée limitée qui est le temps de
 22 la construction. Si on n'est pas dans le
 23 cas d'ajout au réseau mais qu'on est dans
 24 l'alternative aux ajouts au réseau, bien,
 25 FERC a déjà prévu cette réévaluation aux

43 (Pages 166 to 169)

Page 170	Page 172
1 deux ans. Je pense que les balises sont 2 déjà présentes. 3 Q.262 Donc, ce serait trop complexe de prévoir 4 une limite de temps. 5 R. Et je ne pense pas qu'on peut avoir de cas 6 général, générique. 7 Q.263 D'accord. Merci, Monsieur Clermont. Ça 8 termine mes questions. Merci. 9 LE PRÉSIDENT : 10 Merci, Maître Paquet. Pour EBMI, maître Hamelin. 11 14H24 12 CONTRE-INTERROGÉ Me PAULE HAMELIN : 13 Alors, Paule Hamelin pour Énergie Brookfield 14 Marketing inc. 15 Q.264 Rebonjour, Monsieur Clermont. 16 R. Bonjour. 17 Q.265 Alors, juste peut-être une première 18 question pour fins de clarification. On a 19 parlé de la question de l'avis qui était 20 requis. 21 Je veux juste, de façon précise, dans 22 les deux textes, tant dans le texte de la 23 FERC que dans le texte proposé par le 24 Transporteur, qu'on s'entende sur les 25 distinctions pour que ce soit clair au	1 insuffisant 2 capability on its 3 Transmission System... 4 the Transmission 5 Provider will use due 6 diligence to provide 7 redispach from 8 resources... 9 until... » 10 Ça, c'est le premier texte. Donc, 11 j'attire votre attention sur le fait qu'on 12 dit Transmission Provider will use due 13 diligence to provide redispach from its 14 own resources. 15 Et par opposition, le texte proposé 16 par HQT, donc à la pièce HQT-4, 0401, à la 17 page 65 où on voit que le Transmission 18 Provider... bon.: 19 « It will use due 20 diligence upon 21 reception of a written 22 request from the 23 Transmission 24 Customer. » 25 Donc, vous êtes d'accord avec moi qu'une
Page 171	Page 173
1 niveau des notes et du dossier. 2 Alors, je vous réfère tout d'abord à 3 la pièce HQT-4, 04-01R, qui est votre 4 Tarifs et conditions mais en anglais. Ça 5 va? 6 R. Oui. 7 Q.266 Et l'autre document va être le texte de 8 l'OATT qui se retrouve à l'ordonnance 9 890.B, je pense que c'est l'annexe B. 10 R. Pas 890.B, 890 annexe B? 11 Q.267 C'est 890.B, annexe B. Et c'est à la page 12 61 qu'on retrouve l'article 15.4. 13 R. J'ai les deux documents. 14 Q.268 D'accord. Je veux juste confirmer avec 15 vous, si je lis le 15.4 de la FERC, on 16 voit: 17 « If the Transmission 18 Provider determines 19 that it cannot 20 accommodate a 21 Completed Application 22 for Long-Term Firm 23 Point-To-Point 24 Transmission Service 25 because of	1 des distinctions c'est l'ajout par le 2 Transporteur de la notion de upon 3 reception of a written request from the 4 Transmission Customer, vous êtes d'accord 5 avec moi? 6 R. Je suis d'accord avec vous que le mot 7 written n'apparaît pas dans le texte que 8 vous m'avez lu. Je vous réfère à ma 9 réponse à la question semblable que maître 10 Turmel je crois m'a posée à l'effet que ça 11 me semble être dans la logique de la façon 12 dont ça fonctionne les communications. 13 Q.269 O.K., je vais revenir avec le dernier bout 14 de votre réponse. Est-ce que vous êtes 15 d'accord avec moi également qu'une autre 16 distinction qui se retrouve entre les deux 17 textes, si je lis par la suite: 18 « Redispatch from 19 resources in the 20 Transmission 21 Provider's control 22 area. » 23 Comparativement à: 24 « Redispatch from its 25 own resources. »

Page 174

1 Vous êtes d'accord avec moi que les deux
2 textes encore une fois ne sont pas
3 similaires sur ce côté-là?
4 R. Absolument. Cette distinction-là reflète
5 la nature, la reconnaissance qu'il y a que
6 le Transporteur au Québec ne possède pas
7 de ressources.
8 Q.270 D'accord. Pour ce qui est de la question
9 de la demande écrite, je pense que vous
10 avez dit à monsieur Turmel que cette
11 demande écrite là pourrait être faite dès
12 une demande de réservation de transport.
13 Est-ce que c'est bien votre réponse?
14 R. Oui. En fait, oui, j'ai dit que, au
15 moment où la demande de service est faite,
16 la lettre qui fait la demande de service
17 pourrait très bien inclure la demande
18 d'étudier la nouvelle répartition ou le
19 service conditionnel, oui.
20 Q.271 Et ce, même si à ce stade-là on ne sait
21 même pas s'il y a une capacité sur le
22 réseau?
23 R. Oui, le client pourrait dire: Je souhaite
24 que cette possibilité-là soit regardée.
25 Q.272 Est-ce que ce ne serait pas aussi possible

Page 176

1 ensemble. La lecture qu'on fait de
2 d'autres articles de 890, ce qui ne
3 l'exclut pas, puis c'est dans la logique
4 des communications.
5 Q.275 Dans l'application future de ce service-
6 là, est-ce que l'on doit comprendre que le
7 Transporteur va tenir compte aussi de
8 l'harmonisation proposée qu'il veut faire
9 au niveau des ATC quant aux réseaux
10 voisins?
11 R. Je ne suis vraiment pas sûr que je vois le
12 lien entre les deux.
13 Q.276 Bien, disons par rapport, encore une fois,
14 Nouvelle-Angleterre, est-ce que ça veut
15 dire que ce service-là ne serait pas
16 offert si HQP détient déjà 1200 mégawatts
17 de capacité?
18 R. Vous parlez du service conditionnel ferme
19 ou de la nouvelle répartition de
20 ressources?
21 Q.277 Je parle du service conditionnel ferme.
22 R. Bien, sans prendre d'exemple spécifique,
23 pour qu'un service conditionnel ferme soit
24 disponible, il faut qu'il y ait de la
25 capacité. Alors, sans rentrer dans

Page 175

1 de faire cette même... de considérer que
2 dans l'entente d'étude d'impact, cette
3 possibilité-là soit aussi aménagée?
4 R. Oui, ça pourrait également être au moment
5 de l'étude d'impact.
6 Q.273 D'accord.
7 R. Ce qui est clair là, la volonté, ou en
8 fait l'intention qui est ici c'est que ça
9 prend un signal que le client souhaite
10 qu'une telle étude soit faite. Et ce
11 signal-là, ce qu'on dit c'est que dans la
12 logique des communications, compte tenu
13 que ça implique des coûts, que ça implique
14 des délais, vraisemblablement des délais,
15 c'est raisonnable et c'est dans la logique
16 que cette demande-là, que ce signal-là
17 soit écrit.
18 Q.274 Et votre position c'est ce même si la FERC
19 n'exige pas dans son texte de l'OATT qu'un
20 tel signal soit précisé?
21 R. La lecture qu'on fait de d'autres
22 paragraphes de l'ordonnance de la FERC...
23 le texte que vous m'avez lu là, je
24 consens, je vous concède que ce n'est pas
25 écrit written dans le texte qu'on a lu

Page 177

1 coordination, pas coordination,
2 harmonisation, pour qu'un service
3 conditionnel puisse être offert, il faut
4 qu'il y ait au moins une partie du service
5 qui soit disponible, donc il faut qu'il y
6 ait de la capacité.
7 Q.278 Donc, dans le contexte de la Nouvelle-
8 Angleterre, ce serait, pour les 34
9 prochaines années, ce ne serait pas
10 possible?
11 R. D'avoir du service conditionnel ferme?
12 Q.279 Oui.
13 R. Long terme. Dans le contexte actuel, vous
14 avez raison.
15 Q.280 D'accord.
16 R. A moins qu'il y ait des changements aux
17 conditions qu'on connaît aujourd'hui.
18 Q.281 Effectivement, O.K. Je vous remercie.
19 Ça complète mes questions.
20 LE PRÉSIDENT :
21 Merci, Maître Hamelin.
22 Pour l'ACEF de Québec? Maître Falardeau?
23 CONTRE-INTERROGÉ PAR Me DENIS FALARDEAU
24 Monsieur le Président, une question.
25 Q.282 Monsieur Clermont, bonjour.

45 (Pages 174 to 177)

Page 178

1 R. Bonjour.
2 Q.283 Nous allons prendre le document HQT-2,
3 document 2, à la page 19. C'est une
4 question relative à l'article 27.
5 R. C'est la fiche à laquelle vous faites
6 référence?
7 Q.284 Oui, c'est ça.
8 R. O.K.
9 Q.285 Et je vais lire avec vous un extrait de la
10 fiche. A la quatrième ligne de la fiche
11 de l'article 27, à l'extrême droite, ça
12 commence par:
13 « Dès qu'une étude
14 d'impact sur le réseau
15 exécutée par le
16 Transporteur met en
17 évidence des
18 contraintes de
19 capacité qui peuvent,
20 sujet aux conditions
21 prévues à l'article
22 15.4, être
23 solutionnées... »
24 Et là vous proposez de biffer:
25 « ... de façon plus

Page 180

1 soit pas que ce critère qui puisse être
2 pris en compte.
3 Q.286 O.K. Donc, je comprends qu'il y a une
4 multitude de critères qui vont être passés
5 au crible?
6 R. Bien, il pourrait y en avoir d'autres que,
7 dépendant des conditions, que strictement
8 le facteur économique.
9 Q.287 Merci.
10 Merci, Monsieur le Président.
11 LE PRÉSIDENT :
12 Merci, Maître Falardeau.
13 Pour la Régie, Maître Ouimette?
14 CONTRE-INTERROGÉ PAR Me JEAN-FRANÇOIS OUIMETTE
15 Alors, merci, Monsieur le Président. Peut-être deux
16 questions.
17 Q.288 Bien, en fait, nous avons quelques
18 questions concernant la demande écrite
19 requise par le client. Je pense que vous
20 avez répondu en grande partie à nos
21 interrogations.
22 Vous avez, entre autres, mentionné
23 que la demande du client pouvait être
24 faite soit lors de la demande de
25 réservation au départ, soit lors de la

Page 179

1 économique grâce à une
2 nouvelle répartition
3 des ressources situées
4 dans la zone de
5 réglage du
6 Transporteur... »
7 Et caetera, et caetera, et caetera.
8 C'est la proposition de façon plus
9 économique, je comprends que le
10 Transporteur... ce n'est pas pour une
11 question d'économie de mots qu'il propose
12 d'enlever justement cette notion-là, de
13 façon plus économique. Est-ce à dire qu'à
14 l'avenir j'appellerais ça, ce critère,
15 économique, qui serait carrément éliminé?
16 R. Non, je pense que la modification...
17 d'ailleurs, il y a eu une réponse à une
18 DDR à cet égard-là, à cet effet-là.
19 L'idée c'est de ne pas le restreindre
20 qu'à ce critère-là. Donc, ce critère-là
21 n'est bien sûr pas disparu puisqu'il doit
22 faire un sens business pour tout le monde.
23 Le critère n'est pas disparu.
24 Je pense que la volonté ou
25 l'intention c'était d'élargir et que ça ne

Page 181

1 signature de la convention d'étude
2 d'impact, si je comprends bien. Puis, ça
3 peut être fait entre les deux, j'imagine,
4 également?
5 R. Absolument.
6 Q.289 O.K. Et dans le cas où cette demande-là
7 serait faite lors de la signature de la
8 convention d'étude d'impact, à ce moment-
9 là, à quel moment le consentement des
10 producteurs ou du producteur devrait être
11 obtenu concernant l'allocation, la
12 nouvelle répartition des... j'essaie juste
13 de comprendre dans la séquence la manière
14 de... parce que j'ai compris à une réponse
15 que vous avez donnée à une demande de
16 renseignements je pense que, en principe,
17 ce consentement-là devait être obtenu
18 avant la signature de la convention.
19 R. Effectivement, c'est ce qu'on a répondu,
20 ou en parallèle pour en arriver.
21 L'idée c'est que si le consentement
22 n'est pas obtenu avant le début de
23 l'étude, il y a un risque que cette étude-
24 là étudie des choses qui ne soient pas...
25 des solutions qui ne soient pas possibles

46 (Pages 178 to 181)

Page 182

Page 184

1 s'il n'y avait pas de consentement, par
2 exemple. D'où l'idée où typiquement on
3 dit: Bien, le consentement devrait être
4 là, présenté par le client, au moment où
5 on fait l'étude pour qu'on sache quelles
6 ressources peuvent ou ne pas être parties
7 à la solution.

8 Q.290 O.K. Mais est-ce que le consentement...
9 vous me dites ça devrait idéalement être
10 donné avant la signature mais est-ce que
11 c'est obligatoire ou si c'est suggéré?

12 R. Bien, la logique c'est celle que je viens
13 de vous dire. L'idée c'est de ne pas
14 étudier de solutions, de passer des
15 semaines à étudier des solutions qui
16 finalement ne sont pas faisables ou ne
17 sont pas réalisables. Donc, est-ce que
18 c'est strictement à la signature sinon,
19 sous peine d'arrêt de mort, je pense que
20 ce n'est pas ça qu'on dit.

21 Mais le moment de la signature est un
22 bon moment parce que toutes les conditions
23 sont claires, on vient de s'entendre.
24 Parce que la convention d'étude d'impact
25 précise... c'est une forme de contrat qui

1 les mêmes.

2 Est-ce que votre réponse est la même
3 pendant les heures ou des périodes où il y
4 a des restrictions? Autrement dit, s'il
5 existe des restrictions au service, est-ce
6 que le client doit tout de même payer le
7 tarif total?

8 R. Prenons un cas, un exemple précis pour
9 être clair. Votre demande est pour un
10 service de 100 mégawatts et le
11 Transporteur vous indique que, à certaines
12 périodes ou certaines conditions de
13 réseau, la capacité ne pourra être que de
14 80 mégawatts. Alors, pour les périodes où
15 vous passez 100 mégawatts ou le service
16 est à la hauteur de 100 mégawatts, vous
17 payerez les tarifs de transport pour 100
18 mégawatts. Et pour les périodes où il est
19 à 80 mégawatts, vous payerez pour 80
20 mégawatts. Est-ce que c'est clair?

21 Q.292 Oui, oui.

22 LE PRÉSIDENT:

23 Q.293 Au prorata à ce moment-là si c'est un
24 service annuel?

25 R. Au prorata. Si c'est un service annuel,

Page 183

Page 185

1 précise entre vous et nous les attentes,
2 vos besoins, vos demandes et ce qui sera
3 étudié. Ça apparaît comme un bon moment
4 pour que ça y soit.

5 Est-ce que si ça arrive le lendemain
6 alors que l'étude n'est pas commencée,
7 comme je dis, c'est nécessairement fatal,
8 ce n'est pas ça que je dis. L'idée c'est
9 d'éviter de faire des études sur des
10 solutions qui ne seraient pas réalisables
11 ou faisables.

12 Q.291 Et maintenant je vais vous référer à la
13 pièce HQT-8, document 1, à la réponse
14 donnée à la question 8.1. Je pense que
15 c'est... oui, c'est les questions de la
16 Régie. Où la Régie vous demandait de
17 préciser la tarification de ce service en
18 référant au service ferme conditionnel
19 tenant compte notamment des restrictions
20 qui y sont associées.

21 Vous avez répondu que le service
22 ferme conditionnel est une option qui est
23 offerte par le Transporteur aux clients de
24 service point à point de long terme. En
25 conséquence, les tarifs applicables sont

1 oui, effectivement.

2 Ceci dit, comme vous savez, notre
3 tarif, horaire quotidien, mensuel,
4 hebdomadaire, annuel, c'est le même divisé
5 par 12, 52.

6 Me JEAN-FRANÇOIS OUIMETTE:

7 Q.294 O.K., ça complète. Ça répondait
8 effectivement à notre question, Monsieur
9 Clermont. Je vous remercie.

10 CONTRE-INTERROGÉ PAR LE PRÉSIDENT:

11 Peut-être une question.

12 Q.295 J'aimerais que vous précisiez, dans la
13 présentation que vous venez de faire au
14 niveau des questions particulières, quant
15 à la notion que le Transporteur n'est pas
16 propriétaire des ressources de production,
17 vous avez mentionné que c'était déjà le
18 cas actuellement. Le texte du Tarif
19 actuel à 13.5 mentionnait l'obligation
20 d'effectuer la nouvelle répartition à
21 partir des ressources dans la zone de
22 réglage du Transporteur, mais le
23 Transporteur n'en était pas propriétaire.
24 Vous avez fait une comparaison avec le
25 transmission providers' resources.

Page 186

1 Est-ce que vous pouvez expliquer
2 davantage la portée ici là de ce que vous
3 avez mentionné, clarifier peut-être.
4 R. Oui. Alors, dans nos Tarifs, on a enlevé
5 toute référence à les ressources du
6 Transporteur, parce que le Transporteur
7 n'en a pas au Québec. Et comme je disais,
8 ça a déjà été reconnu, je pense, dans
9 plusieurs décisions, je ne pense pas que
10 personne va argumenter que le Transporteur
11 est propriétaire de ressources de
12 production.

13 Ma compréhension, elle est plus
14 limitée pour ce qui est des situations
15 américaines, mais je constate que partout
16 dans les tarifs pro forma, on laisse la
17 porte ouverte à transmission providers'
18 ressources. Je n'ai pas de cas précis en
19 tête dans le marché américain, que je
20 pourrais utiliser pour vous illustrer
21 clairement. Sinon que clairement ici, un
22 libellé de transmission providers'
23 ressources, compte tenu des décisions de la
24 Régie et de ce qui est déjà dans le tarif
25 ne nous semble pas compatible avec le

Page 187

1 cadre qui est déjà dans nos Tarifs et
2 conditions.
3 Q.296 Et puis l'exigence d'obtenir le
4 consentement du propriétaire des
5 ressources, dans le texte existant des
6 Tarifs, je crois cette mention-là n'était
7 pas là telle quelle, alors qu'elle le
8 devient de façon comparable à ce que la
9 FERC a intégré dans son ordonnance 890 et
10 suivantes?

11 R. Je vous suggère qu'elle est déjà à
12 l'annexe C de nos Tarifs et conditions
13 actuels. Et qu'on la retrouve encore à
14 l'annexe... pas à l'annexe, qu'on la
15 retrouve évidemment dans 890, genre
16 paragraphe 1003, 1006, 1007, de 890. Mais
17 je vous suggère que c'est déjà présent à
18 l'annexe C des Tarifs et conditions
19 actuels du Transporteur.

20 Q.297 Je vais m'y rendre. L'appendice C à ce
21 moment-là?

22 R. Oui.
23 Me ÉRIC DUNBERRY :
24 Feuille 172.
25 LE PRÉSIDENT :

Page 188

1 Pardon?
2 Me ÉRIC DUNBERRY :
3 Feuille 172.
4 LE PRÉSIDENT :
5 172, merci.
6 LE TÉMOIN :
7 R. Ça dépend des versions. Donc, appendice
8 C...
9 LE PRÉSIDENT :
10 Q.298 O.K., je l'ai.
11 R. Ça commence par 1, 2, à la deuxième page,
12 il y a un paragraphe 3. Ensuite, il y a
13 un paragraphe qui commence par:
14 « Les valeurs de
15 capacité de
16 transport. »
17 Et la dernière phrase de ce paragraphe
18 « Et une entente
19 préalable avec le
20 producteur exploitant
21 des groupes turbines
22 et alternateurs est
23 requise pour chaque
24 demande de réservation
25 d'un service de

Page 189

1 transport. »
2 LE PRÉSIDENT :
3 Q.299 Très bien, merci. Ça complète les
4 questions de la formation. Je vous
5 remercie.
6 Me MARIE-CHRISTINE HIVON :
7 Monsieur le Président, si c'était possible de
8 prendre peut-être cinq minutes de pause. Je vais
9 voir, si j'ai un réinterrogatoire, ce ne sera pas
10 plus long que cinq minutes.
11 LE PRÉSIDENT :
12 O.K.
13 Me MARIE-CHRISTINE HIVON :
14 Merci.
15 LE PRÉSIDENT :
16 Pas de problème. Donc, nous allons prendre une
17 pause de cinq minutes et revenir à 2 h 50.
18 SUSPENSION DE L'AUDIENCE
19 REPRISE DE L'AUDIENCE
20 14h54
21 LA GREFFIERE :
22 Veuillez prendre place, s'il vous plaît.
23 LE PRÉSIDENT :
24 Reprise de l'audience. Maître Hivon.
25 Me MARIE-CHRISTINE HIVON :

48 (Pages 186 to 189)

Page 190

1 Je n'aurai pas de questions en réinterrogatoire pour
2 le témoin.
3 LE PRÉSIDENT :
4 Donc, la Régie remercie le témoin pour l'audition de
5 ce panel.

6 Donc, nous allons ajourner les travaux
7 pour aujourd'hui. Quant au déroulement des
8 prochaines journées, est-ce que nous avons des
9 indications plus récentes quant à la disponibilité à
10 la fois des panels mais aussi des témoins, monsieur
11 Hanser et monsieur Orans ou...

12 Me ÉRIC DUNBERRY :
13 Monsieur Orans nous avait confirmé, comme j'ai fait
14 rapport ce matin, il n'y a pas eu de changement
15 quant à monsieur Orans. Il n'est malheureusement
16 pas disponible. Ce qu'il nous avait dit la semaine
17 dernière, c'est confirmé, ce ne sera pas possible
18 pour lui de revenir.

19 Quant à monsieur Hanser, la semaine
20 dernière lorsqu'on l'a quitté, il nous avait dit
21 qu'il avait certaines possibilités, certaines
22 disponibilités. Je dois communiquer avec lui ce
23 soir. On lui a envoyé un courriel ce matin.

24 Cela dit, quant au second panel, je dois
25 avoir une discussion avec mes clients effectivement

Page 191

1 parce que ce matin vous avez indiqué, suite à votre
2 décision, qu'il pouvait effectivement y avoir
3 certains aménagements qui doivent être faits compte
4 tenu de l'admissibilité sous réserve et avec
5 certains commentaires additionnels que la Régie a
6 livrés du rapport de monsieur Roach. Alors, ça,
7 pour ça, on doit avoir une discussion avec le client
8 quant à la position qu'il prendra suite à cette
9 décision rendue ce matin.

10 Pour les autres panels, bien, écoutez,
11 Monsieur le Président, demain on avait annoncé le
12 thème 11 qui pourra être le suivant. Madame Roquet
13 sera avec nous demain matin pour discuter de cette
14 question-là. Je le dis en son absence, mais je
15 pense que ça a été confirmé.

16 Et par la suite, le thème 13, Service
17 complémentaire qui est dans la séquence... pardon,
18 Service secondaire qui est dans la séquence.

19 Et suivant, évidemment, le temps qu'il
20 nous restera et la présence de madame Lalande
21 demain, on pourra aborder des sujets comme 14 ou 15
22 de façon à être efficace et de profiter de la
23 présence de madame Lalande ou de monsieur Clermont,
24 là, 14, 15, 16. Je pense qu'on pourra essayer de
25 glisser certains sujets à l'intérieur de plages qui

Page 192

1 pourraient se dégager demain dans la journée.

2 LE PRÉSIDENT :

3 Et puis la Régie a indiqué ce matin qu'il y avait
4 une difficulté au niveau de la disponibilité des
5 services de traduction pour jeudi. La Régie est
6 prête à siéger quand même pour des panels où il n'y
7 aurait pas d'expert anglophone mais est-ce qu'il y a
8 des représentations des parties à ce sujet? Oui.
9 Maître Turmel.

10 Me ANDRÉ TURMEL :

11 A cet effet, Monsieur le Président, j'attendais que
12 mon confrère nous indique à l'égard de son expert,
13 monsieur Hanser, s'il était ici peut-être
14 tentativement jeudi, là. Je comprends qu'on aura
15 une réponse plus tard demain.

16 Nous, bien sûr, on est prêts demain à
17 faire en rafale les sujets qu'il reste. Avec la
18 présence de monsieur Hanser jeudi ça aurait été très
19 bien pour avancer.

20 LE PRÉSIDENT :

21 Mais disons que jeudi nous n'avons pas de service de
22 traduction simultanée.

23 Me ANDRÉ TURMEL :

24 Oui, mais comme... si monsieur Hanser est là, il
25 témoigne en anglais, le tout se passe...

Page 193

1 Me MARIE-CHRISTINE HIVON :

2 Si les questions lui sont adressées en français,
3 habituellement...

4 Me ANDRÉ TURMEL :

5 La plupart des questions sont quand même adressées
6 en... en tout cas. Je peux vous dire qu'on est
7 quand même, on est flexible si monsieur Hanser est
8 ici jeudi, on peut quand même avancer. Ça ne posera
9 pas un problème de notre côté.

10 LE PRÉSIDENT :

11 De votre côté.

12 Me ANDRÉ TURMEL :

13 Et, par ailleurs, mon confrère a mentionné des
14 sujets...

15 LE PRÉSIDENT :

16 Et quant à continuer sur les autres panels jeudi
17 jusqu'à épuisement de la preuve.

18 Me ANDRÉ TURMEL :

19 Bien non, c'est-à-dire...

20 LE PRÉSIDENT :

21 Les autres panels du Transporteur.

22 Me ANDRÉ TURMEL :

23 Surtout les autres panels demain... demain et
24 vendredi parce que mes clients veulent comprendre
25 tous les panels qui sont présentés en français par

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

COPIE

DEMANDE RELATIVE A LA MODIFICATION DES TARIFS
ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT
D'HYDRO-QUÉBEC A COMPTER DU 1ER JANVIER 2009

DOSSIER : R-3669-2008

RÉGISSEURS : M. RICHARD CARRIER, président
Mme LUCIE GERVAIS
M. JEAN-FRANÇOIS VIAU

AUDIENCE DU 14 FÉVRIER 2011

VOLUME 13

DENISE TURCOT
sténographe officielle

Page 2 R-3669-2008 14 FÉVRIER 2011 COMPARUTIONS Me JEAN-FRANÇOIS OUMETTE, procureur de la Régie REQUÉRANTE : Me ÉRIC DUNBERRY et Me MARIE-CHRISTINE HIVON et Me LAURENCE GÉVRY-FORTIER, procureurs de Hydro-Québec Transporteur (HQT) INTERVENANTS : Me DENIS FALARDEAU, procureur de Association coopérative d'économie familiale de Québec (ACEF) Me PAULE HAMELIN et Me NICOLAS DUBÉ, procureurs de Énergie Brookfield Marketing inc. (EBMI) Me GENEVIEVE PAQUET, procureure de Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAMÉ) Me ANDRÉ TURMEL et Me PIERRE-OLIVIER CHARLEBOIS, procureurs de Newfoundland Labrador Hydro (NLH) Me LOUISE CADIEUX, procureure de Ontario Power Generation Me ANNIE GARIÉPY, procureure de Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) Me DOMINIQUE NEUMAN, procureur de Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (SE-AQLPA) Me HÉLENE SICARD, procureure de Union des consommateurs (UC) Me JEAN-FRANÇOIS GIRARD, procureur de Union des municipalités du Québec (UMQ)	Page 4 1 MICHEL PERRACHON 2 Interrogés par Me Geneviève Paquet 192 3 4 AUDIENCE CONTINUÉE LE 15 FÉVRIER 2011 A 9 H 00 5 6 ----- 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25
Page 3 1 TABLE DES MATIERES 2 Page 3 4 LISTE DES PIÈCES 5 5 LISTE DES ENGAGEMENTS 7 6 PREUVE DU TRANSPORTEUR 7 DEMANDE DE Me ANNIE GARIÉPY 10 8 PANEL 10 9 SYLVAIN CLERMONT 10 Interrogé par Me Éric Dunberry 12 11 Contre-interrogé par Me Paule Hamelin 18 12 Contre-interrogé par Me André Turmel 42 13 Décisions de la Régie 70 14 Réinterrogé par Me Éric Dunberry 77 15 Contre-interrogé par Me Paule Hamelin 84 16 PREUVE DU TRANSPORTEUR CLOSE 17 18 PREUVE DES INTERVENANTS 19 PANEL ACEFQ 20 RICHARD DAGENAI 21 Interrogé par Me Denis Falardeau 93 22 Contre-interrogé par Me Éric Dunberry 134 23 Contre-interrogé par Me Marie-Christine Hivon . 179 24 PANEL GRAME 25 NICOLE MOREAU	Page 5 1 LISTE DES PIÈCES 2 Page 3 4 HQT-46.1: 5 Présentation PowerPoint de 6 Sylvain Clermont 18 7 C-6-79: Extrait de l'ordonnance 888 de 8 la FERC. 22 9 C-6-80: Décret 27697 du 5 mars 1997. 24 10 C-6-81: Document des Tarifs et 11 conditions des services de 12 transport déposé dans le dossier 13 R-3549-2004. 24 14 HQT-41-2 (B-188): 15 Réponse du Transporteur à 16 l'engagement #8. 89 17 HQT-41-3 (B-189): 18 Réponse du Transporteur à 19 l'engagement #9. 90 20 HQT-41-4 (B-190): 21 Réponse du Transporteur à 22 l'engagement #10. 90 23 HQT-41-5 (B-191): 24 Réponse du Transporteur à 25 l'engagement #11. 90

Page 94	Page 96
1 est daté du 10 juin 2009. Et le deuxième 2 est intitulé Preuve complémentaire de 3 l'ACEF de Québec et celui-ci est daté du 4 19 juin 2009. On peut constater que ces 5 deux documents sont signés par vous. Et 6 là je fais référence au premier document 7 qui est coté C-4-21 et le deuxième, celui 8 du 19 juin il est coté C-4-22. 9 Monsieur Dagenais, ces deux documents 10 ont été rédigés par qui? 11 R. Par moi-même. 12 Q.83 Côté recherche, analyse? 13 R. Exactement. J'aimerais juste vérifier 14 pour le premier document vous aviez parlé 15 du 10 juin ou du 11 juin, parce que c'est 16 le 11 juin qui est indiqué sur le 17 document? 18 Q.84 Sur la version papier c'est effectivement 19 le 10 juin. Mais dans les registres de la 20 Régie on parle du 11 juin effectivement. 21 C'est le même document. 22 R. D'accord. 23 Q.85 Monsieur Dagenais, concernant ces deux 24 documents est-ce que vous êtes en mesure 25 d'affirmer que ces deux documents	1 fardeau de la charge locale était minimisé 2 de l'autre point de vue. 3 Dans les ordonnances, à la base des 4 ordonnances 890 de la FERC, il y avait une 5 reconnaissance que les possibilités de 6 discrimination indues continuaient 7 d'exister dans le domaine du transport. 8 Et considérant, finalement, une discrétion 9 substantielle de la part des 10 transporteurs. Alors on l'avait dans la 11 preuve originale finalement, HQT-5, 12 Document 1 en page 22 d'Hydro-Québec 13 Transport. 14 L'autre élément de notre point de vue 15 c'est qu'Hydro-Québec Transport a peu 16 d'intérêt à maximiser les revenus de 17 service de point à point dans la mesure où 18 c'est la charge locale qui assume la 19 responsabilité première du fardeau des 20 coûts de transport au Québec. 21 On a discuté dans notre preuve, donc 22 du... notre preuve première, de la 23 question des définitions. Il est 24 important pour nous d'avoir des 25 définitions claires qui vont minimiser les
Page 95	Page 97
1 représentent la totalité de votre 2 témoignage si vous aviez à témoigner 3 oralement du contenu de votre analyse? 4 R. Oui, effectivement, ça rassemble les 5 arguments ainsi que les réponses qu'on 6 avait faites à la demande de 7 renseignements de la Régie, la demande 8 numéro 1. 9 Q.86 Monsieur Dagenais, je vous laisse 10 présenter le résumé de votre analyse. 11 R. Je veux juste rappeler les objectifs qui 12 ont été poursuivis par notre implication 13 dans cette cause. C'était d'abord de 14 s'assurer que la charge locale était 15 correctement traitée, qu'il ne se faisait 16 pas imposer des règles finalement qui 17 étaient injustifiées ou inutilement 18 coûteuses ou inefficaces. Et aussi de 19 voir à maintenir un service fiable 20 finalement pour la charge locale. 21 On voulait s'assurer aussi que le 22 service de point à point n'était pas 23 interfinancé par la charge locale et, par 24 contre, que son utilisation était 25 optimisée pour faire en sorte que le	1 chances d'interprétation finalement du 2 règlement. Et on veut s'assurer 3 finalement que les définitions sont à la 4 fois appropriées, adéquates et justes. 5 On a contre-interrogé Hydro-Québec 6 finalement sur un certain nombre de 7 définitions jeudi le 10 février 2011. 8 C'est en pages 80 à 83 des notes sténo. 9 Et maître Dunberry, procureur d'Hydro- 10 Québec a aussi contre-interrogé finalement 11 son propre témoin sur des définitions en 12 pages 107 à 116 finalement des notes sténo 13 de jeudi le 10 février. Et ça nous 14 indique clairement que c'est important 15 qu'on ait une compréhension commune et 16 même sur des définitions comme vente 17 ferme, ressources interruptibles ou 18 intermittentes, et caetera. Il n'y a pas 19 de compréhension nécessairement claire de 20 ce point de vue-là et il est important que 21 ce soit clairement défini dans le 22 règlement. 23 Sur la définition de ressources du 24 réseau intégré, ressources pour le 25 Distributeur, il nous apparaît qu'il y a

Page 98	Page 100
1 possibilité d'interprétation finalement et 2 que ça pourrait apporter finalement 3 contestation dans certains cas des 4 désignations qui sont apportées par le 5 Distributeur et des attestations qu'il 6 apporte. 7 Dans la définition 1.51 des 8 ressources du Distributeur, par exemple, 9 on parle qu'une ressource peut être un 10 contrat, une centrale, un programme 11 commercial, un engagement, une obligation 12 de vente et que ça peut être fourni, 13 alimenté par plusieurs équipements de 14 production. A la base une ressource c'est 15 un équipement de production ou plusieurs. 16 Et on indique clairement dans la 17 définition et c'est aussi à l'intérieur de 18 règlement que cela doit exclure toute 19 ressource ou partie de ressource visée par 20 un engagement de vente à un tiers. Donc, 21 dès le moment où il y a une exportation à 22 partir d'une ressource désignée du 23 Distributeur, normalement cette ressource- 24 là devrait être, selon nous, dé-dédiée ou 25 dé-désignée. Et de sorte que peu importe	1 finalement impliqués dans les évaluations 2 finalement d'études d'impact, que ce soit 3 pour une nouvelle répartition ou une 4 réduction conditionnelle, devrait être 5 discutée à notre sens avec Hydro-Québec 6 Distribution parce que ça peut avoir un 7 impact sur la charge locale, donc sur la 8 fiabilité du service, et faire l'objet 9 donc d'une analyse bénéfice/coût qui, pour 10 nous, doit être transparente. 11 L'horizon de deux ans avant de 12 réévaluer la pertinence d'une nouvelle 13 répartition, des conventions de service 14 conditionnelles pourrait être réduit, à 15 notre sens, si le risque croît avec 16 l'évolution de la demande et si le client 17 accepte de payer finalement pour une 18 nouvelle étude. 19 Alors, à ce moment-là dans le cas, 20 par exemple, où les capacités du réseau 21 sont augmentées après la première année, 22 par exemple, on pense qu'il pourrait y 23 avoir ouverture de la part d'Hydro-Québec 24 Transport pour réévaluer la situation, la 25 justification d'une nouvelle répartition
Page 99	Page 101
1 que les ventes à l'exportation soient 2 fermes ou non, dès qu'on vend à un tiers à 3 partir d'une ressource désignée du 4 Producteur, il y devrait y avoir une 5 suppression de cette ressource-là pour 6 respecter, à notre sens, la définition et 7 le règlement aussi qui vise la désignation 8 des ressources par le Distributeur. 9 Et l'autre exclusion finalement c'est 10 toute partie de ressource qui est visée 11 par... qui ne répond pas aux besoins 12 d'Hydro-Québec Distribution sur une base 13 non interruptible. 14 Alors donc, il y a deux éléments 15 finalement d'exclusion à prendre en compte 16 et ce n'est pas un et l'autre qui doivent 17 être rencontrés, c'est un ou l'autre. 18 Alors, si la ressource sert à fournir des 19 exportations, par exemple, on comprend que 20 c'est des ventes à un tiers et donc que, 21 normalement, la ressource ne peut pas être 22 désignée au sens du règlement. 23 En page 5 de notre preuve initiale, 24 on parle de service conditionnel, service 25 préconfirmé. La question des risques	1 ou les conditions d'un service 2 conditionnel. 3 Pour ce qui est du service 4 provisoire, c'est l'article 19.7. On 5 considère que c'est en partie redondant 6 avec le service conditionnel. Idéalement 7 ça devrait être limité au point à point 8 non ferme sinon cela affaiblit, selon 9 nous, la portée du service conditionnel 10 qui, par contre, présente des priorités 11 différentes associées au point à point 12 ferme, par rapport au point à point ferme. 13 En page 6, on parle de service 14 préconfirmé. Ça réfère aux articles 17.1 15 à 17.3. On pense que le client devrait 16 signer une convention de service dès la 17 demande préconfirmée avec une clause 18 indiquant que le service sera offert 19 conditionnellement à la possibilité pour 20 Hydro-Québec de l'offrir ou d'indiquer à 21 l'article 17.3 et 17.5 que le dépôt sera 22 conservé par Hydro-Québec Transport s'il y 23 a désistement du client. Et, ça, ça vise 24 à accroître l'assurance que le service 25 demandé aboutira à une convention de

Page 102	Page 104
1 service. Puis sinon, on considère qu'il 2 n'y a pas de différence significative 3 entre le service préconfirmé et le service 4 qui n'est pas préconfirmé finalement par 5 le client. 6 Au niveau du calcul de l'ATC, du TTC, 7 il nous apparaît important de vérifier que 8 la méthodologie du calcul de l'ATC et du 9 TTC respecte les exigences des organismes 10 de contrôle finalement que sont le NERC, 11 par exemple, le NPCC, et la FERC s'il y a 12 des prescriptions particulières pour la 13 mesure de l'ATC. Et de l'organisme NAESB, 14 je ne suis pas sûr de la définition, en 15 fait l'organisme qui propose finalement 16 des cadres aux entités qui offrent le 17 service de transport en Amérique du Nord. 18 On considère qu'il y a une 19 possibilité de sous-estimer l'ATC selon ce 20 qu'a indiqué l'expert de NLH finalement. 21 Il y a des éléments qui restent 22 discrétionnaires pour HQT. Et la FERC, et 23 monsieur Hanser en parlait d'ailleurs dans 24 sa présentation de preuve, il existe une 25 marge discrétionnaire finalement dans	1 optionnelles-là. 2 En page 8, on discute de la question 3 des frais requis lors du report du 4 commencement de service. On considère que 5 le paiement d'un mois de service pour une 6 année de report ne couvre pas les coûts 7 liés aux nouveaux investissements assumés 8 par Hydro-Québec Transport. Un mois de 9 service équivaut à 8,33 % de la facture 10 annuelle. Si on regarde, par exemple, au 11 Règlement, la contribution maximale 12 d'Hydro-Québec Transport pour les ajouts 13 au réseau c'est de 622 \$ par kilowatt par 14 exemple. Et Hydro-Québec, normalement, 15 lorsqu'elle a complété les 16 investissements, elle va ajouter à son 17 coût de service finalement, elle va 18 ajouter les investissements dans sa base 19 tarifaire et à ce moment-là elle va devoir 20 couvrir au minimum le rendement qui est de 21 8 % et la dépréciation, par exemple. Et 22 si c'est un investissement qu'on évalue 23 sur 20 ans, c'est 5 % par année. 24 Alors c'est 13 % du 622 \$ finalement 25 qui devrait être couvert minimalement par
Page 103	Page 105
1 l'évaluation de l'ATC et il faudrait à ce 2 moment-là des méthodes, des méthodologies 3 qui soient reconnues, qui soient uniformes 4 pour pouvoir s'assurer finalement qu'il 5 n'y ait pas de discrétion trop importante 6 de la part du Transporteur finalement pour 7 s'assurer qu'effectivement l'ATC va 8 permettre d'utiliser au maximum les 9 parties du réseau. 10 Un autre élément, on parle en page 7 11 que l'ATC est défini essentiellement pour 12 des interconnexions individuelles et que 13 ça ne touche pas les chemins à l'interne, 14 par exemple, et les transactions de 15 passage. Et on pense qu'il y aurait lieu 16 de penser à établir des méthodologies, à 17 proposer des méthodologies pour le calcul 18 de l'ATC pour ces éléments-là. 19 En page 7 toujours, on propose une 20 reformulation de l'article 19.1 pour qu'il 21 soit clair que le client évite les coûts 22 d'étude sur une nouvelle répartition, une 23 réduction conditionnelle dans la mesure où 24 il indique clairement à Hydro-Québec qu'il 25 ne veut pas la réalisation de ces études	1 ce qui va être payé par le client qui 2 demande un report. Alors, ça, ça équivaut 3 à 80,86 \$ du kilowatt, ce qui est plus 4 élevé que le tarif annuel. Alors si on 5 prend 1/12 seulement de ce montant-là, il 6 est clair qu'on ne couvre pas la totalité 7 des coûts qui est assumée par Hydro-Québec 8 Transport et, finalement, par les clients 9 du réseau de transport. 10 Si l'intégration dans la base 11 tarifaire de ces investissements ne se 12 faisait que lors du début véritable des 13 services, le taux de rendement devrait 14 quand même s'appliquer puisqu'on va 15 cumuler le taux de rendement d'année en 16 année jusqu'à tant qu'on va mettre, qu'on 17 va placer les investissements, les 18 montants d'investissements dans la base 19 tarifaire. Alors, à ce moment-là c'est le 20 8 % du rendement qui serait des coûts 21 implicites qui vont être assumés par 22 l'ensemble des clientèles et ça correspond 23 à un montant de 49,76 \$ du kilowatt alors 24 que le 1/12 du tarif c'est plutôt de 25 l'ordre de 6,40 \$ du kilowatt/heure. Il y

Page 106 1 a comme un écart là même si les 2 investissements ne sont pas inscrits dans 3 la base tarifaire dès l'année de leur 4 complétion, mais plutôt on attend que le 5 client demande le service. 6 A ce moment-là il y a quand même un 7 écart important et notre compréhension 8 c'est que c'est la clientèle de la charge 9 locale qui va assumer la principale partie 10 de ces montants, de ces coûts-là qui sont 11 entraînés par les reports finalement du 12 service. 13 Alors, idéalement, je pense qu'on 14 devrait avoir à ce moment-là que le 15 montant à payer par le client serait le 16 maximum entre le 1/12 de la facture 17 annuelle, ce qui est dans le règlement, 18 mais le maximum entre le 1/12 de la 19 facture annuelle et les frais assumés par 20 Hydro-Québec Transport pour le retard 21 finalement de livrer le service. 22 11H45 23 En page 9, on discute des 24 modifications des articles qui visent la 25 charge locale. Ce qu'on peut dire c'est	Page 108 1 question de transparence selon lui. 2 Mais quelle information ça va fournir 3 aux clients, est-ce que ça va être utile 4 finalement? Je ne pense pas dans la 5 mesure où ça réfère à des, d'une part, des 6 trajets internes. Je pense que ça 7 n'affecte pas la disponibilité des 8 services de point à point, par exemple. 9 Ce que ça risque de faire, par 10 exemple, c'est de compliquer la tâche pour 11 Hydro-Québec Distribution, surtout si on 12 exige, par exemple, qu'il y ait des 13 suppressions de ressources dès que le 14 producteur, par exemple, va se servir de 15 certaines ressources pour exporter, par 16 exemple. Alors, ça peut multiplier à ce 17 moment-là les cas d'avoir à supprimer des 18 ressources ou à les redésigner par la 19 suite. Alors, ça, ça peut compliquer 20 drôlement la tâche du distributeur selon 21 notre compréhension. 22 En pages 9 et 10, on parle de service 23 secondaire. La base de service secondaire 24 sert à alimenter la charge locale à partir 25 des ressources non désignées. La question
Page 107 1 que l'ordonnance de la FERC et son OATT ne 2 s'appliquent pas directement donc à la 3 charge locale. Alors, l'obligation faite 4 au distributeur, par exemple, de désigner, 5 supprimer, et caetera, et d'afficher 6 finalement ses ressources sur le site 7 OASIS, par exemple, ne sont pas dictées 8 par l'ordonnance de la FERC comme telle 9 mais plutôt un choix qui est proposé par 10 Hydro-Québec Transport. 11 Et on devrait décider en fonction de 12 l'utilité finalement de ces obligations-là 13 de la pertinence pour à la fois assurer un 14 service fiable et aussi pour assurer 15 finalement que les services de transport 16 de point à point ne sont pas affectés s'il 17 n'y a pas cette information-là disponible, 18 par exemple, sur OASIS. 19 Alors, Hydro-Québec a confirmé dans 20 son contre-interrogatoire finalement que 21 le fait que l'information ne se retrouve 22 pas sur OASIS ne pose pas de problème au 23 Transporteur en termes de gestion du 24 réseau, de planification du réseau, et 25 caetera. C'est plus finalement une	Page 109 1 de la priorité du service secondaire est 2 pour nous importante à prendre en compte. 3 On discute d'éléments... de certaines 4 difficultés finalement dans la définition 5 des priorités qui est donnée par Hydro- 6 Québec Transport par rapport au service 7 non ferme, et caetera. 8 Le problème c'est que le service 9 secondaire n'a pas à être rémunéré dans la 10 mesure où Hydro-Québec Distribution les 11 utilise à l'intérieur de sa capacité 12 maximale réservée pour le réseau, donc à 13 l'intérieur de son service ferme annuel. 14 Et à ce moment-là, on questionne le fait 15 qu'on donne une priorité moindre que le 16 service ferme finalement au service 17 secondaire dans la mesure où il est 18 utilisé à l'intérieur de la capacité 19 réservée par le distributeur. 20 Hydro-Québec avait d'ailleurs 21 indiqué, en réponse à la Régie, au tableau 22 15.1 de HQT-8, document 1, les différentes 23 priorités accordées au niveau de 24 l'utilisation, par exemple, des 25 interconnexions. Et le service secondaire

Page 110 1 se retrouvait dans le bas finalement de la 2 liste, sauf à l'exception de réception 3 importation où le service d'alimentation 4 de la charge locale avec une ressource non 5 désignée se retrouvait à un niveau... à 6 une priorité inférieure. 7 Tantôt j'ai parlé des définitions de 8 ressource pour le distributeur et les 9 difficultés d'appliquer la notion de 10 ressource désignée. Et la difficulté 11 c'est que dans la situation propre au 12 Québec finalement on a un distributeur qui 13 ne possède pas ses ressources et qui fait 14 appel à des producteurs, comme Hydro- 15 Québec Production principalement, mais à 16 des petits producteurs, et donc qui n'a 17 pas un contrôle direct sur l'utilisation 18 des ressources ou des centrales de 19 production contrairement aux États-Unis où 20 il peut arriver que les distributeurs 21 possèdent leurs propres ressources et la 22 FERC, l'intention de la FERC, j'imagine, 23 c'était d'éviter qu'un distributeur 24 utilise à la fois des ressources pour ses 25 propres fins et pour l'exportation mais où	Page 112 1 entend par ces éléments-là et s'assurer 2 que la définition de ressource désignée, 3 par exemple, n'entre pas quand même en 4 conflit avec ces éléments-là, ce qui n'est 5 pas évident pour moi dans la mesure où une 6 ressource désignée ne peut servir à une 7 vente à un tiers, bien, à ce moment-là, 8 qu'on procède par soit slice system ou by 9 unit, ça pose problème quand même la 10 définition de ressource désignée. 11 Pour ce qui est des ressources 12 associées à la fourniture patrimoniale, 13 les centrales existantes au 1er janvier 14 2001 normalement font partie de la 15 ressource patrimoniale. 16 Si on regarde, par exemple, le 17 rapport annuel d'Hydro-Québec Distribution 18 en 2000, les 80 centrales fournissaient 19 une capacité de près de 30 000 mégawatts 20 et avaient produit en 2000 185 térawatts/ 21 heure. Alors, si on le ramène après... on 22 enlève la perte finalement, c'est 172 23 térawatts/heure, c'est plus que le 165 24 térawatts/heure qui doit être assuré par 25 les équipements du patrimonial.
Page 111 1 la vente à des tiers, par exemple, en 2 utilisant le service de la charge locale, 3 par exemple. 4 Effectivement, il peut y avoir dans 5 cette situation-là des problèmes mais dans 6 le cas du distributeur, lui, ne disposant 7 pas de ses propres ressources, à ce 8 moment-là, je pense que ce risque-là 9 n'existe pas. Il est plutôt... le fardeau 10 devrait être plutôt du côté des 11 producteurs. 12 Alors, on propose finalement une 13 modification à la définition, plutôt à 14 l'article qui vise la désignation des 15 ressources du distributeur pour 16 effectivement limiter le fardeau du 17 distributeur de ce point de vue là. 18 Monsieur Clermont d'Hydro-Québec a 19 parlé de possibilité, par exemple, de 20 considérer les ressources désignées de 21 façon différente, soit, par exemple, par 22 slice system ou by unit system qui serait 23 utilisées par la FERC. Je pense que si on 24 veut aller de ce point de vue là, il 25 faudrait définir clairement ce qu'on	Page 113 1 Alors donc, il y a une marge pour ces 2 équipements-là d'exporter et la question 3 c'est de savoir comment finalement c'est 4 géré puis comment on va considérer cette 5 possibilité-là d'exporter à partir des 6 ressources patrimoniales, par exemple, il 7 y a une problématique particulière de ce 8 point de vue là. 9 En page 12, on parle des pénalités 10 imposées à Hydro-Québec Transport ou 11 Hydro-Québec Distribution. Il est pour 12 nous important que ces ressources-là ne se 13 retrouvent pas dans les coûts de service 14 assumés par la clientèle. Donc, on 15 devrait avoir des comptes séparés 16 finalement pour s'assurer que ces 17 pénalités-là qui sont dues à des retards, 18 par exemple, pour livrer des études, et 19 caetera, ne soient pas refilés aux 20 clientèle. Ça nous apparaît important de 21 responsabiliser Hydro-Québec Transport ou 22 Hydro-Québec Distribution de ce point de 23 vue là. 24 Il y a diverses pénalités qui peuvent 25 être payées par les clients pour le

Page 114 1 service de transport et relativement aussi 2 aux services complémentaires. Les frais 3 aussi pour les études d'impact sur le 4 réseau et d'avant-projets, et caetera, 5 notre position c'est que l'ensemble de ces 6 pénalités ou coûts-là devrait se retrouver 7 dans compte et être ajouté au revenu 8 requis finalement, ne pas profiter à 9 Hydro-Québec Transport. 10 Et Hydro-Québec Transport propose un 11 compte séparé pour les pénalités pour les 12 services d'écarts mais je pense qu'il faut 13 avoir une comptabilité précise pour les 14 pénalités payées pour les autres éléments 15 du règlement ou encore payées pour les 16 études d'impact, et caetera, sur le 17 réseau. 18 En page 12, on parle de l'annexe K. 19 On peut comprendre que selon la preuve de 20 monsieur Rose l'objectif premier de 21 l'annexe K n'était pas nécessairement 22 d'éviter la discrimination induite, tout ça, 23 mais pour nous ça fait partie de 24 l'ordonnance 890, et caetera, c'est une 25 des composantes. Et je pense que les	Page 116 1 Page 13, droit de renouvellement. 2 Alors, ça touche l'article 2.2. 3 Notre cautionnement c'est à l'effet 4 de... il y a un droit de renouvellement 5 accordé finalement si le service... pour 6 un service de cinq ans et plus finalement. 7 Et pour nous ça peut être contraignant 8 dans le cas d'un certain nombre de clients 9 potentiels du réseau de transport. 10 Et on questionne à savoir s'il doit y 11 avoir une priorité de renouvellement qui 12 soit faite selon la disponibilité du 13 service et ordonne en sa fonction de la 14 durée des contrats de service, même ceux 15 de moins de cinq ans. 16 Notre compréhension est à l'effet que 17 la FERC pouvait exiger cet élément-là pour 18 protéger la charge locale. Même je pense 19 qu'il faut voir aussi quel serait l'impact 20 sur l'accessibilité au service de point à 21 point. Pour nous, ça peut être un élément 22 contraignant qui peut faire en sorte qu'on 23 restreigne finalement l'accès au service 24 de transport, la concurrence finalement au 25 niveau de l'offre de production
Page 115 1 objectifs principaux ne doivent pas être 2 exclus des besoins finalement d'avoir une 3 annexe K décrivant le processus de 4 planification du réseau. 5 Au niveau du Québec, je pense que ça 6 va assurer une plus grande transparence, 7 ça va éviter les possibilités à 8 l'intérieur d'Hydro-Québec finalement 9 de... ne serait-ce que d'avoir 10 l'impression de donner... de donner 11 l'impression qu'on avantage, par exemple, 12 Hydro-Québec Production par rapport aux 13 autres clients indépendants. Ne serait-ce 14 que cet élément-là finalement, je pense 15 qu'il est pertinent d'avoir une annexe K 16 qui décrit le processus de planification, 17 à tout le moins pour le point à point et 18 le réseau intégré. 19 Pour ce qui est de la charge locale, 20 à mon sens, il devrait être ajouté, il 21 devrait être inscrit aussi pour montrer 22 effectivement qu'il n'y a pas de place à 23 discrimination possible dans le processus 24 de planification du réseau. 25 11H58	Page 117 1 diversifiée, et caetera. 2 Et notre compréhension, c'est qu'on 3 peut offrir des conditions plus 4 facilitantes qui peuvent être finalement 5 plus exigeantes pour le Transporteur mais, 6 en tout de ligne, à long terme, à 7 l'avantage des clientèles, si on amène 8 plus de revenus de point à point. Et on 9 peut avoir des conditions plus 10 facilitantes que ce que la FERC demande 11 dans la mesure où c'est le Transporteur 12 finalement qui est amené à assumer une 13 condition plus exigeante. 14 En page 13, on parle de procédures de 15 cession et transfert du service, l'article 16 23.1. On pense qu'il faudrait préciser ce 17 qu'on entend par prix de marché sur la 18 revente dans le contexte du Québec et 19 définir aussi ce qu'on entend par coût 20 d'opportunité du revendeur plafonné au 21 coût d'expansion d'Hydro-Québec Transport. 22 Ce n'est pas clair pour moi cette 23 expression-là. 24 Page 14, on parle des conditions 25 imposées aux cessionnaires et aux

Page 118

1 revendeurs, et caetera. On pense que la
2 procédure est quand même complexe. Hydro-
3 Québec devrait pouvoir offrir la
4 possibilité aux cessionnaires de signer
5 une nouvelle convention avec Hydro-Québec
6 Transport si le revendeur accepte aux
7 mêmes conditions que la convention signée
8 par le revendeur et ça ça leur permettrait
9 de faciliter l'administration de diminuer
10 les coûts de gérer finalement ces ententes
11 de transfert de service ou de cession de
12 service.

13 Page 15, article 27, Rémunération
14 pour les coûts des ajouts réseaux et les
15 nouvelles répartitions. Alors, Hydro-
16 Québec propose d'enlever de façon plus
17 économique ce critère-là finalement. On
18 n'est pas d'accord.

19 Dans les notes sténos du 26 du 10
20 2010 en page 178 à 181, monsieur Clermont,
21 de mémoire, d'Hydro-Québec, le
22 représentant d'Hydro-Québec indiquait que
23 l'intention d'Hydro-Québec Transport n'est
24 pas d'abandonner ses critères économiques
25 mais plutôt de considérer... d'en

Page 119

1 considérer d'autres. Alors, je pense que
2 pour nous le critère économique est
3 important et le critère économique
4 normalement doit être considéré, la
5 question des coûts pour Hydro-Québec
6 Transport mais aussi la question des
7 revenus. Alors, si on perd des revenus
8 parce qu'on ne peut pas répondre au
9 besoin, il est clair qu'il y a un impact
10 économique aussi là. Alors, cet élément-
11 là devra être pris en compte.

12 S'il y a des éléments plus larges,
13 ils devaient être à notre sens indiqués
14 comme critères aussi. Si la question de
15 fiabilité peut être prise en compte on
16 peut l'indiquer clairement mais je pense
17 que le critère de minimisation des coûts
18 est important.

19 Page 16, article 30.9, on considère
20 pertinent de préciser les balises claires
21 pour les crédits des installations qui
22 appartiennent à un client du réseau
23 intégré ou encore on pourrait renvoyer à
24 l'appendice J pour les crédits équivalents
25 aux centrales de productions privées, par

Page 120

1 exemple.

2 Bon, je pense qu'il n'y a pas lieu
3 que ce soit négocié de gré à gré. Il
4 devrait y avoir des balises claires de ce
5 point de vue là aussi.

6 Une couple d'éléments
7 complémentaires. Les réductions requises
8 à l'article 13.6 devraient être, selon
9 nous, au pro rata des quantités qui sont
10 réservées et non programmées. Et ça avait
11 été discuté, entre autres, dans la demande
12 de renseignements de la Régie, HQT-8,
13 document 1, en réponse 9.1.

14 A l'article 14.7, on parle d'une
15 interruption de service de point à point
16 non ferme pour des raisons économiques.
17 Je pense qu'il pourrait y avoir une
18 réduction aussi du service qui pourrait
19 être possible dans ces cas-là. Donc, on
20 devrait ajouter l'élément réduction
21 possible finalement.

22 Alors, je vais parler rapidement de
23 notre preuve complémentaire qui avait été
24 soumise le 19 juin. Alors, en page 3,
25 j'indiquais qu'au niveau des conditions de

Page 121

1 service de compensation d'écarts, il est
2 important de s'assurer que les centrales
3 qui sont hors Québec mais synchronisées
4 puissent obtenir ces services donc
5 d'Hydro-Québec Transport ou d'un
6 contrôleur du réseau voisin sans
7 dédoublement.

8 Alors, il pourrait y avoir même une
9 exigence à l'intérieur du règlement qui
10 demande soit l'un, soit l'autre contrôleur
11 finalement va assurer le service pour les
12 centrales qui sont à l'extérieur du
13 Québec.

14 En page 4, on discute le fait
15 qu'Hydro-Québec n'a pas finalement négocié
16 avec Hydro-Québec Production de son offre
17 de service de compensation d'écarts au
18 Québec. Alors, c'est indiqué, entre
19 autres, en HQT-10, document 3, réponse 2.6
20 et aussi HQT-10, document 2, en réponse 2.

21 On pense que les services de
22 compensation d'écarts peuvent favoriser
23 une plus grande diversité, concurrence
24 dans l'approvisionnement électrique. Ils
25 servent, c'est sûr, à sécuriser le réseau

Page 122	Page 124
1 de transport contre les actions 2 opportunistes des clients mais pour nous 3 ils servent aussi à répondre aux aléas de 4 l'offre et de la demande qui ne sont pas 5 contrôlables directement par les clients, 6 qui sont hors de leur contrôle. 7 Et est-ce que nécessairement la 8 question de l'opportunisme domine puis 9 devrait être le seul élément à prendre en 10 compte finalement dans la détermination 11 des prix et de la structure de prix et ces 12 services-là? Je n'en suis pas certain. 13 Il semble, selon la preuve, de 14 monsieur Orans, qu'effectivement c'est un 15 élément qui se joue qui peut être 16 important mais je pense qu'il faut voir à 17 la fois à la responsabilité du producteur 18 mais aussi à la responsabilité de son 19 client qui peut être aux Etats-Unis, et 20 caetera. Alors, même si on observe 21 effectivement un comportement qui laisse 22 place... qui laisse supposer des actions 23 d'arbitrage finalement, le client aussi 24 affecte aussi l'utilisation de l'énergie 25 et la preuve qui est faite par monsieur	1 que stratégiquement il faudrait... ils 2 vont vouloir éviter cette pénalité-là de 3 50 % mais ça peut induire finalement les 4 clients... plutôt à utiliser de façon plus 5 importante le service d'écart, de 6 compensation d'écarts. 7 En page 5, on discute de la question 8 du balancing market qui existe au Nouveau- 9 Brunswick, qui est un marché donc de plus 10 petite taille qu'au Québec. On pense 11 qu'il y aurait lieu pour la Régie 12 d'évaluer de façon sérieuse la possibilité 13 de créer un tel marché. 14 Cet élément-là est discuté, entre 15 autres, dans HQT-10, document 3, en 16 réponse 2.7 et je pense que ce serait une 17 façon de réduire, en tout cas, le pouvoir 18 d'Hydro-Québec Production qui, pour nous, 19 actuellement est un pouvoir 20 monopolistique. Hydro-Québec Transport a 21 reconnu finalement qu'il y avait juste 22 Hydro-Québec Production qui pouvait offrir 23 le service actuellement au Québec. Et il 24 y a une théorie en économie qui est le 25 Manage Competition qui indique une
Page 123	Page 125
1 Orans n'est pas nécessairement définitive 2 quant à moi. Il faudrait considérer aussi 3 le comportement du client dans ça pour 4 voir si effectivement toute la 5 responsabilité doit être entre les mains 6 du producteur relativement aux opérations 7 d'arbitrage. 8 On discute en page 4 du fait que, 9 bon, d'une part, il y a des pénalités qui 10 sont prévues par Hydro-Québec Transport si 11 les quantités réservées sont inférieures 12 aux quantités programmées. 13 Ça peut induire finalement une 14 stratégie de la part des clients 15 finalement pour éviter de payer ces 16 pénalités-là de 50 % qui s'appliquent à la 17 fois sur le coût du service de transport 18 et sur le service complémentaire et qui 19 peut devenir donc assez importante. Et 20 pour ne payer finalement que les services 21 d'écart de réception ou de livraison qui 22 s'appliquent si les quantités programmées 23 sont inférieures aux quantités livrées ou 24 reçues. 25 Alors, donc, les clients, je pense	1 entreprise, même si elle est seule sur le 2 marché, peut adopter des comportements 3 concurrentiels s'il existe des joueurs qui 4 peuvent... qui peuvent potentiellement 5 embarquer sur le marché. 6 Mais dans la mesure où on ne prévoit 7 pas de joueurs potentiels pour s'opposer à 8 Hydro-Québec Production, à notre sens, il 9 est clair qu'Hydro-Québec est en situation 10 monopolistique et qu'il y a possibilité 11 d'abus au niveau des tarifs des prix 12 qu'Hydro-Québec Production va charger sur 13 ces services-là. 14 Et ma crainte aussi, c'est que les 15 services qui sont offerts par Hydro-Québec 16 Transport, la structure de prix, par 17 exemple, du Producteur soit aussi imposée 18 tôt ou tard à Hydro-Québec Distribution. 19 Et si on regarde, on discute à 20 l'intérieur du document, des... on compare 21 les prix, par exemple, pour les services 22 offerts par Hydro-Québec Production pour 23 la compensation d'écarts, si on le 24 compare, par exemple, avec l'entente 25 cadre, par exemple, pour Hydro-Québec, et

Page 190	Page 192
1 Bonjour, Maître Paquet. 2 Me GENEVIEVE PAQUET : 3 Bonjour, Monsieur le Président, Madame et Monsieur 4 les Régisseurs. Donc, Geneviève Paquet pour le 5 GRAME. 6 Comme on l'avait indiqué dans notre 7 correspondance du 14 janvier, monsieur Perrachon a 8 été reconnu expert en exploitation du réseau de 9 transport, il a collaboré au rapport, il est présent 10 pour assister madame Moreau, peut-être répondre aux 11 éventuelles questions de la Régie, des intervenants 12 ou du Transporteur, mais il n'a pas de témoignage à 13 rendre en tant que tel. 14 Par contre, peut-être que je demanderais à 15 madame la greffière de l'assermenter au cas où il y 16 aurait des questions par la suite, peut-être pour 17 simplifier les choses. Donc, je demanderais peut- 18 être d'assermenter madame Nicole Moreau et monsieur 19 Michel Perrachon. 20 LA GREFFIERE : 21 Madame Moreau, voulez-vous vous lever, s'il vous 22 plaît? Affirmez-vous solennellement de dire la 23 vérité, toute la vérité, rien que la vérité? Dites: 24 Je l'affirme. 25 Mme NICOLE MOREAU :	1 NICOLE MOREAU 2 MICHEL PERRACHON 3 INTERROGÉS PAR Me GENEVIEVE PAQUET : 4 Merci. 5 Q.160 Alors, Madame Moreau, c'est vous qui avez 6 rédigé le rapport qui a été déposé sous la 7 cote C-8-32 en collaboration avec 8 l'expert-conseil du GRAME, monsieur 9 Perrachon, c'est exact? 10 R. C'est exact. 11 Q.161 Est-ce que vous avez des modifications à y 12 apporter? 13 R. Non. 14 Q.162 Donc, est-ce que vous adoptez le tout pour 15 valoir comme votre témoignage écrit dans 16 la présente audience? 17 R. Oui, je l'adopte. 18 Q.163 Merci. Maintenant j'ai quelques questions 19 pour vous. Premièrement, Madame Moreau, 20 pouvez-vous mettre en contexte 21 l'intervention du GRAME au présent dossier 22 ainsi que les buts qui étaient recherchés 23 par l'intervention? 24 R. Oui, certainement. De l'avis du GRAME, le 25 présent dossier fait ressortir certains
Page 191	Page 193
1 Je l'affirme. 2 LA GREFFIERE : 3 Veuillez, s'il vous plaît, donner vos nom, 4 profession et adresse d'affaires. 5 Mme NICOLE MOREAU : 6 Nicole Moreau, consultante en environnement et 7 énergie. Au 431, Jean-Baptiste-Lepage à St-Côme. 8 LA GREFFIERE : 9 Merci. 10 Monsieur Michel Perrachon, voulez-vous 11 vous lever, s'il vous plaît? Affirmez-vous 12 solennellement de dire la vérité, toute la vérité, 13 rien que la vérité? Dites: Je l'affirme. 14 M. MICHEL PERRACHON : 15 Oui, je l'affirme. 16 LA GREFFIERE : 17 Veuillez, s'il vous plaît, donner vos nom, 18 profession et adresse d'affaires. 19 M. MICHEL PERRACHON : 20 Michel Perrachon, enseignant à la Polytechnique et 21 consultant en réseaux électriques. 402, rue St- 22 Alexandre, Longueuil. 23 LA GREFFIERE : 24 Merci. 25 PANEL GRAME	1 enjeux fondamentaux liés aux intérêts 2 environnementaux. Ainsi, l'ensemble de la 3 preuve du GRAME est en lien avec le 4 contexte particulier du Québec à l'égard 5 de deux éléments fondamentaux. 6 Le premier enjeu est la préservation 7 des acquis en matière de ressources 8 énergétiques, de production et de 9 consommation d'électricité propre et 10 renouvelable. En effet, la société 11 québécoise est fondamentalement attachée 12 au principe d'électricité à faible 13 émission de gaz à effet de serre. Cet 14 enjeu a été examiné globalement à la 15 lumière des propositions déposées par le 16 Transporteur. 17 Le deuxième enjeu découle des 18 orientations définies dans la stratégie 19 énergétique du Québec à l'égard de 20 l'intégration de nouvelles ressources dont 21 le développement éolien prend une part 22 importante. Ce deuxième enjeu a été 23 énoncé dans le mémoire du GRAME auquel je 24 vous réfère. 25 Q.164 Merci. Maintenant, si on aborde le

Page 194	Page 196
1 premier enjeu dont vous avez traité, la 2 préservation des acquis du Québec en 3 matière de production énergétique 4 renouvelable. En quoi voyez-vous un lien 5 entre la production d'énergie propre, la 6 consommation de cette énergie et son 7 transport? 8 R. Alors, même s'il est vrai que 9 l'électricité patrimoniale, ou plutôt les 10 électrons transportés pour approvisionner 11 les marchés québécois peuvent provenir 12 occasionnellement de d'autres ressources 13 énergétiques, de d'autres marchés 14 limitrophes, donc de sources thermiques, 15 voire du charbon de l'Ontario, ou même 16 d'une connexion telle que celle du 17 Nouveau-Brunswick qu'on mentionnait dans 18 la pièce HQT-8, document 5.1, puisque cela 19 dépend également de la configuration du 20 réseau et de son impédance, les électrons 21 suivant le chemin le moins résistant, et 22 également des choix faits par le 23 producteur, nous comprenons que 24 globalement l'intention du législateur, 25 via le bloc d'énergie patrimoniale, est	1 Production et non au distributeur, ni non 2 plus au Transporteur, alors que c'est le 3 distributeur qui fournit au Transporteur 4 le plan des charges et des ressources que 5 le producteur entend mettre à contribution 6 pour livrer l'électricité patrimoniale au 7 distributeur, dont on a vu le dépôt de ce 8 plan des charges là à la pièce HQT-8, 9 document 5.1. 10 Q.165 Puis est-ce que vous pouvez décrire en 11 quoi la modification à l'article 15.4 du 12 texte des Tarifs et conditions qui est 13 proposée par le Transporteur, en quoi 14 cette modification-là comporte un lien 15 avec le plan d'approvisionnement du 16 distributeur qui est approuvé par la Régie 17 et comporterait aussi une ambiguïté au 18 niveau de son application? 19 R. Tout d'abord, je vais revenir sur la 20 demande de modification de l'article 15.4 21 qui nous semble problématique, soit celle 22 portant sur l'obligation de fournir un 23 service de transport. 24 Donc, la modification qui préoccupe 25 le GRAME à ce point-ci concerne le point
Page 195	Page 197
1 l'utilisation des infrastructures 2 énergétiques du Québec, soit l'utilisation 3 des ressources patrimoniales pour 4 l'approvisionnement de la charge locale. 5 De notre avis, il semble donc y avoir 6 tout de même un certain flottement à 7 propos du cahier des charges réelles. Je 8 pourrais peut-être donner un exemple. Si 9 on pense à la nuit, par exemple, on a de 10 l'importation en provenance de l'Ontario 11 et donc ce n'est pas nécessairement 12 indiqué dans le cahier des charges pour ce 13 qui est de l'électricité patrimoniale, et 14 ce, à propos de la provenance des 15 électrons. Donc, on ne parle pas des 16 quantités mais plutôt de la provenance des 17 électrons. Alors que pour toutes les 18 autres sources d'approvisionnement, le 19 plan d'approvisionnement d'Hydro-Québec 20 Distribution entériné par la Régie précise 21 la provenance des électrons, pas seulement 22 des charges. 23 Cependant, il est clair que les 24 centrales visées par l'électricité 25 patrimoniale appartiennent à Hydro-Québec	1 b) de cet article. Ce point b) là précise 2 que... je vais lire un petit bout pour que 3 vous compreniez à quel endroit je me 4 dirige, donc on lit ceci: 5 « Si le Transporteur 6 établit qu'il ne peut 7 répondre favorablement 8 à une demande complète 9 visant un service de 10 transport ferme à long 11 terme de point à point 12 à cause de 13 l'insuffisance de 14 capacité sur son 15 transport... » 16 Bon, je passe une ligne là. 17 « ... il déterminera 18 si une nouvelle 19 répartition des 20 ressources situées 21 dans la zone de 22 réglage du 23 Transporteur est 24 réalisable. » 25 Donc, dans les cas qui permettraient cette

Page 198	Page 200
1 nouvelle répartition, on lit ceci au point 2 (i): 3 « Le Transporteur ne 4 peut refuser 5 déraisonnablement 6 d'effectuer lui-même 7 une nouvelle 8 répartition ou de 9 permettre aux clients 10 du service de 11 transport de prendre 12 des dispositions pour 13 qu'une nouvelle 14 répartition soit 15 effectuée à partir des 16 ressources d'un 17 tiers. » 18 Donc, on parle évidemment du propriétaire 19 de la ressource. Et là on dit « Si », il 20 y a deux petits « i », je vous amène au 21 deuxième (i): 22 « Le client a obtenu 23 le consentement du 24 propriétaire de la 25 ressource en cause. »	1 transport ferme à long terme de point à 2 point qui, à cause de l'insuffisance de 3 capacité sur le réseau de transport, 4 modifierait dans les faits la provenance 5 des électrons consommés au Québec par des 6 électrons provenant, par exemple, de 7 centrales au charbon via les inter- 8 connexions. 9 Ainsi, le Québec serait dans les 10 faits, pour un certain temps donné, 11 consommateur d'électricité de sources 12 thermiques alors que celui qui se retrouve 13 à l'autre point de destination 14 consommerait des électrons de sources 15 renouvelables du Québec. 16 De notre avis, dans les faits, avant 17 cette modification obligeant à certaines 18 conditions le Transporteur à accepter une 19 nouvelle répartition, il aurait été 20 difficile, voire impossible, dans certains 21 cas en tout cas, de transporter ou plutôt 22 de transiger une telle énergie thermique 23 sur les réseaux du Transporteur dans la 24 zone de réglage sur le territoire du 25 Québec, outre évidemment l'exemple qu'on
Page 199	Page 201
1 Donc, dans ce cas-ci, quand on parle du 2 propriétaire de la ressource, quand on est 3 concerné par les ressources du 4 distributeur, on parle d'Hydro-Québec 5 Production dans ce cas-ci pour 6 l'électricité patrimoniale. 7 Donc, dans le cas qui nous préoccupe, 8 soit celui des électrons associés au bloc 9 patrimonial et donc au plan 10 d'approvisionnement du distributeur, il 11 s'agirait, selon le libellé de la 12 modification de l'article 15.4, qu'un 13 client obtienne le consentement d'Hydro- 14 Québec Production pour que le Transporteur 15 effectue une nouvelle répartition d'une 16 ressource, soit des électrons, qui serait 17 autrement associée à l'approvisionnement 18 des marchés québécois, ce qui semble à 19 première vue inapplicable. 20 Q.166 Quel exemple pourriez-vous donner pour 21 refléter la préoccupation, cette 22 préoccupation du GRAME? 23 R. Alors, au risque de me répéter, le cas qui 24 préoccupe le GRAME proviendrait des 25 demandes de clients visant un service de	1 donnait un peu plus tôt, les échanges qui 2 seraient déjà réalisés la nuit, par 3 exemple, par le producteur. 4 Alors, l'ouverture de cette 5 opportunité favoriserait la prolifération 6 de ce type d'énergie, et ce, au détriment 7 d'énergie de sources renouvelables et 8 propres, et ce, permettant une nouvelle 9 répartition. 10 Q.167 Donc, outre le fait que cette 11 modification-là à l'article 15.4 pourrait 12 favoriser des ressources énergétiques qui 13 sont plus dommageables pour 14 l'environnement, en quoi la modification 15 va à l'encontre des acquis du Québec en 16 matière de consommation d'énergie propre 17 et renouvelable? 18 R. En fait, notre lecture du bloc patrimonial 19 révèle que cette énergie provient des 20 centrales d'Hydro-Québec Production. Par 21 conséquent, les ressources du distributeur 22 pour alimenter la charge locale, dont le 23 bloc patrimonial en fait partie, 24 représentent pour le Québec de la 25 consommation d'énergie renouvelable et

Page 202	Page 204
1 majoritairement non thermique, même si les 2 électrons n'ont pas de couleur. 3 L'indépendance énergétique du Québec 4 passe par la consommation d'énergie 5 électrique renouvelable et propre. 6 Q.168 Maintenant, au niveau de la définition des 7 ressources du distributeur, quelle est la 8 préoccupation du GRAME en lien avec cette 9 définition-là tel qu'elle apparaît au 10 texte des Tarifs et conditions? 11 R. Alors, je vous ramène à l'article 1.40.1, 12 selon le texte modifié ce serait 1.51, je 13 vais vous lire un petit bout. Alors, 14 selon cet article-là, les ressources du 15 distributeur sont: 16 « Toutes ressources 17 désignées par le 18 distributeur au sens 19 des présentes 20 applicables au service 21 de transport pour 22 l'alimentation de la 23 charge locale incluant 24 l'électricité 25 patrimoniale tel que	1 l'énergie. » 2 Q.169 Maintenant, avez-vous des commentaires 3 supplémentaires concernant l'obligation de 4 fournir un service de transport exigeant 5 l'expansion ou la modification du réseau 6 de transport, une nouvelle répartition ou 7 une réduction conditionnelle proposée à 8 l'article 15.4 du texte des Tarifs et 9 conditions? 10 R. Oui, certainement. Si on revient à cette 11 modification-là concernant l'obligation de 12 fournir un service de transport, il semble 13 que selon le libellé de la modification, 14 le Transporteur pourrait modifier la 15 répartition des ressources du distributeur 16 avec l'accord d'Hydro-Québec Production 17 dans ce cas-ci, et ce, sans obtenir 18 l'accord du distributeur et sans que cette 19 nouvelle répartition soit soumise à 20 l'examen de la Régie de l'énergie. 21 Selon le libellé de cette 22 modification, le Transporteur pourrait 23 effectuer une nouvelle répartition des 24 ressources qui pourrait avoir notamment 25 comme conséquence l'approvisionnement
Page 203	Page 205
1 prévu à la Loi sur la 2 Régie de l'énergie et 3 toutes autres 4 ressources du 5 distributeur. On 6 comprend que même si 7 les centrales d'Hydro- 8 Québec Production sont 9 désignées pour couvrir 10 les besoins de 11 l'électricité 12 patrimoniale et sont, 13 selon l'article 14 1.40.1, les ressources 15 du distributeur, ces 16 dernières 17 appartiennent au 18 producteur et non au 19 distributeur, même si 20 celles-ci sont 21 également assujetties 22 au plan d'approvision- 23 nement du distributeur 24 tel que prévu à la Loi 25 sur la Régie de	1 ressources thermiques de la charge locale, 2 et ce, pour répondre favorablement à une 3 demande visant un service de transport 4 ferme à long terme de point à point. 5 Donc, plus précisément, le 6 Transporteur pourrait changer les choix 7 d'approvisionnement faits par le 8 distributeur via son plan 9 d'approvisionnement par, notamment, des 10 ressources énergétiques thermiques, donc 11 effectuer un échange du type de ressources 12 entre ses clients, alors que selon notre 13 compréhension de la pièce HQT-8, document 14 5.1, le plan des charges et de ressources 15 du distributeur est déjà déterminé 16 jusqu'en 2019. 17 Q.170 Donc, en conclusion, quels seraient les 18 éléments manquants à la proposition de 19 modification de l'article 15.4 qui a été 20 déposée par le Transporteur? 21 R. Pour répondre à cette question, permettez- 22 moi d'abord de référer aux réponses 23 fournies par monsieur Clermont lors de 24 l'audience du 26 octobre, en réponse aux 25 questions du GRAME. Je vous réfère aux

Page 206

1 notes sténos, paragraphes 163 à 167. Ces
2 réponses...
3 Q.171 Quelle date, juste préciser la date?
4 R. Le 26 octobre.
5 Q.172 Merci.
6 R. Ces réponses permettent de comprendre si
7 le Transporteur pourrait, selon le libellé
8 de la modification de l'article 15.4,
9 premièrement, changer le choix
10 d'approvisionnement qui a été fait par le
11 distributeur. Deuxièmement, tout en
12 respectant les charges et, évidemment, en
13 substituant une ressource tierce, par
14 exemple, qui n'a pas été désignée. Ainsi,
15 monsieur Clermont mentionnait que ce dont
16 il est question ici c'est de modifier le
17 plan des charges et des ressources que le
18 distributeur envoie et qui est par
19 ailleurs approuvé par la Régie. Donc,
20 c'est ce qu'on parlait de ce qui a été
21 déposé à la pièce HQT-8... je vais me
22 tromper encore de...
23 Q.173 Document 5.1.
24 R. C'est ça, merci beaucoup. Alors, monsieur
25 Clermont, quoi qu'il affirmait tout

Page 207

1 d'abord que cela ne pouvait pas avoir pour
2 effet de changer le plan des charges et
3 des ressources, la notion de consentement
4 du distributeur met en lumière la
5 problématique du libellé de la proposition
6 de la modification de l'article 15.4.
7 Et concernant cette notion de
8 consentement du distributeur, comme le
9 soulignait par ailleurs le Président de la
10 formation, la proposition de modification
11 est de requérir le consentement du
12 propriétaire de la ressource et non de
13 celle du distributeur. Et c'est là où le
14 GRAME veut aller.
15 14H40
16 Alors, finalement, monsieur Clermont
17 nous répondait que... nous précisait que
18 le propriétaire de la ressource, il doit
19 vraisemblablement être au courant que
20 cette ressource est désignée et que ce
21 dernier devrait en tenir compte. Là, on
22 comprend que... notre compréhension c'est
23 que monsieur Clermont, il nous dit, bien,
24 qu'Hydro-Québec Production, il doit bien
25 savoir que, finalement, il faut qu'il

Page 208

1 demande la permission au distributeur.
2 Mais c'est pour ça qu'on souligne qu'il y
3 a un manquement au libellé tel qu'il est
4 inscrit.
5 Donc, je vais terminer, pour répondre
6 à votre question, comme suit. Sans
7 rentrer évidemment dans les détails
8 d'ordre juridique, une question devra être
9 répondue en effet, parce que la validation
10 des ressources désignées par le client -
11 donc, dans ce cas-ci ça peut être Hydro-
12 Québec Production ou d'autres - des
13 clients du Transporteur pour
14 approvisionner les marchés au Québec est
15 une responsabilité exercée par la Régie en
16 vertu de l'article 72 de la Loi sur la
17 Régie de l'énergie. Une question se pose
18 à savoir si le Transporteur pourra, dans
19 le cadre de l'article 15.4, modifier cette
20 répartition des ressources du Distributeur
21 pour répondre à la demande de service de
22 transport. Donc, sans que le Distributeur
23 en fasse la demande à la Régie.
24 Donc, le GRAME posait cette question-
25 là au Transporteur. Celui-ci nous

Page 209

1 répondait, vous pouvez consulter la pièce
2 HQT-29, Document 4, page 9, la question
3 3.2. Il nous répondait s'objecter
4 premièrement à cette question puisqu'elle
5 est d'ordre juridique et qu'elle porte sur
6 l'interprétation de l'article 72 de la Loi
7 sur la Régie et de l'article 15.4 des
8 Tarifs et conditions. Donc, par
9 conséquent, il est certain que cette
10 question mérite d'être éclaircie par la
11 Régie au présent dossier.
12 Et pour terminer, dans le cadre
13 réglementaire du Québec de l'avis du
14 GRAME, ce qui manque au libellé de la
15 proposition de l'article 15.4 c'est
16 évidemment le consentement non pas du
17 propriétaire de la ressource mais
18 également le consentement du Distributeur
19 pour la ressource désignée.
20 Q.174 Maintenant, outre la notion du
21 consentement du Distributeur, que
22 proposez-vous pour résoudre cette
23 problématique dans une optique de
24 protection des acquis en matière de
25 consommation énergétique?

Page 210 1 R. Donc, puisque non seulement la production 2 d'électricité provient d'un quasi monopole 3 de la production par Hydro-Québec 4 Production, mais qu'elle est notamment de 5 source renouvelable à 98 % représente une 6 spécificité remarquable du Québec en 7 comparaison de l'énergie qui se transige 8 sur les réseaux de transport voisins. Le 9 GRAME soumet qu'outre la question de 10 consentement du Distributeur qu'il 11 pourrait être incontournable de prévoir 12 des mesures spécifiques pour le Québec 13 concernant l'article 15.4 14 Dans le cas où la Régie se prononçait 15 en faveur de la modification de l'article 16 15.4 telle que soumise par le 17 Transporteur, le GRAME propose tout de 18 même que cet article comprenne également 19 un libellé par lequel toute nouvelle 20 répartition des ressources impliquant les 21 ressources du Distributeur, tel que défini 22 à l'article 1.40.1 du texte des Tarifs, 23 soient faites uniquement si celles-ci sont 24 proportionnellement de même source 25 énergétique et que la détermination de	Page 212 1 l'alimentation, à alimenter, pardon, la 2 charge locale du Distributeur en date du 3 1er janvier 2001 font partie des 4 ressources désignées du Distributeur par 5 le seul fait des Tarifs et conditions. 6 Par conséquent, selon la description 7 de la modification qui apparaît à la fiche 8 de l'article 38.1, une portion de ces 9 centrales, ces ressources désignées 10 pourraient également servir aux fins du 11 partage des réserves avec un réseau 12 voisin. Ce qui, réciproquement, permet 13 également à une ressource désignée par 14 évidemment un réseau voisin de servir aux 15 fins du programme de partage des réserves 16 avec le Transporteur. 17 Q.176 Par conséquent, en quoi l'obligation en 18 vertu d'un programme de partage des 19 réserves va ou irait à l'encontre des 20 acquis du Québec en matière de 21 consommation d'énergie et de ressources 22 renouvelables? 23 R. De notre compréhension, l'obligation du 24 partage des réserves, des ressources 25 désignées par le Distributeur, tel que
Page 211 1 cette proportion soit basée sur le plan 2 des charges et des ressources tel que 3 soumis par le Distributeur au 4 Transporteur. 5 Pour terminer, il semble tout de même 6 opportun de mentionner que, compte tenu de 7 la conception radiale du réseau de 8 transport et du quasi monopole de 9 production par Hydro-Québec Production, la 10 faisabilité technique de l'article 15.4 11 tel que modifié semble difficile à 12 réaliser et à concevoir. 13 Q.175 Maintenant, pour en revenir à la 14 désignation des ressources du Distributeur 15 de l'article 38.1 du texte des Tarifs et 16 conditions, avez-vous des commentaires 17 concernant cette modification impliquant 18 la nouvelle politique de partage des 19 réserves? 20 R. Oui, certainement. De notre 21 compréhension, cette modification implique 22 que les ressources du Distributeur 23 pourront servir à remplir des obligations 24 en vertu de partage des réserves. Donc, 25 que les centrales qui pouvaient servir à	Page 213 1 libellé à l'article 38.1, permettrait 2 l'utilisation de réserves en provenance 3 des marchés limitrophes, mais également 4 permettrait au Transporteur de diminuer la 5 quantité de réserves dans sa zone de 6 réglage et de dégager, par conséquent, de 7 l'énergie pour le Producteur, donc de 8 l'énergie hydraulique pour l'alimentation 9 de la charge locale. Je vais continuer, 10 ça, c'est la première partie. 11 Par ailleurs, monsieur Clermont 12 précisait au panel 12 - là, je vous réfère 13 au 10 février; c'est aux lignes 56 et 14 suivantes, au paragraphe 56 et suivants 15 que je vous résume - que la provenance de 16 cette énergie qui transigera à partir 17 d'une interconnexion, donc sa provenance 18 n'est pas nécessairement connue 19 Transporteur et que les électrons ne sont 20 pas colorés et qu'il est difficile 21 techniquement de le déterminer, sauf dans 22 des cas d'exception. 23 Si on revient à ce qui se passe 24 actuellement, présentement. Actuellement, 25 il semble que seules les centrales ou

Page 214 1 groupes hydrauliques sont transférés sur 2 le Québec aux interconnexions. Par 3 contre, les transits de puissance et les 4 interconnexions en mode import n'indiquent 5 pas le type de production qui y est 6 associé. 7 Nous comprenons donc qu'actuellement 8 le Transporteur ne participe pas à ces 9 programmes de partage de réserves et qu'il 10 n'a pas tenu compte, selon monsieur 11 Clermont dans sa réponse toujours au 10 12 février, panel 12, c'est-à-dire n'a pas 13 tenu compte dans la préparation de la 14 modification de l'article 38.1 du fait que 15 le partage des réserves peut impliquer le 16 partage de ressources renouvelables du 17 Québec avec des ressources non 18 renouvelables. 19 Q.177 Maintenant, pouvez-vous résumer ce que 20 propose le GRAME pour la protection des 21 acquis du Québec en matière d'énergie 22 renouvelable au présent dossier? 23 R. Je vous réfère au bas de la page 52 du 24 rapport du GRAME, C-8-32. Alors je vous 25 relis une petite phrase:	Page 216 1 de le savoir dans certains cas. On 2 reviendra plus tard à un des cas 3 d'exception. 4 Autre fait intéressant, il semble que 5 la contrainte sur les interconnexions en 6 courant continu est non pas technique mais 7 contractuelle. Dans ce contexte il serait 8 tout à fait possible, contractuellement 9 parlant, d'avoir dans le futur un partage 10 des réserves avec les réseaux voisins via 11 les interconnexions à courant continu. 12 Q.178 Donc, pouvez-vous indiquer à la Régie les 13 conclusions, vos conclusions et les 14 recommandations du GRAME? 15 R. Donc, premièrement, le Transporteur 16 devrait établir une politique générale, 17 soit un énoncé de partage de réserves qui 18 précise que ce partage devra se faire 19 selon une équivalence des ressources 20 énergétiques impliquées. Alors, compte 21 tenu de la difficulté technique de la 22 traçabilité des électrons, une telle 23 politique, un tel énoncé est un premier 24 pas visant à faire valoir la spécificité 25 du Québec en matière d'énergie
Page 215 1 « Le GRAME propose 2 d'établir une 3 politique de partage 4 des réserves de même 5 source énergétique qui 6 soit renouvelable, et 7 ce, en lien avec les 8 particularités du 9 Québec. » 10 Je vous invite aussi, j'ai repris un peu 11 aussi ce que monsieur Clermont nous a 12 répondu, toujours le 10 février au panel 13 12 en réponse aux questions posées par 14 maître Paquet. C'étaient les paragraphes 15 59 et 60. 16 Donc, monsieur Clermont mentionnait 17 que, par exemple, si on prenait de la 18 réserve de l'Ontario il serait 19 techniquement difficile de s'assurer que 20 l'énergie de l'Ontario fournira à des fins 21 de réserves provenant d'une source plutôt 22 qu'une autre. 23 Donc, toujours selon monsieur 24 Clermont, il y aurait quand même des cas 25 d'exception. Il serait toujours possible	Page 217 1 renouvelable. 2 Par ailleurs, je reviens encore à une 3 des réponses de monsieur Clermont. C'est 4 toujours au même panel, c'est à la suite. 5 Il mentionnait que les gens qui vont 6 fournir la réserve sur son réseau, que les 7 propriétaires de ces ressources-là en 8 feront la promotion et que le Transporteur 9 pourra aussi le faire valoir. Donc, même 10 si, selon monsieur Clermont, ce n'est pas 11 une priorité à court terme, c'est quand 12 même un des enjeux que le Québec devrait 13 faire valoir selon le GRAME. 14 Donc, une telle politique de partage 15 des réserves permettrait dès lors de 16 prioriser les ressources énergétiques 17 renouvelables pour le choix du partage des 18 réserves. 19 Deuxièmement, là j'arrive à mon 20 exemple. Considérant qu'un réseau 21 interconnecté avec des liens courant 22 continu rend possible le partage de 23 réserves, il est tout de même envisageable 24 que de futurs contrats d'échange ou de 25 partages des énergies, là je me répète un

