

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

**R-3669-2008
Phase 2**

**HYDRO-QUÉBEC
Demanderesse**

et

Intervenants

**COMPENDIUM DE LA PREUVE ET DES AUTORITÉS
THÈME 11**

**ACQUISITION DU SERVICE DE TRANSPORT :
DÉLAIS POUR ÉTUDES D'IMPACT,
PROLONGATION POUR COMMENCEMENT
DU SERVICE ET PRIORITÉ DES RÉSERVATIONS**

LISTE DES DOCUMENTS PERTINENTS

DESCRIPTION	Onglet
Extraits des ordonnances 890 de la FERC	
Ordonnance 890, p. 769, 788, 799-808	1
Ordonnance 890-A, p. 377, 407, 410-413	2
Preuve du Transporteur	
Articles 13.2, 17.7, 19.3, 19.4 TC actuels	3
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. 25-26	4
Pièce HQT-2, doc. 1 (B-73), fiches relatives aux articles 1.23, 17.2, 17.7, 18.2, 19.9 et 32.5 TC	5
Pièce HQT-2, doc. 2 (B-129), fiches révisées relatives aux articles 13.2 et 14.2 TC	6
Pièce HQT-8, doc. 1 (B-90), Réponse du Transporteur à la DDR numéro 1 de la Régie, p. 15-18	7
Pièce HQT-40, doc. 1 (B-167), Présentation du Transporteur, Thème 11 : Acquisition du service de transport – Sommaire des éléments principaux	8
Pièce HQT-41, doc.1 (B-170), Réponse du Transporteur aux engagements 1 à 7, p. 4	9
Preuve des Intervenants	
Pièce C-4-21, Preuve de l'ACEF, 10 juin 2009, p. 3, 13-15	10
Pièce C-6-29, Mémoire d'EBM, 10 juin 2009, p. 10-11	11
Pièce C-6-33, Réponse d'EBM à la DDR numéro 1 de la Régie, p. 2-4	12
Extraits des notes sténographiques	
Extraits du témoignage de Marie-Claude Roquet, N.S., vol. 7, 27 octobre 2010, p. 1-5, 14-81	13
Extraits du témoignage de Richard Dagenais, N.S., vol. 13, 14 février 2011, p. 1-5, 174-185	14
Extraits du témoignage du panel de témoins d'EBM, N.S., vol. 22, 21 avril 2011, p.1-5, 98-117	15

DESCRIPTION	Onglet
Autorités	
<i>Newfoundland and Labrador Hydro c. Hydro-Québec</i> , Décision D-2010-053, 11 mai 2010, p. 61-63	16
<i>Newfoundland and Labrador Hydro c. Hydro-Québec</i> , Décision D-2011-040, 6 avril 2011, p. 37-42	17

Montréal, ce 27 juin 2011

Norton Rose OR SENCRL s.r.l.

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

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

Me Éric Dunberry

Me Marie-Christine Hivon

Me Catherine Martel

Bureau 2500

1, Place Ville-Marie

Montréal (Québec) H3B 1R1

Tél. : (514) 847-4492 (E.D.)

Tél. : (514) 847-4805 (M-C.H.)

Tél. : (514) 847-4987 (C.M.)

Téléc. : (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

4^e 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**

the pro forma provisions in accordance with the compliance procedures set forth in that section.

5. Acquisition of Transmission Service

a. Processing of Service Requests

1296. The pro forma OATT includes requirements that transmission providers process requests for transmission service in a timely fashion. Section 17.5 (Response to a Completed Application) and section 18.4 (Determination of Available Transmission Capability) of the pro forma OATT provide that following the receipt of a completed application for service, the transmission provider must respond to transmission customer requests for determinations of the availability of firm and non-firm transmission capacity on a timely basis. The transmission provider must make the determination as soon as reasonably practicable after receipt but no later than certain specified time periods (or such time periods generally accepted in the region).

1297. Section 19 (Additional Study Procedures for Firm Point-to-Point Transmission Service Requests) of the pro forma OATT provides deadlines that transmission providers must adhere to in issuing system impact study agreements and facilities studies agreements and that transmission customers must abide by in responding to these study agreements. Section 19 requires transmission providers to use due diligence to complete system impact studies and facilities studies within 60 days. Section 32 of the pro forma OATT (Additional Study Procedures for Network Integration Transmission Service

pro forma OATT obligations to perform studies within certain deadlines and on a nondiscriminatory basis.

1323. We will not add the two other metrics suggested by Bonneville regarding the number of studies performed entirely by consultants and, in the case of studies performed by a combination of employees and consultants, the average percentage of the study performed by consultants. Rather, transmission providers should include the time spent by consultants on studies in the performance metrics defined above.

(2) **Operational Penalties for Late Studies**

NOPR Proposal

1324. The Commission proposed to impose operational penalties when transmission providers routinely fail to meet the 60-day due diligence deadlines prescribed in sections 19.3, 19.4, 32.3 and 32.4 of the pro forma OATT. Under the proposal, a transmission provider who processes more than 20 percent of non-affiliates' studies outside of the 60-day due diligence deadlines in the pro forma OATT for two consecutive quarters would be required to notify the Commission. In this notification filing, the transmission provider may explain that it believes there are extenuating circumstances that prevented it from meeting the deadlines in the pro forma OATT. The transmission provider would be subject to an operational penalty if it continues to be out of compliance⁷⁹⁹ with the

⁷⁹⁹ The transmission provider would be deemed to be out of compliance if it completes 10 percent or more of non-affiliates' system impact studies and facilities studies outside of the deadlines prescribed in the pro forma OATT.

Commission Determination

1340. The Commission adopts the NOPR proposal to subject transmission providers to operational penalties when they routinely fail to meet the 60-day due diligence deadlines prescribed in sections 19.3, 19.4, 32.3 and 32.4 of the pro forma OATT. Transmission providers must have a meaningful stake in meeting study time frames. As discussed above, a transmission provider will be required to make a notification filing with the Commission indicating that it has not completed request studies on a timely basis and may present evidence that extenuating circumstances prevented it from completing studies on a timely basis. The transmission provider then will be subject to an operational penalty if the transmission provider continues to be out of compliance with the deadlines prescribed in the pro forma OATT for each of the two quarters following its notification filing and the Commission determines that no extenuating circumstances exist to excuse the transmission provider's non-compliance. The transmission provider will be deemed to be out of compliance if it completes 10 percent or more of non-affiliates' system impact studies and facilities studies outside of the deadlines prescribed in the pro forma OATT. The operational penalty will be assessed on a quarterly basis, starting with the quarter following the notification filing and continuing until the transmission provider completes at least 90 percent of all studies within 60 days after the study agreement has been executed. For any system impact study or facilities study completed during that quarter and more than 60 days after the study agreement was executed, the penalty will equal \$500 for each day the transmission provider takes to

complete the study beyond 60 days. For any system impact study or facilities study that is still pending at the end of the quarter and that has been in the study queue for more than 60 days, the penalty will equal \$500 for each day the study has been in the study queue beyond 60 days.

1341. The late study penalty regime described in this Final Rule will become effective at the same time as the rest of the new pro forma OATT. The penalty regime is designed so that the transmission provider has to be out of compliance for at least three quarters before it is subject to late study penalties. We believe nine months is sufficient time for the transmission provider to adjust its operations to the new requirements in this Final Rule, including penalties for late studies. That is, we believe transmission providers should be able to reallocate employees to study requests for service and hire new staff, to the extent these steps are necessary, by the time the transmission provider will be subject to civil penalties.

1342. The procedures underlying the operational penalty regime adopted in this Final Rule ensure that the due process rights of transmission providers are protected. In their notification filing, transmission providers will have the right to document and describe any unique complexities that particular requests introduce into the study process and that prevent the transmission provider from completing the study within a the 60-day due diligence time frame. Thus the 60-day time frame will continue to be a flexible deadline, especially given that the transmission provider is not required to complete all studies

within 60 days. These due process rights provide a de facto case-by-case review of the transmission provider's efforts to complete studies on a timely basis.

1343. On review of a notification filing, we will waive operational penalties if a transmission provider establishes that its non-compliance is the result of factors or events that are truly beyond its control, including delays caused by the transmission customer.

We will not, however, exempt all transmission projects that cross seams from operational penalties, as CREPC urges. We will consider the specific facts surrounding studies of such projects based on a transmission provider's notification filing. In response to TDU Systems, we acknowledge that the procedures for addressing a transmission provider's failure to conform to the 60-day time frame are not the same as the procedures applicable to a transmission customer that is assessed an operational penalty under the pro forma OATT. We believe such different procedures are justified in this instance. The other operational penalties in the pro forma OATT are assessed for failure to remain in compliance with strict requirements, while the study time frame is based on the transmission provider using its due diligence to complete studies within 60 days. The Commission recognizes that the transmission provider must have flexibility, within reason, to complete studies outside of this time frame. At the same time, the notification and penalty procedures we adopt in this Final Rule will ensure that this flexibility is not abused.

1344. We do not find the remaining comments in opposition to the operational penalty for late studies to be compelling, particularly given the flexibility built into our penalty

regime. We would not expect a transmission provider to prematurely deny a request for service simply to avoid an operational penalty. According to section 17.5 of the pro forma OATT, a transmission provider must either grant service or offer the transmission customer a system impact study. The transmission provider does not have the option to simply deny the request for service. We therefore interpret comments that the transmission provider may prematurely deny a request to mean that the transmission provider will not explore all possible system upgrades or redispatch options as required by section 19.3 of the pro forma OATT or any conditional firm options discussed in section V.D.1. Such behavior would be a tariff violation that should be brought to our attention. The transmission provider is required under the pro forma OATT to provide a complete study and corresponding work papers to the transmission customer. If a transmission customer feels a system impact study is incomplete, it has recourse to call the Commission's Enforcement Hotline or file a formal complaint with the Commission.

1345. We also do not expect a transmission provider to accept a transmission service request to the detriment of system reliability simply to meet the study time frame. First, the transmission provider is not required to complete every request study within 60 days. Second, to the extent our new requirements that the transmission provider consider conditional firm options and participate in regional planning cause study delays, the transmission provider can document and describe such delays in its notification filing. Finally, the transmission provider has been required to consider redispatch in the system impact study since Order No. 888 was issued, so the 60-day due diligence time frame

should continue to be consistent with the long standing requirement to consider redispatch in the system impact study.

1346. As we discuss below, we believe NAESB's queue hoarding and queue flooding business practices, as well as additional reforms adopted in this Final Rule, will address the problem surrounding the submission of multiple requests. With regard to requests for a technical conference or further procedures to consider the effect of our operational penalty regime, we believe the commenters' proposals would largely provide anecdotal information and speculation on the impacts of the new planning and coordination requirements. Our experience from the last ten years, and the comments provided in response to the NOI and NOPR, provide a sufficient basis to develop a penalty regime. In addition, the very requirement that transmission customers post performance metrics and submit notification filings prior to assessment of operational penalties will provide actual experience with the new regime. As explained above, the notification procedures adopted today will ensure that we will not assess a penalty for late studies unless justified by the circumstances. We can propose additional changes to the study process or penalty regime based on the actual experience under this Final Rule if our experience warrants it.

1347. As described above, we adopt the proposal to set the operational penalty for late studies equal to \$500 per day per late study. We believe \$500 per day per late study is in line with the cost the transmission provider would incur to focus additional resources on processing requests studies. In addition, the penalty for being one month late, \$15,000, is in line with the overall cost of the study. We conclude that the \$500 per day per late

study penalty is high enough to provide the incentive to transmission providers to comply with study processing deadlines in the pro forma OATT, while not being unnecessarily punitive. We believe that a penalty in the range of \$10,000 per day per late study would be unnecessarily punitive. The proposal to set the penalty equal to the higher of the lost opportunity cost to the customer resulting from the delay, if any, or \$1,000 for each day is administratively cumbersome and could result in administrative costs that are not justified. Finally, we believe the due process afforded the transmission provider is an important element of the penalty regime, so we decline to impose penalties automatically, without a notification filing to the Commission.

1348. As indicated in the NOPR, we may order other remedial actions in addition to the operational penalties described above, consistent with the Policy Statement on Enforcement. We will determine any other remedial action on a case-by-case basis. The decision to order other remedial actions will be based, among other things, on whether we believe the transmission provider is using the same due diligence to complete studies for non-affiliated customers as it uses to complete studies for itself. We do not believe it would be appropriate, as a general matter, to require a transmission provider to engage an independent transmission administrator to the extent its posted performance metrics are not accurate. As a threshold matter, Commission audit staff may audit the accuracy of a transmission provider's posted metrics. If we are concerned about the accuracy of a transmission provider's metrics, we will evaluate the use of third-party audits at that time. We will not prejudge which remedial actions we will consider if a transmission provider

persistently fails to adhere to the relevant timelines. Rather, we will review each such instance on a case-by-case basis and determine the appropriate remedial action consistent with the Commission's Policy Statement on Enforcement.

1349. We clarify that a transmission provider is not subject to operational penalties if it can make a showing that its failure to meet the compliance threshold following its notification filing is due to extenuating circumstances, as we agree that the transmission provider should not be penalized for factors out of its control. The submission of a notification of extenuating circumstances will not, however, suspend the obligation of a transmission provider to process at least 90 percent of the study requests within the proposed deadlines, until such time as the Commission issues a final determination on the notification of extenuating circumstances. At the same time, we will not require the transmission provider to distribute its operational penalty while we are still considering the transmission provider's notification filing. The transmission provider nonetheless remains liable for paying the operational penalty for all request studies completed or outstanding after the notification filing and not completed within 60 days. This timing will balance the transmission provider's due process rights with the need to provide an incentive to the transmission provider to complete studies on a timely basis.

1350. We clarify that the processing time is measured from the point that the customer returns its executed study agreement to the transmission provider. By the time the transmission provider offers a system impact study agreement, it should have all the information it needs to complete the study. Pursuant to section 17.4 of the pro forma

OATT, the transmission provider can deem a transmission service request deficient if the transmission customer does not provide all information the transmission provider needs to evaluate the request for service. We expect the transmission provider to use informal means to communicate the information it needs from the transmission customer before it deems a transmission service request deficient.

1351. We adopt the NOPR proposal to have the transmission provider distribute the operational penalty for late studies to all non-affiliated transmission customers, as discussed in section V.C.5.b of this Final Rule. We believe that a transmission provider that is not processing studies on a timely basis potentially harms all transmission customers, not just those with requests in the study queue. For instance, a transmission customer may decide against requesting service that it believes will require a system impact study if the transmission provider is not processing transmission service requests on a timely basis. Therefore, we will not adopt suggestions to distribute penalty revenue only to transmission customers that have request studies that are not completed within 60 days. We clarify that the penalty is \$500 per day per late study, with the resulting total penalty revenue distributed to unaffiliated transmission customers as discussed in section V.C.5.b of this Final Rule. We clarify that the transmission provider will propose a method to determine how unaffiliated transmission customers will receive operational penalty payments, as discussed in section V.C.5.b of this Final Rule.

1352. We will not alter the 60-day study completion timeframe currently embodied in sections 19.3, 19.4, 32.3 and 32.4 of the pro forma OATT. We continue to believe,

absent concrete evidence to the contrary, that the existing time frame adequately balances the need for expeditious resolution of request studies and the need to ensure that the transmission provider can reliably accommodate the transmission service reserved.

Moreover, we believe the penalty regime defined in this Final Rule protects the transmission provider in the event studies take longer to complete due to the new planning requirements defined in section V.B of this Final Rule or the new requirement to consider conditional firm options as defined in section V.D.1 of this Final Rule. We will not adopt the suggestion to restart the 60-day due diligence period for any study that experiences a delay that can not properly be attributed to the transmission provider. We reiterate that the transmission provider is not subject to penalties for late studies if it can establish that delays are due to factors the transmission provider cannot control.

1353. The Commission declines to adopt the NOPR proposal to exempt RTOs from operational penalties for completing studies on an untimely basis. We agree with those commenters that argue that RTO independence does not guarantee RTO competence or compliance in every instance and that RTOs may fail to complete studies on a timely basis due to competing internal priorities or staffing issues. Imposing penalties for failure to comply with the due diligence time frame for completing studies will provide RTOs an appropriate incentive to comply with the pro forma OATT requirements and ensure that they devote adequate resources to tariff compliance. Finally, we note that subjecting RTOs to operational penalties for late studies is consistent with the Commission's

decision to subject RTOs and ISOs to penalties for failure to meet reliability standards.⁸¹³

We believe that all transmission providers, including RTOs, should operate under the same rules, reporting obligations, and performance metrics in the OATT. We will nonetheless keep in mind the nature of an RTO's operations and the RTO's unique characteristics when we consider whether penalties would be appropriate. We agree that RTOs do not have an incentive to discriminate (which is one of the bases for this policy) and we agree that imposing a penalty raises the issue of cost recovery, as most RTOs are not-for-profit entities. We will therefore consider these and all other relevant factors in exercising our discretion whether to impose a penalty in a given circumstance.

1354. Consistent with the treatment of RTOs, we will not exempt independent entities that provide tariff administration from penalties for late completion of studies. As with RTOs, independence does not guarantee competence or compliance in every instance. Independent entities have a similar incentive to limit the personnel committed to processing request studies in an effort to reduce overhead costs. We believe that all entities administering the tariff should operate under the same rules, reporting obligations, and performance metrics in the pro forma OATT.

⁸¹³ Rules Concerning Certification of the Electric Reliability Organization; and Procedures for the Establishment, Approval, and Enforcement of Electric Reliability Standards, Order No. 672-A, 71 FR 19814 (Apr. 18, 2006), FERC Stats. & Regs. ¶ 31,212 at P 56 (2006) ("It is not arbitrary and capricious to treat all operators alike, including RTOs and ISOs, in terms of their liability for violation of a Reliability Standard.").

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

to request a rollover right prior to the relevant notice deadline, the customer forfeits rollover rights along the current or any redirected path.

708. We clarify, to the extent necessary, that transfer capability is not freed up for earlier queued service requests until a redirect has been granted. A redirect request must be evaluated in accordance with section 17 of the pro forma OATT using the same system assumptions and analysis applicable to any other new request for service, including whether sufficient ATC exists to accommodate the request.²⁸³ If there is insufficient ATC to offer service to customers in the queue, and an existing customer requests redirected service, any increase in ATC along the original path is contingent upon the acceptance and confirmation of the redirect. It cannot be assumed at the time of a redirect request that the transmission provider will grant the request.

4. Acquisition of Transmission Service

a. Processing of Service Requests

(1) Posting Performance Metrics

709. To enhance the transparency of the study process and shed light on whether transmission providers are processing studies in a timely and non-discriminatory manner, Order No. 890 required all transmission providers, including RTOs and ISOs, to post on their OASIS sites certain metrics that track their performance in processing system impact studies and facilities studies associated with requests for transmission service. Specifically, the Commission required all transmission providers to post on a quarterly

²⁸³ Order No. 890 at P 1285.

is more appropriate to allow transmission providers working through NAESB, in the first instance, to consider how best to ensure coordination across multiple systems. It is also appropriate to give NAESB an open timeframe to develop these standards since they must be broad enough to account for the complexities of coordinating multi-system transmission service requests.²⁹²

767. The appropriate forum for TDU Systems and TAPS to raise substantive concerns regarding the coordination required for multi-system requests is therefore the NAESB process. If concerns remain at the conclusion of this process, transmission providers and customers alike can bring them to the Commission's attention on review of the NEASB business practices.

(6) Additional Processing Proposals

768. In response to commenter requests, the Commission revised section 17.7 of the pro forma OATT so that the transmission provider is able to terminate a request for transmission service if a customer that is extending the commencement of service does not pay the required annual reservation fee within 15 days of notifying the transmission provider that it would like to extend the commencement of service. The Commission denied a request to require transmission providers to accept or deny in all cases non-firm and short-term firm point-to-point transmission service requests solely based on posted

²⁹² NAESB has indicated that business practices governing the coordination of service requests across multiple transmission systems are in development. The Commission requests NAESB to keep us informed regarding the status of developing these and other business practices.

nor explained how its ruling is consistent with the emphasis placed on accurate, timely and consistent ATC postings elsewhere in Order No. 890.

772. Powerex also repeats a request to modify the language of sections 17.1 and 17.5 of the pro forma OATT to give transmission providers the flexibility to grant short-term transmission service requirements without performing a system impact study.²⁹⁴ Powerex argues that requiring transmission providers to perform system impact studies to evaluate short-term service requests imposes deadlines that are often unworkable. Powerex also contends that a refusal to modify sections 17.1 and 17.5 would be at odds with the Commission's decision in *Entergy Services, Inc.*,²⁹⁵ in which the Commission allowed Entergy to evaluate short-term requests without performing a system impact study. Powerex argues that the ATC-related reforms adopted in Order No. 890 will ensure that this flexibility will not impair system reliability.

Commission Determination

773. The Commission grants rehearing to revise section 17.7 of the pro forma OATT in order to define more equitably the rights and obligations of customers failing to make timely payment of deposits in order to extend the commencement of service. Upon further consideration, we conclude that it would be inappropriate for a transmission customer to lose its underlying transmission service agreement simply because it failed to comply with

²⁹⁴ Powerex initially raised this issue in the context of the definition of a system impact study and, thus, the Commission addressed the argument in section V.D.10 of Order No. 890.

²⁹⁵ *Entergy Services, Inc.*, 101 FERC ¶ 61,169 (2002).

the requirements of extending the service commencement date. We believe that it is more equitable to require those transmission customers who seek an extension of service, but fail to pay the required deposit in a timely fashion, to lose only their option to extend their transmission service start date and not the underlying transmission service agreement.

774. We therefore decline to adopt the language proposed by Southern, since that could still result in the transmission customer losing its entire transmission service agreement based on a technicality. The revised language of section 17.7 will more appropriately resolve Southern's stated concern about a transmission customer's use of the 15-day deadline in section 17.7 of the pro forma OATT to escape its underlying transmission service agreement. If a transmission customer fails to make the appropriate payment to extend service, that customer remains obligated to take service under the original terms and conditions of the underlying transmission service agreement.

775. We agree with Southern, however, that transmission providers should have the opportunity to consider the ability to provide service in the event of an extension for commencement of service. Under prior rollover policies, transmission providers considered whether long-term service would continue to be available beyond the original requested term during their initial consideration of the request for service, since transmission providers were required to identify in the initial service agreement any restrictions on the customer's rollover rights. Once the rollover reforms adopted in Order No. 890 become effective, transmission providers will undertake that analysis only for contracts with a term of five years or more. Transmission providers should continue to have the opportunity to consider the availability of extended service for contracts with

terms of less than five years once the rollover reforms become effective. We therefore revise section 17.7 of the pro forma OATT to make clear that extensions of service are subject to availability. For contracts of five years or longer, we expect that identification of any restrictions on rollover rights in the initial service agreement will continue to serve as corresponding restrictions on the ability of the customer to extend the commencement of service.

776. We affirm the decision in Order No. 890 not to require transmission providers to grant certain short-term transmission service requests based only on posted ATC values. Transmission providers are in the best position to determine how much capacity exists on their system in real-time and, therefore, it would not be appropriate for the Commission to categorically preclude transmission providers from making such short-term allocations on a case-by-case basis. We do not wish to preclude transmission providers from making service available at times when posted ATC is not accurate. The transmission provider nevertheless must act on a non-discriminatory basis when using its discretion to grant service when posted ATC is insufficient. As the Commission stated in Order No. 890, the transmission provider must log such instances as an act of discretion and post the log so that the Commission and customers may monitor the transmission provider's actions.²⁹⁶

777. We clarify in response to Powerex that sections 17.1 and 17.5 of the pro forma OATT do not require transmission providers to undertake system impact studies for all requests for short-term transmission service. System impact studies are only required if it

²⁹⁶ See Order No. 890 at P 1389 (citing 18 CFR 37.6(g)(4)).

is necessary to evaluate the impact of the request prior to granting service. While we would expect a transmission provider to use its knowledge of its system, including prior studies and system assessments, to grant short-term requests when possible, the transmission provider must in every instance consider whether a system impact study is in fact required to evaluate the request for transmission service, as the very precedent cited by Powerex contemplates.²⁹⁷ We recognize that on occasion a study period could exceed the length of service requested by a transmission customer and thereby render moot the transmission service request. As the Commission explained in Order No. 890, however, implementing a generic rule to eliminate or shorten the period for performing system impacts could jeopardize system reliability.²⁹⁸ We therefore decline to adopt Powerex's suggested revisions to sections 17.1 and 17.5.

b. Reservation Priority

(1) Priority for Pre-Confirmed Requests

778. The Commission determined in Order No. 890 that longer duration service requests will continue to have priority over shorter duration service requests, with pre-confirmation serving as a tie-breaker for requests of equal duration. The Commission further provided that pre-confirmed, non-firm point-to-point transmission service requests and short-term,

²⁹⁷ See Entergy Services, Inc., 101 FERC ¶ 61,169 at P 9-10 (stating that Entergy would have information to evaluate requests for short-term service without a system impact study "in most instances" and should not "unnecessarily rel[y]" on system impact studies").

²⁹⁸ See Order No. 890 at P 1707.

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

II. SERVICE DE TRANSPORT DE POINT À POINT**Préambule**

Le Transporteur fournira un service de transport ferme et non ferme de point à point conformément aux termes et conditions applicables aux présentes. Le service de transport de point à point est offert pour la réception de puissance et d'énergie à un (des) point(s) de réception désigné(s) et le transport de cette puissance et de cette énergie à un (des) point(s) de livraison désigné(s), y compris lorsque la réception ou la livraison sur le réseau est effectuée à une tension inférieure à 44 kV.

13 Nature du service de transport ferme de point à point

13.1 Durée : La durée minimale du service de transport ferme de point à point est d'une journée et sa durée maximale est stipulée dans la convention de service.

13.2 Priorité de réservation : Le service de transport ferme à long terme de point à point est offert selon le principe du premier arrivé, premier servi, c'est-à-dire dans l'ordre chronologique de réservation du service par chaque client du service de transport. Les réservations pour le service de transport ferme à court terme de point à point sont conditionnelles à la durée de la transaction demandée. Si les demandes dépassent la capacité du réseau de transport, les demandes de service à plus long terme, ainsi que les ressources désignées par le Distributeur pour alimenter la charge locale, ont priorité sur celles à plus court terme

jusqu'à concurrence des dates limites suivantes : un jour avant le commencement du service quotidien, une semaine avant le commencement du service hebdomadaire et un mois avant le commencement du service mensuel. Avant la date limite, si la capacité de transport disponible n'est pas suffisante pour satisfaire à toutes les demandes, le client admissible qui a réservé un service de plus court terme a un droit de préemption pour égaler la demande de service de point à point de court terme d'une durée supérieure, avant de perdre sa priorité de réservation. Après la date limite, le service commencera conformément aux conditions de la Partie II des présentes. Une réservation de service de transport ferme de point à point aura toujours priorité sur le service de transport non ferme de point à point en vertu des présentes. Tout service de transport ferme à long terme de point à point aura une priorité d'accès supérieure au service de transport ferme à court terme de point à point et égale à celle des ressources désignées par le Distributeur pour alimenter la charge locale et à celle des ressources désignées par le client du réseau intégré pour alimenter ses charges, de quelque durée que soient les désignations des ressources par le Distributeur et par le client du réseau intégré. Les priorités de réservation pour les clients existants du service de transport ferme sont stipulées à l'article 2.2. Le service de transport

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

nécessaire de procéder à une étude d'impact sur le réseau, les stipulations de l'article 19 régissent la conclusion d'une convention de service. Si le client admissible omet de signer et de retourner la convention de service dans les quarante-cinq (45) jours après sa présentation par le Transporteur, il sera réputé avoir retiré ou résilié sa demande et tout dépôt soumis sera remboursé avec intérêt. Aucune stipulation des présentes ne saurait limiter le droit d'un client admissible de déposer une autre demande après ce retrait et cette résiliation.

17.7 Prolongation pour le commencement du service : Le client du service de transport peut obtenir jusqu'à cinq (5) prolongations d'une année chacune pour le commencement du service. Le client du service de transport peut reporter le service en payant des frais de réservation annuels non remboursables équivalant au prix d'un mois du service de transport ferme pour chaque année ou fraction d'année. Si, pendant une prolongation pour le commencement du service, un client admissible soumet une demande complète pour un service de transport ferme et si cette demande ne peut être acceptée qu'en libérant tout ou partie de la capacité réservée du client du service de transport, la capacité réservée initiale sera libérée, sauf si la condition suivante est remplie. Dans les trente (30) jours, le client du service de transport initial convient de

payer le tarif du service de transport ferme de point à point pour sa capacité réservée à compter de la nouvelle date du début du service. Advenant que le client du service de transport décide de libérer la capacité réservée, les frais de réservation payés antérieurement ne seront pas restitués.

18 Procédures pour les arrangements du service de transport non ferme de point à point

18.1 Demande : Les clients admissibles désireux d'obtenir un service de transport non ferme de point à point doivent présenter une demande complète au Transporteur. Les demandes doivent être soumises en inscrivant les renseignements énumérés ci-après sur le site OASIS du Transporteur. Cette méthode permettra d'obtenir un dossier horodaté pour établir la priorité de la demande.

18.2 Demande complète : Une demande complète doit fournir tous les renseignements prévus aux décisions, ordonnances et règlements de la Régie, y compris, mais sans s'y limiter, ce qui suit :

- (i) l'identité, l'adresse, le numéro de téléphone et le numéro de télécopieur de l'entité qui demande le service;
- (ii) une déclaration selon laquelle l'entité qui demande le service est ou sera au commencement du service un client admissible en vertu des présentes;

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 toutes les limitations du réseau et les options concernant une nouvelle répartition ou les ajouts au réseau requis afin de fournir le service exigé, ainsi que le coût estimé et l'échéancier des ajouts au 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. 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 admissible s'engage à rembourser au Transporteur le coût de l'exécution de l'étude d'avant-projet, conformément à la politique relative aux ajouts au réseau de transport que l'on retrouve à l'appendice J des présentes. Pour qu'une demande de service demeure une demande complète, le client admissible doit signer la convention d'étude d'avant-projet et la renvoyer au Transporteur dans les quinze (15) jours. Si le client

admissible décide de ne pas signer la convention d'étude d'avant-projet, sa demande sera réputée retirée et tout dépôt effectué lui sera retourné avec intérêt conformément à l'article 17.3. Dès réception d'une convention d'étude d'avant-projet signée, le Transporteur agira avec diligence pour terminer l'étude d'avant-projet dans le délai prévu dans la convention d'avant-projet. Si le Transporteur est incapable de terminer l'étude d'avant-projet dans le délai imparti, le Transporteur s'engage à aviser le client du service de transport et à lui fournir une estimation du temps nécessaire pour en arriver à un résultat final avec une explication des motifs pour lesquels un délai additionnel est requis afin de terminer l'étude. Une fois terminée, l'étude d'avant-projet inclura une estimation de bonne foi (i) de la part adéquate du client du service de transport quant au coût des ajouts au réseau requis qu'il devra rembourser au Transporteur conformément aux principes énoncés à l'appendice J des présentes, et (ii) du délai requis pour terminer cette construction et commencer à fournir le service demandé. Le client du service de transport a un délai de trente (30) jours suite à la réception de l'étude d'avant-projet pour signer une convention de service si ce n'est déjà fait ou, dans le cas d'un raccordement de centrale, prendre l'un des engagements prévus à l'article 12A et, signer une Entente de raccordement de

centrale dans les meilleurs délais possibles. Le client du service de transport doit remettre au Transporteur une lettre de crédit ou toute autre forme raisonnable de garantie acceptable pour le Transporteur qui équivaut au coût des ajouts au réseau conformément aux pratiques commerciales établies selon la loi du Québec, sous peine de voir sa demande cesser d'être une demande complète et être réputée résiliée et retirée. Avant l'expiration du délai de trente (30) jours indiqué ci-dessus, le client admissible peut toutefois demander une extension de celui-ci jusqu'à un maximum de cent quatre-vingts (180) jours, s'il ne peut respecter ce délai de trente (30) jours 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 autorisation. L'extension ainsi 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

**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 ***Orientation du Transporteur***

2 Selon l'article 2.2 actuel des *Tarifs et conditions*, le client du service de
3 transport ferme dont le contrat est d'une durée d'au moins un an dispose d'un
4 droit de renouvellement (ou de préemption) qu'il peut exercer au moyen d'un
5 préavis de 60 jours.

6 Le Transporteur propose de modifier cet article pour refléter les modifications
7 ci-dessus apportées par l'ordonnance n° 890. Pour qu'il ouvre droit au
8 renouvellement, la durée minimale du contrat de service de transport ferme
9 passerait donc d'un à cinq ans, avec un préavis porté de 60 jours à au plus
10 tard un an avant l'expiration du contrat. Chaque fois que le client exerce son
11 droit de préemption, il doit renouveler son contrat pour au moins cinq ans. Si
12 la capacité disponible au moment du renouvellement est insuffisante pour
13 répondre à deux demandes, ce dernier doit aussi accepter un contrat d'une
14 durée au moins égale à une demande concurrente de la part de tout
15 client admissible. Plus de détails figurent dans la fiche sur l'article 2.2 de la
16 pièce HQT-2, Document 1.

17

18 **3.11 Acquisition du service de transport : délais pour études d'impact,
19 prolongation pour commencement du service et priorité
20 des réservations**

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

22 Pour inciter les fournisseurs de transport à respecter les délais pour les études
23 d'impact, l'ordonnance n° 890 prévoit des pénalités pour le non-respect
24 systématique des délais d'étude⁴¹.

25 Quant à la prolongation pour le commencement du service, le tarif *pro forma*
26 ajoute une réserve à ce droit, la disponibilité du service⁴², et une mention du

⁴¹ Ordonnance n° 890, paragraphes 89, 1340.

1 délai dont le client dispose – soit quinze jours après avoir avisé le fournisseur
2 de transport de son intention de reporter la date de commencement du
3 service – pour payer les frais requis.

4 Pour accroître l'utilisation efficiente des réseaux, l'ordonnance n° 890 modifie
5 les règles liées à la priorité des réservations. La priorité est accordée aux
6 demandes de service de transport préalablement confirmées – à la fois pour
7 le service non ferme de point à point et le service ferme à court terme de point
8 à point – lorsqu'elles sont soumises dans la même période que des demandes
9 non confirmées⁴³.

10 ***Orientation du Transporteur***

11 Le Transporteur propose de modifier ses *Tarifs et conditions* pour y intégrer
12 ces trois mesures issues de l'ordonnance n° 890 dont l'objectif commun est
13 d'accroître l'efficacité dans l'acquisition des services de transport.

14 Les détails relatifs au délai pour études d'impact et d'avant-projet figurent dans
15 les fiches sur les articles 19.9 et 32.5 de la pièce HQT-2, Document 1. Pour ce
16 qui touche la prolongation pour le commencement du service, les détails sont
17 exposés dans la fiche 17.7 de cette pièce. Quant à l'introduction par le
18 Transporteur de la demande préconfirmée dans ses *Tarifs et conditions*, les
19 détails figurent dans les fiches sur les articles suivants de cette pièce : 1.23,
20 13.2, 14.2, 17.2 et 18.2.

21

3.12 Désignation des ressources en réseau, justification et suppression

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

23 Afin d'accroître la transparence et de réduire les occasions de discrimination,
24 l'ordonnance n° 890 oblige les clients du service en réseau intégré à utiliser le

⁴² À la suite de l'ordonnance n° 890-A, paragraphe 775.

⁴³ Ordonnance n° 890, paragraphes 90, 1395, 1401.

Article 1.23

Thème	Objet de la modification
Acquisition du service de transport : délais pour études d'impact, prolongation pour commencement du service et priorité des réservations	Demande préconfirmée
Révision mise en place par l'ordonnance 890 L'article 1.39 de l'OATT fournit la définition d'une demande préconfirmée, aux fins de son utilisation par le client. Le Transporteur propose d'adapter la définition de la FERC dans l'article 1.23 des <i>Tarifs et conditions</i> .	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i> <u>1.23 Demande préconfirmée : Une demande qui engage le client admissible à conclure une convention de service dès qu'il est avisé que le Transporteur peut fournir le service de transport demandé.</u>	
Description et justification de la modification Comme le Transporteur propose d'intégrer aux <i>Tarifs et conditions</i> les modifications apportées par la FERC relatives aux demandes préconfirmées, celles-ci entraînent l'ajout de cette définition. La demande préconfirmée permet de faire place à des transactions supplémentaires et favorise l'utilisation à long terme du réseau.	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle Pour la clientèle, ces modifications permettent au client qui fait une demande de réservation de court terme d'obtenir une certaine priorité s'il s'engage dès le dépôt de sa demande de réservation à utiliser le service de transport si le Transporteur confirme sa disponibilité. Telle qu'elle est formulée, cette priorité n'empiète pas toutefois sur le processus de réservation et d'étude d'impact pour le service point à point de long terme. Au Québec, la priorité possible en fonction du prix ne s'applique pas, puisque la Régie n'autorise pas le Transporteur à accorder de rabais.	
Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif <i>pro forma</i> de la FERC Ordonnance 890: § 1695; Ordonnance 890-A: § 780-790	
Autres articles visés des <i>Tarifs et conditions</i> Les fiches 13.2 et 14.2 contiennent une explication détaillée de la priorité accordée aux demandes de réservation de court terme préconfirmées.	

Article 17.2

Thème	Objet de la modification
Acquisition du service de transport : délais pour études d'impact, prolongation pour commencement du service et priorité des réservations	Demande complète – ferme
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
La FERC ajoute un paragraphe à l'article 17.2 qui prévoit que le client doit attester que les demandes préconfirmées constituent un engagement de sa part à signer une convention de service dès son acceptation par le Transporteur. Le FERC ajoute également une référence à l'Appendice K dans le texte modifié de l'article 17.2 de l'OATT.	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i>	
17.2 Demande complète : Une demande complète doit fournir tous les renseignements prévus aux décisions, ordonnances et règlements de la Régie, y compris, mais sans s'y limiter, ce qui suit : (i) l'identité, l'adresse, le numéro de téléphone et le numéro de télécopieur de l'entité qui demande le service; (ii) une déclaration selon laquelle l'entité qui demande le service est ou sera au début du service un client admissible en vertu des présentes; (iii) la localisation du(des) point(s) de réception et du(des) point(s) de livraison et l'identité des fournisseurs et des receveurs; (iv) la localisation de l'installation (des installations) de production fournissant la puissance et l'énergie et la localisation de la charge desservie ultimement par la puissance et l'énergie transportées. Le Transporteur traitera cette information comme étant confidentielle, sauf dans la mesure où sa divulgation est requise par les présentes, par un règlement ou par une ordonnance judiciaire, à des fins de fiabilité, conformément aux pratiques usuelles des services publics ou conformément aux ententes de partage d'information sur le transport des GTR. Le Transporteur traitera cette information conformément au Code de conduite du Transporteur; (v) une description des caractéristiques de livraison de la puissance et de l'énergie devant être livrées; (vi) une estimation de la puissance et de l'énergie devant être livrées au receveur; (vii) la date du début du service et la durée du service de transport requis; et (viii) la capacité de ~~transport-transfert~~ requise pour chaque point de réception et chaque point de livraison sur le réseau de transport du Transporteur; les clients peuvent regrouper leurs demandes de services afin de satisfaire à l'exigence de capacité de ~~transport-transfert~~ minimale; et <u>(ix) une déclaration indiquant que, si le client admissible soumet une demande préconfirmée, il signera une convention de service dès qu'il sera avisé que le Transporteur peut fournir le service de transport demandé.</u>	
Description et justification de la modification	
Le Transporteur propose d'ajouter à l'article 17.2 le texte proposé par la FERC, mais il ne propose pas d'ajouter de paragraphe concernant l'Appendice K, puisque le Transporteur ne propose pas un tel ajout aux <i>Tarifs et conditions</i>. L'ajout du texte proposé clarifie l'engagement du client relativement aux demandes préconfirmées. La demande préconfirmée permet de faire place à des transactions supplémentaires et de favoriser l'utilisation à long terme du réseau.	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle	
Pour la clientèle, ces modifications permettent au client qui fait une demande de réservation de court terme d'obtenir une certaine priorité s'il s'engage dès le dépôt de sa demande de réservation à utiliser le service de transport si le transporteur confirme sa disponibilité. Telle qu'elle est formulée, cette priorité n'empiète pas toutefois sur le processus de réservation et d'étude d'impact pour le service point à point de long terme. Au Québec, la priorité possible en fonction du prix ne s'applique pas, puisque la Régie n'autorise pas le Transporteur à accorder de rabais.	

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

Ordonnance 890: § 1401

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

Les fiches 13.2 et 14.2 contiennent une explication détaillée de la priorité accordée aux demandes de réservation de court terme préconfirmées.

Article 17.7

Thème	Objet de la modification
Acquisition du service de transport : délais pour études d'impact, prolongation pour commencement du service et priorité des réservations	Prolongation pour le commencement du service
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
Il s'agit d'un ajout au texte de l'article 17.7 visant à préciser que la prolongation pour le commencement du service auquel le client a droit en vertu de l'OATT est sujet à la disponibilité de celui-ci. Dans l'ordonnance 890, FERC a en effet conclu que l'extension de la priorité de renouvellement à 5 ans plutôt qu'un, a pour effet de rendre plus sensibles à la disponibilité les demandes d'extension pour le début du service. De plus, FERC précise que le client doit payer les montants requis au transporteur dans un délai précis.	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i>	
17.7 Prolongation pour le commencement du service : Le client du service de transport peut obtenir, <u>sous réserve des conditions de disponibilité, jusqu'à cinq (5) prolongations d'une année chacune pour le commencement du service. Le client du service de transport peut reporter le service en payant des frais de réservation annuels non remboursables équivalant au prix d'un mois du service de transport ferme pour chaque année ou fraction d'année dans un délai d'au plus 15 jours après avoir avisé le Transporteur de son intention de prolonger le commencement du service.</u> Si, pendant une prolongation pour le commencement du service, un client admissible soumet une demande complète pour un service de transport ferme et si cette demande ne peut être acceptée qu'en libérant tout ou partie de la capacité réservée du client du service de transport, la capacité réservée initiale sera libérée, sauf si la condition suivante est remplie. Dans les trente (30) jours, le client du service de transport initial convient de payer le tarif du service de transport ferme de point à point pour sa capacité réservée à compter de la nouvelle date du début du service. Advenant que le client du service de transport décide de libérer la capacité réservée, les frais de réservation payés antérieurement ne seront pas restitués.	
Description et justification de la modification	
Voir le texte ci-dessus de la révision mise en place par l'ordonnance 890.	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle	
Cet ajout précise qu'une demande de report du début de service, peut avoir un impact sur d'autres clients, particulièrement ceux qui disposent d'un droit de renouvellement en vertu de l'article 2.2 et que le transporteur doit en tenir compte dans l'évaluation d'une telle demande.	
Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif <i>pro forma</i> de la FERC	
Ordonnance 890-A: 768-775	
Autres articles visés des <i>Tarifs et conditions</i>	
Sans objet.	

Article 18.2

Thème	Objet de la modification
Acquisition du service de transport : délais pour études d'impact, prolongation pour commencement du service et priorité des réservations	Demande complète – non ferme
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
La FERC ajoute un paragraphe à l'article 18.2 qui prévoit que le client doit attester que les demandes préconfirmées constituent un engagement de sa part à signer une convention de service dès son acceptation par le Transporteur.	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i>	
18.2 Demande complète : Une demande complète doit fournir tous les renseignements prévus aux décisions, ordonnances et règlements de la Régie, y compris, mais sans s'y limiter, ce qui suit : (i) l'identité, l'adresse, le numéro de téléphone et le numéro de télécopieur de l'entité qui demande le service; (ii) une déclaration selon laquelle l'entité qui demande le service est ou sera au commencement du service un client admissible en vertu des présentes; (iii) le(s) point(s) de réception et le(s) point(s) de livraison; (iv) la capacité maximale requise à chaque point de réception et point de livraison; et (v) les dates et heures proposées pour commencer le service de transport en vertu des présentes et y mettre fin. En plus des renseignements susmentionnés, s'il est nécessaire de le faire pour bien évaluer les conditions du réseau, le Transporteur peut aussi demander au client du service de transport de fournir les renseignements suivants : (vi) la localisation électrique de la source initiale de l'électricité devant être transportée conformément à la demande de service du client du service de transport; et (vii) la localisation électrique de la charge ultime Le Transporteur traitera les renseignements exigés sous (vi) et (vii) comme étant confidentiels, à la demande du client du service de transport, sauf dans la mesure où la divulgation de ces renseignements est exigée en vertu des présentes, ou par un règlement ou une ordonnance judiciaire, à des fins de fiabilité conformément aux pratiques usuelles des services publics ou conformément aux ententes de partage d'informations sur le transport des GTR. Le Transporteur traitera ces renseignements conformément au Code de conduite du Transporteur. <u>(viii) une déclaration indiquant que, si le client admissible soumet une demande préconfirmée, il signera une convention de service dès qu'il aura été avisé que le Transporteur peut fournir le service de transport demandé.</u>	
Description et justification de la modification	
Le Transporteur propose d'ajouter à l'article 18.2 le texte proposé par la FERC. L'ajout du texte proposé clarifie l'engagement du client relativement aux demandes préconfirmées. La demande préconfirmée permet de faire place à des transactions supplémentaires et de favoriser l'utilisation à long terme du réseau.	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle	
Pour la clientèle, ces modifications permettent au client qui fait une demande de réservation de court terme d'obtenir une certaine priorité s'il s'engage dès le dépôt de sa demande de réservation à utiliser le service de transport si le transporteur confirme sa disponibilité. Telle qu'elle est formulée, cette priorité n'empiète pas toutefois sur le processus de réservation et d'étude d'impact pour le service point à point de long terme. Au Québec, la priorité possible en fonction du prix ne s'applique pas, puisque la Régie n'autorise pas le Transporteur à accorder de rabais.	

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

Ordonnance 890: § 1401; Ordonnance 890-A: § 790; Ordonnance 890-B: § 155-157

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

Les fiches 13.2 et 14.2 contiennent une explication détaillée de la priorité accordée aux demandes de réservation de court terme préconfirmées.

Article 19.9

Thème	Objet de la modification
Acquisition du service de transport : délais pour études d'impact, prolongation pour commencement du service et priorité des réservations	Non-respect du délai d'exécution des études
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
La FERC estime que les transporteurs doivent respecter le délai prévu à l'OATT pour réaliser les études d'impact. Afin d'en effectuer le suivi, celle-ci demande donc aux transporteurs de lui soumettre un rapport lorsque plus de 20% des études d'impact réalisées pour des clients non affiliés au Transporteur ne sont pas complétées dans le délai prévu, pendant 2 trimestres consécutifs. Pour les trimestres suivants ceux qui ont déclenché la soumission d'un rapport à la FERC, le transporteur est alors soumis à une pénalité de 500\$ par jour de retard, si plus de 10% des études d'impact sont alors en retard. L'objectif de la FERC est que les transporteurs aient un intérêt significatif à respecter les échéanciers prévus et qu'ils allouent suffisamment de ressources humaines qualifiées et, au besoin, qu'ils engagent du personnel additionnel, pour réaliser ces études. La FERC précise également que le délai pour réaliser une étude d'impact est flexible et qu'il dépend de la complexité de l'étude à effectuer. Le transporteur n'est pas assujéti à une pénalité si la complexité de l'étude justifie un retard, ou si ce retard est causé par le client lui-même.	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i>	
19.9 Non-respect du délai d'exécution des études : En vertu des articles 19.3 et 19.4, le Transporteur est tenu d'agir avec diligence pour terminer dans le délai convenu l'étude d'impact sur le réseau et les études d'avant-projet.	
(i) Le Transporteur est tenu de remettre un avis à la Régie si plus de 20 pour 100 des études d'impact sur le réseau et des études d'avant-projet qu'il a menées pour le compte de parties autres que des entités affiliées durant deux trimestres civils consécutifs n'ont pas été terminées dans le délai convenu. Cet avis doit être remis à la Régie dans un délai d'au plus trente (30) jours après la fin du trimestre civil rendant nécessaire l'émission de cet avis.	
(ii) Pour les fins du calcul de la proportion des études d'impact sur le réseau et des études d'avant-projet menées pour le compte de parties autres que des entités affiliées qui n'ont pas été terminées avant la fin du délai convenu, le Transporteur doit prendre en compte toutes les études d'impact sur le réseau et les études d'avant-projet menées pour le compte de parties autres que des entités affiliées qui ont été terminées durant le trimestre civil. Pour obtenir le pourcentage, il doit diviser le nombre des études terminées dans le délai convenu par le nombre total d'études terminées. Le Transporteur peut fournir une explication avec l'avis qu'il remet à la Régie s'il croit que des circonstances atténuantes l'ont empêché de respecter le délai d'exécution des études.	
Description et justification de la modification	
L'article 19.9 proposé reprend l'essentiel de la modification introduite par la FERC en adaptant celle-ci aux délais actuellement prévu aux <i>Tarifs et conditions</i>, pour la réalisation des études d'impact et d'avant-projet et en prévoyant la soumission d'un rapport à la Régie au lieu de la FERC. Le Transporteur ne propose pas d'appliquer la pénalité prévue à l'ordonnance 890, car celle-ci n'a aucun impact sur la disponibilité des ressources qui interviennent dans la réalisation des études d'impact.	
La proposition constitue une mesure incitative supplémentaire pour terminer les études d'impact et les études d'avant-projet dans les délais convenus. Elle accroît l'efficacité dans l'acquisition du service de transport.	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle	
Elle relève la transparence associée à la réalisation d'études pour les tiers. Par contre, la préparation des statistiques afférentes alourdit une activité pleinement maîtrisée par le Transporteur, contrairement à ce qui est observé dans plusieurs régions des États Unis, notamment en raison de l'encombrement de la liste de clients en attente d'études.	

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

Ordonnance 890: § 1340; ordonnance 890-A: § 464-486, 738-757; Ordonnance 890-B: § 88-101

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

Une modification similaire est proposée à l'article 32.5, quant aux études d'impact et d'avant-projet liées au service de transport en réseau intégré.

Article 32.5

Thème	Objet de la modification
Acquisition du service de transport : délais pour études d'impact, prolongation pour commencement du service et priorité des réservations	Non-respect du délai d'exécution des études
Révision mise en place par l'ordonnance 890 L'ordonnance 890 impose une obligation de rapport à la FERC et de pénalités lors d'un dépassement systématique du délai pour réaliser les études d'impact et d'avant-projet. L'article 32.5 se réfère à l'article 19.9, lequel s'applique à la partie II de l'OATT (service de point à point), alors que l'article 32.5 s'applique à la partie III (service en réseau intégré).	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i> 32.5 Non-respect du délai d'exécution des études : <u>L'article 19.9 définit les exigences liées au non-respect du délai pour l'exécution fondée sur la diligence raisonnable des études d'impact sur le réseau et des études d'avant-projet prévues à la Partie II des présentes. Ces exigences s'appliquent également au service prévu à la Partie III des présentes.</u>	
Description et justification de la modification L'article 32.5 prévoit que l'obligation de rapport à la Régie prévue à l'article 19.9 pour les études effectuées pour le service de point à point s'applique également à celles effectuées pour le service en réseau intégré. La proposition constitue une mesure incitative supplémentaire pour terminer les études d'impact et les études d'avant-projet dans les délais convenus. Elle accroît l'efficacité dans l'acquisition du service de transport.	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle Elle relève la transparence associée à la réalisation d'études pour les tiers. Par contre, la préparation des statistiques afférentes alourdit une activité pleinement maîtrisée par le Transporteur, contrairement à ce qui est observé dans plusieurs régions des États Unis, notamment en raison de l'encombrement de la liste de clients en attente d'études.	
Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif <i>pro forma</i> de la FERC Ordonnance 890: § 840, 1340.	
Autres articles visés des <i>Tarifs et conditions</i> Une modification similaire est proposée à l'article 19.9, quant aux études d'impact et d'avant-projet liées au service de transport de point à point.	

Article 13.2

6

Thème	Objet de la modification
Acquisition du service de transport : délais pour études d'impact, prolongation pour commencement du service et priorité des réservations	Priorité de réservation
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
La FERC propose d'accorder une priorité de réservation aux demandes préconfirmées afin d'accroître l'efficacité du processus de réservation en donnant une certaine priorité aux clients qui s'engagent à acheter le service de transport relativement à ceux qui ne sont pas engagés. En particulier, la FERC vise les clients qui soumettent de multiples demandes de service sans avoir l'intention de donner suite à l'ensemble de celles-ci si elles devaient être acceptées par le Transporteur. Toutefois, la FERC tient à ne pas mettre en péril son orientation de favoriser l'utilisation du réseau à plus long terme, ni de perturber le processus d'études d'impact ou de désavantager les clients qui ne sont pas en mesure de préconfirmer leur demande et c'est pourquoi la priorité accordée à des demandes préconfirmées, pour le service ferme et non ferme, ne s'applique qu'entre des demandes de court terme. Ainsi, lorsque deux demandes de court terme sont de durée égale, celle ayant le statut de préconfirmée sera acceptée en premier et l'autre pouvant éventuellement être refusée, si la capacité du réseau ne le permet pas. De plus, la FERC maintient que le prix offert peut servir de critère de priorisation lorsque le Transporteur offre un rabais.	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i>	
13.2 Priorité de réservation <u>service</u> : Le service de transport ferme à long terme de point à point est offert selon le principe du premier arrivé, premier servi, c'est-à-dire dans l'ordre chronologique de <u>réserve</u>~~tion~~<u>ment</u>~~de~~ <u>la</u> <u>demande</u> du service par chaque client du service de transport. Les réservations pour le service de transport ferme à court terme de point à point sont conditionnelles à la durée de la <u>réserve</u>~~tion~~<u>ment</u>~~de~~ <u>la</u> <u>transaction</u> demandée. <u>Toutefois, les demandes préconfirmées pour un service de transport à court terme de point à point auront priorité sur les demandes soumises antérieurement qui ne sont pas préconfirmées et qui sont d'une durée égale ou inférieure. Parmi les demandes ou les réservations ayant la même durée et, le cas échéant, le même état de préconfirmation (préconfirmée, confirmée ou non confirmée), on accordera la priorité à la demande ou à la réservation du client admissible qui offre le prix le plus élevé, avant de tenir compte de selon la date et de l'heure de la demande ou de la réservation.</u> Si les demandes dépassent la capacité du réseau de transport, <u>l'alimentation de la charge en réseau et de la charge locale à partir des ressources désignées du client du réseau intégré et du Distributeur auront priorité sur les réservations de service de transport ferme à court terme de point à point et les demandes de service à plus long terme les demandes de service à plus long terme, ainsi que les ressources désignées par le Distributeur pour alimenter la charge locale, pourront avoir priorité sur les réservations concurrentes ont priorité sur celles à plus court terme jusqu'à concurrence des dates limites suivantes : un jour avant le commencement du service quotidien, une semaine avant le commencement du service hebdomadaire et un mois avant le commencement du service mensuel. Avant la date limite, si la capacité de <u>transport</u>~~transfert~~ disponible n'est pas suffisante pour satisfaire à toutes les demandes, le client admissible qui a réservé un service de plus court terme <u>ou d'égale durée et à un prix inférieur</u> a un droit de préemption pour égaler la demande de service de <u>point à point de court terme d'une durée supérieure</u> plus long terme <u>ou le service d'égale durée à un prix supérieur</u>, avant de perdre sa priorité de réservation. Une demande concurrente de plus long terme pour un service de transport ferme à court terme de point à point sera accordée si le client admissible ayant un droit de préemption ne convient pas d'égaler la demande concurrente dans un délai de 24 heures (ou avant s'il y a lieu pour satisfaire aux délais relatifs à la programmation qui sont énoncés à l'article 13.8) après avoir été avisé par le Transporteur d'une demande concurrente à plus long terme pour un service de transport ferme à court terme de point à point. Lorsqu'une demande de plus longue durée supplante plusieurs réservations de plus courte durée, les réservations de plus courte durée doivent avoir des occasions simultanées d'exercer le droit de préemption. 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. Après la date limite, le service commencera</u>	

conformément aux conditions de la Partie II des présentes.

Une réservation de service de transport ferme de point à point aura toujours priorité sur le service de transport non ferme de point à point en vertu des présentes. Tout service de transport ferme à long terme de point à point aura une priorité d'accès supérieure au service de transport ferme à court terme de point à point et égale à celle des ressources désignées par le Distributeur pour alimenter la charge locale et à celle des ressources désignées par le client du réseau intégré pour alimenter ses charges, de quelque durée que soient les désignations des ressources par le Distributeur et par le client du réseau intégré. Les priorités de réservation pour les clients existants du service de transport ferme sont stipulées à l'article 2.2. Le service de transport ferme à long terme de point à point débute à la date indiquée dans la convention de service.

Description et justification de la modification

Le Transporteur propose d'intégrer aux *Tarifs et conditions* les modifications apportées par la FERC, pour des raisons similaires, en y faisant les adaptations nécessaires 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 et que le Distributeur obtient le service de transport pour l'alimentation de la charge locale en vertu de la Partie IV sans effectuer de « réservations ». De plus, les modifications proposées prévoient que le service de transport pour l'alimentation de la charge locale du Distributeur à partir de ressources désignées du Distributeur, ainsi que l'alimentation des charges désignées du client en réseau intégré à partir de ressources désignées, bénéficient d'une priorité d'accès supérieure au service de transport ferme à court terme de point à point et ce, de quelque durée que soient les désignations des ressources.

Les modifications apportées permettent de faire place à des transactions supplémentaires et de favoriser l'utilisation à long terme du réseau.

Impact sur le régime réglementaire et la clientèle

Pour la clientèle, ces modifications permettent au client qui fait une demande de réservation de court terme d'obtenir une certaine priorité s'il s'engage dès le dépôt de sa demande de réservation à utiliser le service de transport si le transporteur confirme sa disponibilité. Telle qu'elle est formulée, cette priorité n'empiète pas toutefois sur le processus de réservation et d'étude d'impact pour le service point à point de long terme. Au Québec, la priorité possible en fonction du prix ne s'applique pas, puisque la Régie n'autorise pas le Transporteur à accorder de rabais.

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

Ordonnance 890: § 1401; Ordonnance 890-A: § 791-793, 808-820; Ordonnance 890-B: § 156-161

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

Les articles suivants des *Tarifs et conditions* sont également modifiés pour énoncer l'ensemble des règles relatives à une demande préconfirmée : 1.23; 14.2; 17.2 et 18.2.

Article 14.2

Thème	Objet de la modification
Acquisition du service de transport : délais pour études d'impact, prolongation pour commencement du service et priorité des réservations	Priorité de réservation
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
La FERC propose d'accorder une priorité de réservation aux demandes préconfirmées afin d'accroître l'efficacité du processus de réservation en donnant une certaine priorité aux clients qui s'engagent à acheter le service de transport relativement à ceux qui ne sont pas engagés. En particulier, la FERC vise les clients qui soumettent de multiples demandes de service sans avoir l'intention de donner suite à l'ensemble de celles-ci si elles devaient être acceptées par le Transporteur. Toutefois, la FERC tient à ne pas mettre en péril son orientation de favoriser l'utilisation du réseau à plus long terme, ni de perturber le processus d'études d'impact ou de désavantager les clients qui ne sont pas en mesure de préconfirmer leur demande et c'est pourquoi la priorité accordée à des demandes préconfirmées, pour le service ferme et non ferme, ne s'applique qu'entre des demandes de court terme. Ainsi, lorsque deux demandes de court terme sont de durée égale, celle ayant le statut de préconfirmée sera acceptée en premier et l'autre pouvant éventuellement être refusée, si la capacité du réseau ne le permet pas. De plus, la FERC maintient que le prix offert peut servir de critère de priorisation lorsque le Transporteur offre un rabais.	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i>	
14.2 Priorité de réservation<u>service</u> : Le service de transport non ferme de point à point est offert à partir de la capacité de <u>transport-transfert</u> qui excède ce qui est nécessaire pour un service fiable aux clients de charge locale, aux clients du réseau intégré et aux autres clients du service de transport qui utilisent un service de transport ferme à court et à long terme de point à point. Une plus grande priorité sera attribuée <u>d'abord aux demandes ou aux réservations ayant une plus grande durée de service et ensuite aux demandes préconfirmées</u>. ~~Advenant que le réseau de transport soit assujéti à des contraintes, les demandes concurrentes préconfirmées et d'une durée équivalente seront classées par priorité d'après le prix le plus élevé offert par le client admissible pour le service de transport.~~ Les clients admissibles qui ont déjà réservé un service de plus court terme ont un droit de préemption pour égaler la demande de service de plus long terme avant d'être évincés. Le service de transport à l'intention des clients du réseau intégré et le service de transport pour l'alimentation de la charge locale à partir de ressources autres que les ressources désignées auront priorité sur tout service de transport non ferme de point à point. Le service de transport non ferme de point à point par un (des) point(s) de réception et un (des) point(s) de livraison secondaires aura la priorité de réservation la plus basse en vertu des présentes.	
Description et justification de la modification	
Le Transporteur propose d'intégrer aux <i>Tarifs et conditions</i> les modifications apportées par la FERC, pour des raisons similaires, <u>en y faisant les adaptations nécessaires pour 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 et que le Distributeur obtient le service de transport pour l'alimentation de la charge locale en vertu de la Partie IV sans effectuer de « réservations ».</u> <u>Les modifications apportées permettent</u> de faire place à des transactions supplémentaires et de favoriser l'utilisation à long terme du réseau.	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle	
Pour la clientèle, ces modifications permettent au client qui fait une demande de réservation de court terme	

d'obtenir une certaine priorité s'il s'engage dès le dépôt de sa demande de réservation à utiliser le service de transport si le transporteur confirme sa disponibilité. Telle qu'elle est formulée, cette priorité n'empiète pas toutefois sur le processus de réservation et d'étude d'impact pour le service point à point de long terme. Au Québec, la priorité possible en fonction du prix ne s'applique pas, puisque la Régie n'autorise pas le Transporteur à accorder de rabais.

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

Ordonnance 890: § 1395-1407; Ordonnance 890-A: § 778-790; Ordonnance 890-B: § 155-158

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

Les articles suivants des *Tarifs et conditions* sont également modifiés pour énoncer l'ensemble des règles relatives à une demande préconfirmée : 1.23; 13.2; 17.2 et 18.2.

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

13. Référence : Pièce B-73-HQT-2 document 1, article 2.2.

Préambule :

Selon le texte actuel « ...le client existant de service fermé doit accepter une durée de contrat au moins égale à celle d'une nouvelle demande concurrente de la part d'un client admissible et accepter de payer le tarif juste et raisonnable courant approuvé par la Régie pour ce service. »

Selon le texte proposé, « ...le client existant de service ferme doit accepter une durée de contrat au moins égale à la durée de contrat d'une demande concurrente de la part d'un nouveau client admissible et accepter de payer le tarif juste et raisonnable courant approuvé par la Régie pour ce service; ».

Demande :

13.1 Veuillez expliquer la modification proposée, veuillez notamment indiquer si une demande concurrente pourrait aussi provenir d'un client admissible existant au lieu d'un nouveau client admissible.

R13.1

Une demande concurrente peut provenir de tout client admissible, que celui-ci ait ou non une ou plusieurs conventions de service en vigueur.

**Acquisition du service de transport
(Priorité de réservation)**

14. Référence : Pièce B-73-HQT-2, document 1, article 13.2.

Préambule :

La modification prévue aux Tarifs et conditions prévoit que la priorité sera accordée à la demande ou à la réservation du client admissible qui offre le prix le plus élevé, avant de tenir compte de la date et de l'heure de la demande et de la réservation. Par ailleurs, dans la description de l'impact de la modification, le Transporteur précise *qu'au Québec, la priorité possible en fonction du prix ne s'applique pas, puisque la Régie n'autorise pas le Transporteur à accorder ce rabais.*

Demande :

14.1 Étant donné que la priorité en fonction du prix ne s'applique pas au Québec, veuillez justifier l'ajout du texte concernant la priorité accordée à la demande ou à la réservation du client offrant le prix le plus élevé.

R14.1

Il s'agit du texte approuvé par la FERC qui ne présume en aucune façon de la discrétion que pourrait exercer la Régie quant aux prix applicables aux services de transport.

- 15. Références :**
- i) Pièce B-73-HQT-2, document 1, article 13.2 ;
 - ii) D-2006-66, R-3549-2004, tableau 4, page 46.

Préambule :

L'article traite de la priorité de réservation.

Demande :

15.1 Veuillez présenter un tableau, selon le format du tableau 4 mentionné à la référence (ii), tenant compte des nouveaux services et des nouvelles modalités de réservation.

R15.1

Le Transporteur ne propose pas d'ajouter de nouveaux services de transport aux services de point à point, de réseau intégré et d'alimentation de la charge locale qu'il offre actuellement en vertu des *Tarifs et conditions* approuvés par la Régie. Toutefois, le Transporteur propose d'ajouter certaines modalités ou options aux services existants, en conformité avec des modifications similaires adoptées par la FERC dans son ordonnance 890. La priorité accordée aux demandes préconfirmées constitue l'une de celles-ci, de même que les options de service ferme conditionnel proposées par le Transporteur. Le tableau suivant indique les priorités de réservation pour l'utilisation des interconnexions en incluant les nouvelles modalités proposées.

1
2

Tableau R15.1
Priorités d'utilisation des interconnexions

Livraison (exportation)	Réception (importation)
1. Service de point à point long terme (un an et plus) ferme (Note 1)	1. Service pour l'alimentation de la charge locale avec une ressource désignée du Distributeur, ainsi que le service de point à point long terme (un an et plus) ferme. (Note 1)
2. Service de point à point de court terme ferme (Note 2) 2.1 Mensuel 2.2 Hebdomadaire 2.3 Quotidien	2. Service de point à point de court terme ferme (Note 2) 2.1 Mensuel 2.2 Hebdomadaire 2.3 Quotidien
3. Sans objet (Note 3)	3. Service pour l'alimentation de la charge locale avec une ressource non désignée. Cette priorité ne peut être exercée que par le Distributeur. (Note 3)
4. Service de point à point de court terme non ferme (Note 2) 4.1 Mensuel 4.2 Hebdomadaire 4.3 Quotidien 4.4 Horaire	4. Service de point à point de court terme non ferme (Note 2) 4.1 Mensuel 4.2 Hebdomadaire 4.3 Quotidien 4.4 Horaire
5. Service non ferme de sous-classe secondaire	5. Service non ferme de sous-classe secondaire
6. Sans objet.	6. Service pour l'alimentation de la charge locale avec une ressource non désignée. Cette priorité ne peut être exercée que par le Producteur.

- 3 Note 1: Incluant le service ferme conditionnel lorsque les heures ou les conditions de
4 réseau de réduction prioritaires préalablement déterminées ne s'appliquent pas.
5 Note 2 : Les demandes préconfirmées d'incrément égal ont priorité sur les demandes
6 qui ne sont pas préconfirmées. Les pratiques commerciales qui seront suivies sont
7 détaillées dans le guide *NAESB* au tableau 4.3, Priorities for competing reservation
8 requests, version 002.1 datée du 11 mars 2009.
9 Note 3: Incluant le service ferme conditionnel lorsque les heures ou les conditions de
10 réseau de réduction prioritaires préalablement déterminées s'appliquent.

**Acquisition du service de transport
(Non-respect du délai d'exécution d'études)**

16. Référence : Pièce B-73-HQT-2, document 1, article 19.9.

Préambule :

La modification suggérée prévoit que le Transporteur soumette un avis à la Régie si plus de 20% des études d'impact sur le réseau et des études d'avant-projet qu'il a menées pour des clients non affiliés ne sont pas complétées dans le délai prévu. Il ne prévoit toutefois pas appliquer les pénalités que la FERC préconise pour le non respect des délais de réalisation des études.

Demande :

16.1 Veuillez expliquer en quoi l'émission d'un avis à la Régie concernant un retard dans la réalisation des études, est un moyen suffisant pour inciter le respect des délais de réalisation des études.

R16.1

Tout retard encouru par le Transporteur relativement au délai prévu pour réaliser une étude d'impact serait généralement dû au surcroît de travail engendré par les activités de planification du réseau du Transporteur ou par l'arrivée inopinée de nouvelles demandes de service à long terme, ou les deux à la fois. Advenant le cas où un problème de retard dans la réalisation des études d'impact survenait au Québec, il pourrait être réglé par l'ajout de ressources qualifiées habilitées à réaliser ces études d'impact et non par la simple application d'une pénalité monétaire. Le Transporteur croit donc nécessaire d'évaluer au préalable si un tel problème est constaté au Québec et par la suite, il sera possible de proposer les correctifs appropriés. La transmission d'un avis à la Régie permettra donc de mieux cerner cette problématique dans le futur, le cas échéant.

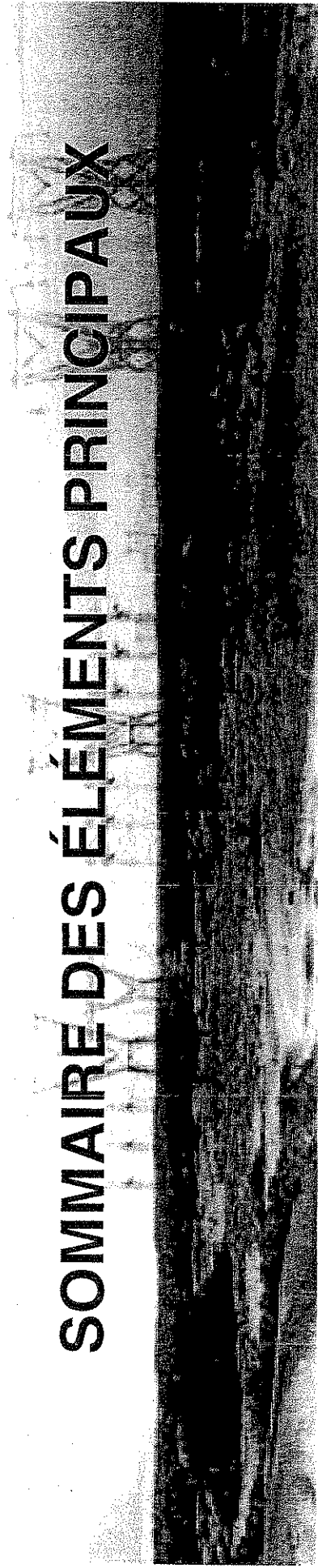
Désignation des ressources en réseau, justification et suppression
(Procédures de demande – Partie III ; Information requise annuellement du Distributeur)

17. **Références :** (i) Pièce B-73-HQT-7, document 1, Appendix B, Original Sheet No. 102 à 104 ;
(ii) Pièce B-73-HQT-2, document 1, Article 29.2 ;

PROPOSITION DE MODIFICATIONS

THÈME 11 ACQUISITION DU SERVICE DE TRANSPORT

SOMMAIRE DES ÉLÉMENTS PRINCIPAUX



I. Modifications proposées

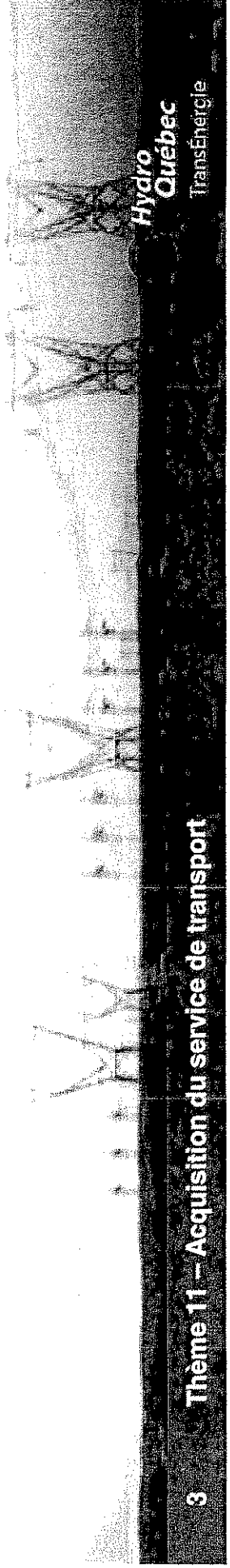
Le Transporteur propose de modifier les TC afin de :

- a) Permettre la préconfirmation de demandes (art. 1.23, 13.2, 14.2, 17.2 et 18.2TC)
- b) Préciser les priorités du service pour les demande préconfirmées (art. 13.2 et 14.2 TC)
- c) Encadrer le droit de reporter le début du service (art. 17.7 TC)
- d) Aviser la Régie lorsque le Transporteur ne respecte pas les délais de réalisation d'études d'impacts (art. 19.9 et 32.5 TC)

I. Modifications proposées

La proposition de modifications est juste et raisonnable :

- a) Favorise l'utilisation optimale du réseau
- b) Incite la réalisation des études d'impacts dans les délais
- c) Reflète les modifications apportées au tarif *pro forma* de la FERC, avec les adaptations nécessaires



III. Conditions et modalités d'application des modifications

A. Prolongation pour le commencement du service

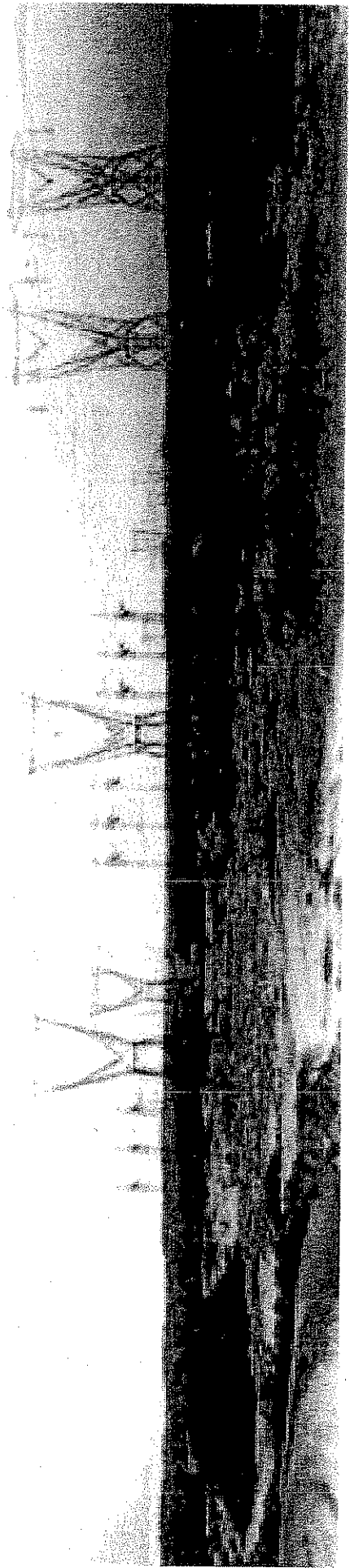
- a) Paiement des frais requis dans un délai de 15 jours
- b) Maintien des frais requis couvrant les coûts de la prolongation, soit le prix d'un mois du service de transport ferme

III. Conditions et modalités d'application des modifications

B. Délais de réalisation des études d'impact

- a) Procédure d'avis à la Régie en cas de retards systématiques
 - Plus de 20 pourcent des études
 - Durant deux trimestres consécutifs
- b) Aucune pénalité
 - Expérience passée n'en démontre pas la nécessité
 - Suivi lors d'une prochaine cause tarifaire

Q^{Hydro} Québec
TransÉnergie



**RÉPONSES DU TRANSPORTEUR AUX ENGAGEMENTS
NUMÉROS 1 À 7
DANS LE CADRE DE L'AUDIENCE TENUE
DU 18 AU 27 OCTOBRE 2010**

Référence : notes sténographiques, 22 octobre 2010, volume 5, page 108.

Engagement 4 : informer de la date à laquelle monsieur Judah Rose a été retenu.
(demandé par EBMI)

RE-4 : Les services de Judah Rose ont été retenus le 16 juin 2009.

Référence : notes sténographiques, 27 octobre, volume 7, page 61.

Engagement 5 : répondre à la question de l'Union des municipalités du Québec («UMQ») quant à la pertinence d'harmoniser les états de préconfirmation (article 14.2 des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*).

RE-5 : Le Transporteur rappelle que la préconfirmation pour le service de transport non ferme est déjà prévue au texte proposé de l'article 14.2 des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (« TC » ou « *Tarifs et conditions* »), comme le précise la deuxième phrase de cet article :

« [u]ne plus grande priorité sera attribuée d'abord aux demandes ou aux réservations ayant une plus grande durée de service et ensuite aux demandes préconfirmées. » (Nous soulignons.) (pièce HQT-3, document 1 révisé, feuilles originales n^{os} 60 et 61)

Il ressort donc clairement de ce libellé que les demandes préconfirmées auront priorité sur les demandes qui ne sont pas préconfirmées de durée égale ou moindre. De plus, l'article 14.2 proposé reflète fidèlement le tarif *pro forma* d'accès aux réseaux de transport (*open access transmission tariff*, ou OATT *pro forma*) de la Federal Energy Regulatory Commission (pièce HQT-7, document 1, appendix B, Original Sheet No. 53) à cet égard, en y faisant les adaptations nécessaires pour 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.

Le Transporteur considère que la référence à l'état de préconfirmation à l'article 13.2 TC est pertinente dans la détermination de la priorité des demandes ou réservations entre elles selon la date et l'heure des demandes ou réservations. À cet égard, le Transporteur confirme que la même règle s'applique à l'article 14.2 et est conforme aux règles du North American Energy Standards Board. Dans les circonstances, le Transporteur n'estime pas qu'il est nécessaire de modifier le texte proposé de l'article 14.2 TC pour l'harmoniser davantage au texte de l'article 13.2 TC. Toutefois, si la Régie le jugeait nécessaire, le Transporteur ne s'y opposera pas.



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

1) Les définitions

Nous proposons que les termes principaux qui se retrouvent dans plus d'un article, ainsi que les termes importants qui peuvent porter à interprétation soient clairement définis en début du règlement.

- **Définition d'affiliée (A. 1.2)** : si entité réfère dans le sens commun à une entité légale ou à une entité autonome alors le terme entité ne nous semble pas appropriée pour désigner une division d'une entreprise légale comme Hydro-Québec, il nous apparaît préférable pour enlever toute ambiguïté d'ajouter dans la définition « par rapport à une personne morale, société de personnes, autre entité ou division d'une personne morale ou société de personnes » . De plus selon les définitions fournies : HQT (A. 1.62) , HQD (A. 1.24) et HQP (A. 1.45) sont définies comme étant Hydro-Québec dans ses activités de transport, distribution ou production et non comme des divisions ou des entités séparées.

A. 1.23 Demande préconfirmée : nous suggérons d'ajouter après demande le qualificatif « complète » . Il semble en regard des demandes préconfirmées qu'HQT suit l'approche préconisée par la FERC (DDR 13.a, HQT-8 doc. 1), sans qu'elle ne suive intégralement les conditions du pro-forma, HQT devrait alors justifier, le cas échéant, les écarts p/r aux prescriptions de la FERC.

- **HQT propose de remplacer le terme « capacité de transport » par « capacité de transfert »**. Nous questionnons l'à propos de faire ce changement. Nous pensons qu'il faille définir en début de règlement, ce qu'on entend par transfert, en délimitant sa portée et les fonctions du réseau de transport qui s'y rattachent.

Les définitions de Capacité Totale de Transfert (TTC) et de Capacité de Transfert Disponible (ATC) fournies aux annexe C (p. 201 de HQT-3 doc. 1) , et C-1 (p. 203 de HQT-3 doc. 1) limitent l'application du concept de capacité de transfert aux interconnexions et ce en vue de décider les services de point à point qui peuvent être rendus (A. 15.2 et 18.4). Dans ce cas on parle en mode export de transfert d'un point A (centrale de production au Québec) à un point de livraison à l'extérieur du réseau en passant par une interconnexion:

D'une part les services de point à point peuvent viser un transport d'électricité à l'intérieur du réseau de transport sans passer par une interconnexion, d'autre part le concept de transfert est aussi utilisé dans le cas du service en réseau intégré (A. 28.2) et du service pour la charge locale (A. 36.2) :

« (HQT doit) s'efforcer de construire et de mettre en service une capacité de transfert suffisante pour livrer les ressources en réseau du client du réseau intégré de manière à alimenter sa charge en réseau ».

Pour ces cas on parle de plusieurs ressources interconnectées et d'un ou plusieurs points de livraison, de sorte que selon nous le concept de transfert est moins approprié pour les services en réseau intégré ou pour la charge locale, le terme capacité de transport serait selon nous plus adéquat dans ces cas. Contrairement à la justification fournie par HQT (HQT-2 doc. 1, Appendice C, page 117) nous pensons que la capacité de transport ne se limite pas à la capacité d'un équipement en particulier, et que la capacité du réseau de transport intègre non seulement la capacité des équipements mais aussi les conditions du réseau de transport

composantes du réseau de transport varient selon les composantes et leurs caractéristiques, et n'est pas de 5 ans pour toutes les composantes. »

En accord avec la réponse 13.1 fournie à la Régie (HQT-8 doc. 1) HQT devrait corriger l'article 2.2 en maintenant l'énoncé actuel :

« ...le client existant de service ferme doit accepter une durée de contrat au moins égale à celle d'une nouvelle demande concurrente de la part d'un client admissible et accepter de payer le tarif juste et raisonnable courant approuvé par la Régie pour ce service. »

- 13.2 Priorité de réservation : il n'est pas clair si quelques demandes de services converties de court terme à long terme, ne pourraient pas bloquer une demande de service à long terme plus importante, faute de capacité disponible sur le réseau ? Ne faudrait-il pas introduire un critère qui tienne compte de la taille de la réservation afin de chercher à optimiser l'utilisation du réseau.

A. 19.8 : «convention de service accélérée» la convention devrait pour plus de transparence être fournie en annexe du règlement .

19.9 Non-respect du délai d'exécution des études : HQT pourrait pour fin de comparaison soumettre les délais impliqués dans les études effectués pour les entités affiliées.

- 23.1 Procédures de cession ou de transfert du service : comment s'assurer qu'un client ne mobilise pas de la capacité de transport et retire des profits sur la revente au détriment d'HQT et de ses clientèles ? Qu'entend-on par prix de marché pour la revente dans le contexte du Québec ?

23.1 Procédures de cession ou de transfert du service : pour un service fourni avant le 1er octobre 2010, , le prix versé au revendeur correspondra aux tarifs fixés dans la convention conclue entre le revendeur et le cessionnaire.

À ajouter après 2010, : « et au-delà si la Régie décidait de maintenir cette possibilité »

HQT nous indiquait (R. 23.c HQT-8 doc. 2) vouloir faciliter la revente en exigeant au cessionnaire de signer une nouvelle convention de service et de lui payer le montant du au revendeur, tout en maintenant la convention de service avec le revendeur, tout en s'assurant que sa politique de crédit soit respectée. Nous sommes loin d'être convaincue que la façon de procéder proposée HQT va faciliter la revente tout en assurant le respect de la politique de crédit. Nous pensons plutôt que cela complique l'activité de revente sans que le revendeur ne soit assuré d'être payé par le cessionnaire en bout de ligne (HQT ne créditera le revendeur, qui doit continuer à payer les sommes prévues au contrat de transport, que si le cessionnaire paie).

HQT devrait offrir la possibilité, sur acceptation du revendeur, au cessionnaire de signer une convention de service directement avec HQT aux mêmes conditions que la convention d'origine signée le revendeur, ou en modifiant les conditions si HQT peut répondre aux

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. ...

A. 14.2 Priorité de réservation :

...Advenant que le réseau de transport soit assujéti à des contraintes, les demandes concurrentes préconfirmées et d'une durée équivalente seront classées par priorité d'après le prix le plus élevé offert par le client admissible pour le service de transport.

A. 14.7 Réduction ou interruption du service

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 ... (3) une demande de service de transport non ferme de point à point de durée égale à un prix plus élevé,

Normalement le Règlement sur les conditions de transport n'autorise pas de rabais ni de prix différents par zones ou chemins. Il y a certes des différences de prix selon la nature ferme ou non ferme du service, mais normalement on ne réfère pas à ce type de différences de prix dans les articles ci-haut considérés. Ainsi pour un même service les prix doivent être uniformes que de sorte que le critère de prix tel qu'introduit par HQT n'est pas pertinent dans la situation actuelle pour le réseau de transport québécois.

On peut se demander si le prix plus élevé pourrait viser les services revendus, en absence de prix limite ? Si oui cela nous semble inéquitable car le prix plus élevé profite au revendeur non aux clientèles d'HQT ?

Il faudrait dès lors si la considération de différence prix est maintenue, préciser que l'on parle du prix exigé par le transporteur (et non par un revendeur).

- (p. 123) 30.9 Installations de transport appartenant au client du réseau intégré : il faudrait établir des balises claires pour déterminer les crédits équitables et maximaux comme dans le cas des postes de départ associées aux centrales de production (Appendice J).

- HQT-8 doc. 1, réponse 9.1 : HQT indiquait : « Afin d'avoir un impact réel sur les contraintes de réseau, les réductions requises (A. 13.6) pour maintenir une exploitation fiable du réseau doivent être faites sur la base des quantités programmées. » Il est sans doute plus pratique de procéder ainsi mais l'équité commanderait plutôt d'effectuer les réductions sur la base des quantités réservées, ce qui serait possible selon nous de prendre en compte.

**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

6. ACQUISITION DU SERVICE DE TRANSPORT : DÉLAI POUR ÉTUDES D'IMPACTS, PROLONGATION POUR COMMENCEMENT DU SERVICE ET PRIORITÉ DES RÉSERVATIONS

Dans le cadre de l'ordonnance 890 de la FERC, pour inciter les fournisseurs de transport à respecter les délais pour les études d'impacts, des pénalités sont prévues pour le non-respect systématique des délais d'étude. Pour sa part, le Transporteur à l'article 19.9 des *Tarifs et conditions* ne propose pas d'appliquer la pénalité prévue à l'ordonnance 890 puisque selon lui celle-ci n'a aucun impact sur la disponibilité des ressources qui interviennent dans la réalisation des études d'impacts. Nous estimons qu'une pénalité devrait être prévue conformément à l'ordonnance 890 de la FERC. Nous croyons qu'il doit y avoir une sanction à défaut pour le Transporteur de procéder avec diligence à la réalisation des études d'impacts.

7. AUTRES MODIFICATIONS

Il existe certaines autres modifications qui nécessitent quelques commentaires :

- EBMi est d'avis que les éléments composant les formules de calcul de la capacité de transfert décrites à l'annexe C devraient être expliqués d'avantage. En effet, les modalités d'application des composantes incluses dans les équations devraient être spécifiées afin d'éviter toute ambiguïté. Une simple définition n'est pas suffisante pour avoir une bonne compréhension des calculs.
- Acquisition du service de transport (priorité de réservation)

La Régie dans sa demande de renseignements (HQT-8, document 1, p. 15) indique ceci en préambule :

« Préambule :

La modification prévue aux Tarifs et conditions prévoit que la priorité sera accordée à la demande ou à la réservation du client admissible qui offre le prix le plus élevé, avant de tenir compte de la date et de l'heure de la demande et de la réservation. Par ailleurs, dans la description de l'impact de la modification, le Transporteur précise *qu'au Québec, la priorité possible en fonction du prix ne s'applique pas, puisque la Régie n'autorise pas le Transporteur à accorder ce rabais.* »

Ainsi, à la lumière de ce qui précède, la Régie s'interroge en ce qui a trait à la justification du texte concernant la priorité accordée à la demande ou à la réservation du client offrant le prix le plus élevé dans le contexte où la priorité en fonction du prix ne s'applique pas au Québec.

Le Transporteur répond de façon laconique :

« Il s'agit du texte approuvé par la FERC qui ne présume en aucune façon de la discrétion que pourrait exercer la Régie quant aux prix applicables aux services de transport. »

Il y aurait lieu de revoir la modification proposée dans la mesure où cela n'est pas applicable en l'espèce.

Dans la même série de questions, la Régie demande au Transporteur de fournir un tableau des priorités d'utilisation des interconnexions. À la lumière de ce tableau et de l'article 4 des *Tarifs et conditions*, nous estimons qu'une modification devrait être apportée à l'article 4 pour que devienne disponible sur OASIS la capacité de transfert disponible pour des points de transfert à partir d'un point interne au Québec. Un exemple d'un point interne pourrait être celui d'un producteur privé désirant se connecter au réseau en faisant une demande de service de transport de point à point. Comme le Transporteur n'affiche pas l'ensemble des ressources internes désignées du Distributeur pour l'alimentation de la charge locale, il est faux de prétendre que l'ensemble des participants ont un accès ouvert et disponible au même moment ce qui peut donner lieu à de la discrimination induite. Le fait que le Distributeur et le Producteur n'indiquent pas non plus chacune des centrales et/ou contrats de long terme servant à fournir l'électricité patrimoniale soulève des interrogations quant à la fiabilité de l'alimentation de la charge locale et/ou à l'égard de la légitimité des ventes de capacité du Producteur à l'externe.

8. CONCLUSION

À la lumière de ce qui précède et du rapport de notre expert, nous recommandons que certaines des modifications proposées par le Transporteur et surtout l'absence de modifications (annexe K) soient revues et considérées par la Régie pour s'assurer de la conformité du texte des *Tarifs et conditions* avec l'ensemble des ordonnances de la FERC 890.

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 »)**

**RÉPONSES AUX DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE
(LA RÉGIE) À EBMI RELATIVE À LA DEMANDE DE MODIFICATION DES TARIFS ET CONDITIONS
DES SERVICES DE TRANSPORT D'HYDRO-QUÉBEC**

Acquisition du service de transport : délai pour études d'impact

- 1. Références :**
- (i) Pièce C-6-29, EBMI, section 6, page 10 ;
 - (ii) Pièce B-73, HQT-2, document 1, article 19.9 ;
 - (iii) Pièce B-73, HQT-7, document 1, feuille 85, appendice B, article (iv).

Préambule :

(i) « Dans le cadre de l'ordonnance 890 de la FERC, pour inciter les fournisseurs de transport à respecter les délais pour les études d'impacts, des pénalités sont prévues pour le non-respect systématique des délais d'étude. Pour sa part, le Transporteur à l'article 19.9 des Tarifs et conditions ne propose pas d'appliquer la pénalité prévue à l'ordonnance 890 puisque selon lui celle-ci n'a aucun impact sur la disponibilité des ressources qui interviennent dans la réalisation des études d'impacts. Nous estimons qu'une pénalité devrait être prévue conformément à l'ordonnance 890 de la FERC. Nous croyons qu'il doit y avoir une sanction à défaut pour le Transporteur de procéder avec diligence à la réalisation des études d'impacts. » [nos soulignés]

(ii) « Pour les trimestres suivants ceux qui ont déclenché la soumission d'un rapport à la FERC, le transporteur est alors soumis à une pénalité de 500 \$ par jour de retard, si plus de 10 % des études d'impact sont alors en retard ».

(iii) « For penalties assessed in accordance with subsection (iii) above, the penalty amount for each System Impact Study or Facilities Study shall be equal to \$500 for each day the Transmission Provider takes to complete that study beyond the 60-day deadline. » [nos soulignés]

Demandes :

- 1.1** Veuillez expliquer les raisons pour lesquelles EBMI est d'avis que l'application d'une pénalité de retard au Transporteur est requise.

R 1.1 : Nous croyons qu'une pénalité est requise afin de rendre la disposition conforme à l'article 19.9 de l'OATT.

Les objectifs recherchés par l'ajout d'une pénalité sont décrits de la façon suivante par la Commission dans les extraits suivants de l'ordonnance 890 de la FERC (pièce B-73, HQT-5, document 1, pp. 799 à 801) :

"1340. The Commission adopts the NOPR proposal to subject transmission providers to operational penalties when they routinely fail to meet the 60-day due diligence deadlines prescribed in sections 19.3,

19.4, 32.3 and 32.4 of the pro forma OATT. Transmission providers must have a meaningful stake in meeting study time frames.

(nos soulignés)

[...]

"1341. The late study penalty regime described in this Final Rule will become effective at the same time as the rest of the new pro forma OATT. The penalty regime is designed so that the transmission provider has to be out of compliance for at least three quarters before it is subject to late study penalties. We believe nine months is sufficient time for the transmission provider to adjust its operations to the new requirements in this Final Rule, including penalties for late studies. That is, we believe transmission providers should be able to reallocate employees to study requests for service and hire new staff, to the extent these steps are necessary, by the time the transmission provider will be subject to civil penalties."

[...]

"1343. [...] The other operational penalties in the pro forma OATT are assessed for failure to remain in compliance with strict requirements, while the study time frame is based on the transmission provider using its due diligence to complete studies within 60 days. The Commission recognizes that the transmission provider must have flexibility, within reason, to complete studies outside of this time frame. At the same time, the notification and penalty procedures we adopt in this Final Rule will ensure that this flexibility is not abused.

(nos soulignés)

Nous souscrivons aux objectifs ci-haut décrits. Il s'agit d'une mesure dissuasive pour éviter les abus possibles au niveau des délais devant être rencontrés.

Il y a lieu de noter que la Commission reconnaît, par ailleurs, la possibilité pour un transporteur d'expliquer que son non-respect des délais peut être dû à des facteurs ou à des événements hors de son contrôle.

1.2 Veuillez indiquer si, de l'avis d'EBMI, d'autres moyens incitatifs pourraient être envisagés afin d'amener le Transporteur à respecter les délais de réalisation des études d'impact.

R 1.2 : Outre la question des pénalités, nous sommes d'avis que les différents délais proposés à l'article 19.9 devraient être intégrés à cette disposition afin que la notion de « diligence » soit circonscrite. Il y aurait alors lieu, par exemple, de référer aux délais spécifiés des articles 19.3 et 19.4 dans le texte de l'article 19.9, soit « En vertu des articles 19.3 et 19.4, le Transporteur est tenu d'agir avec diligence pour terminer dans le délai de cent-vingt (120) jours l'étude d'impact sur le réseau et les études d'avant-projet ». Le reste du texte de

l'article 19.9 des Tarifs et conditions devrait être modifié conformément à l'article 19.9 de l'OATT.

1.3 Veuillez préciser les montants des pénalités qui pourraient être applicables au Transporteur s'il ne respecte pas le délai de réalisation des études d'impact.

R 1.3 : Les montants des pénalités pourraient être ceux prévus par la FERC, tels que décrits à la référence (iii) du présent préambule.

1.4 Veuillez préciser le traitement réglementaire applicable aux pénalités que EBMI propose d'appliquer au Transporteur s'il ne respecte pas le délai de réalisation des études d'impact.

R 1.4 : En cas de non-respect, le client lésé pourrait logger une plainte auprès du Transporteur et ultimement à la Régie advenant qu'il n'y ait pas résolution du litige. La Régie devrait alors décider si des pénalités doivent être versées par Hydro-Québec ou si encore cette dernière était bien fondée de prétendre, le cas échéant, qu'il s'agit d'une situation hors de son contrôle.

Processus de planification des installations de transport

2. Référence : Pièce C-6-29, EBMI, pages 6 et 7.

Préambule :

« Nous estimons qu'un processus ouvert et transparent serait à l'avantage de tous les clients et participants du marché et assurerait une plus grande compétitivité. Rien n'empêche, selon nous, la tenue de rencontres avec les participants du marché où il y aurait une véritable concertation et de l'échange d'informations au niveau de la planification des installations de transport du Transporteur comme il semble déjà être le cas avec certains réseaux voisins.

Il y a aussi lieu de rappeler que dans le cadre d'une audience en vertu de l'article 73, le Transporteur présente à la Régie un investissement précis sans que l'ensemble des intervenants du marché puissent véritablement y apporter des modifications majeures. En effet, le cadre strict d'une audience ne permet pas un échange fluide entre les participants qui permettrait de modifier le projet de façon importante, comme par exemple, l'ajout de capacité d'une interconnexion pour permettre à un autre producteur d'utiliser ce nouveau lien. Par ailleurs, l'autorisation de la Régie est souvent requise après le début des constructions des installations requises et après que des engagements interviennent entre le Transporteur et ses partenaires d'affaires. Aussi, tel qu'indiqué plus haut, il y aurait un net avantage à ce que d'autres puissent dès le début du processus signifier leur intérêt à participer au développement de tels projets. De cette façon, on éviterait toute discrimination possible conformément aux buts et objectifs de l'ordonnance 890 de la FERC. »

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 27 OCTOBRE 2010

VOLUME 7

DENISE TURCOT
sténographe officielle

Page 2	Page 4
R-3669-2008 AUDIENCE 27 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 GENEVIÈVE 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 GARIEPY, 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 (SB-AQLPA) Me HÉLÈNE SICARD, procureure de Union des consommateurs (UC) Me JEAN-FRANÇOIS GIRARD, procureur de Union des municipalités du Québec (UMQ)	1 Contre-interrogés par Me Paule Hamelin 111 2 Contre-interrogés par Me André Turmel 121 3 Contre-interrogés par Me Jean-François Girard . 132 4 Contre-interrogés par Me Jean-François Ouimette 144 5 PANEL 14 6 SYLVAIN CLERMONT 7 Interrogé par Me Marie-Christine Hivon 150 8 Contre-interrogés par Me André Turmel 153 9 Contre-interrogés par Me Geneviève Paquet ... 179 10 Contre-interrogés par Me Paule Hamelin 183 11 DÉCISION D'UNE OBJECTION SUR UNE 12 DEMANDE D'ENGAGEMENT 184 13 PANEL 16 14 MARIE-CLAUDE LALANDE 15 SYLVAIN CLERMONT 16 Interrogés par Me Marie-Christine Hivon 186 17 Contre-interrogés par Me Paule Hamelin 188 18 Contre-interrogés par Me Geneviève Paquet ... 195 19 Contre-interrogés par Me André Turmel 200 20 DISCUSSION SUR LA SUITE DES TRAVAUX 221 21 AJOURNEMENT 22 23 24 25
Page 3	Page 5
1 TABLE DES MATIÈRES 2 Page 3 4 LISTE DES PIÈCES 5 5 LISTE DES ENGAGEMENTS 6 6 PRÉLIMINAIRES 7 7 PANEL 11 8 MARIE-CLAUDE ROQUET 9 Interrogée par Me Marie-Christine Hivon 18 10 Contre-interrogée par Me Denis Falardeau 21 11 Contre-interrogée par Me Paule Hamelin 27 12 Contre-interrogée par Me André Turmel 35 13 Contre-interrogée par Me Jean-François Girard .. 56 14 Contre-interrogée par M. Jean-François Viau ... 62 15 Contre-interrogée par Mme Lucie Gervais 64 16 Réinterrogée par Me Marie-Christine Hivon 70 17 PANEL 13 18 MARIE-CLAUDE LALANDE 19 SYLVAIN CLERMONT 20 Interrogés par Me Eric Dunberry 78 21 Contre-interrogés par Me André Turmel 81 22 PANEL 15 23 MARIE-CLAUDE LALANDE 24 SYLVAIN CLERMONT 25 Interrogés par Me Marie-Christine Hivon 109	1 LISTE DES PIÈCES 2 Page 3 4 B-167 (HQT-40): 5 Présentation PowerPoint de 6 madame Roquet pour le thème 11. 21 7 C-13-32: Référence au site actuel OASIS 8 (sous-classes QC-RD, QC RND, 9 services secondaires). 179 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25

Page 14

1 monsieur Clermont devrait encore une fois être un
2 peu la partie lésée parce qu'il devra revenir et il
3 a d'autres obligations professionnelles et ce serait
4 le troisième panel pour lequel il se prépare depuis
5 longtemps et pour lequel il serait soit scindé en
6 deux ou soit reporté ou soit il ne serait pas appelé
7 à témoigner.

8 Là, je pense qu'il faut voir aussi que le
9 Transporteur a des témoins. Les témoins qui sont
10 absents du côté des intervenants ont choisi de ne
11 pas être ici aujourd'hui pour la plupart. Pour
12 certains, j'ai compris dans le cas du RNCREQ,
13 monsieur Raphals, c'est un événement incontournable.
14 Mais quand ils décident d'être là, c'est leur choix.
15 Quand ils décident de ne pas être là, c'est leur
16 choix.

17 Alors, je ne pense pas que c'est une
18 option là encore une fois pour monsieur Clermont de
19 venir et être appelé à témoigner pendant quelques
20 heures ou une demi-heure ou 20 minutes ou une heure,
21 pour ensuite quitter et revenir dans quelques
22 semaines quand ce sera le temps et de voir à être à
23 nouveau interrogé.

24 Ce n'est pas juste, ce n'est pas fair pour
25 le témoin. Et moi, je n'ai pas l'intention de lui

Page 15

1 demander de le faire. Alors, ou bien il commence
2 aujourd'hui, et c'est un thème qui peut facilement
3 prendre une journée et demie, parce que c'est comme
4 la planification ouverte, c'est un thème où
5 plusieurs intervenants ont produit des rapports
6 d'experts, font des représentations, on s'attend à
7 des plus longs contre-interrogatoires, ça nous a
8 déjà été annoncé par plusieurs.

9 Alors, on ne commencera pas ça pour le
10 finir quelque part plus tard, comme on débute de
11 creuser une tranchée pour la finir quand la guerre
12 se termine. On va libérer monsieur Clermont, je
13 vous le soumetts respectueusement. Moi, je ne lui
14 demanderai pas de se préparer pour quelques heures
15 ou une demi-heure vendredi.

16 On débutera à ce moment-là avec les
17 thèmes, si vous le jugez, les thèmes 13, 11, 14, 15,
18 16, mais on ne débutera pas la question des
19 ressources désignées pour quelques minutes ou
20 quelques heures. Je ne pense pas que c'est juste du
21 tout pour monsieur Clermont.

22 Et je pense que les intervenants doivent
23 être prêts à procéder. Et on a perdu deux jours
24 cette semaine, Monsieur le Président.

25 LE PRÉSIDENT :

Page 16

1 Merci, Maître Dunberry. Un instant, s'il vous
2 plaît. Alors, la Régie va se retirer quelques
3 minutes, va vous revenir avec sa décision sur la
4 suite des choses.

5 SUSPENSION DE L'AUDIENCE

6 REPRISE DE L'AUDIENCE

7 LA GREFFIERE :

8 Veuillez prendre place, s'il vous plaît.

9 LE PRÉSIDENT :

10 Alors, dans les circonstances, la Régie, quant à
11 l'agencement du calendrier, verrait à prioriser à
12 finaliser cette semaine les thèmes 11, 13, 14, 15 et
13 16. Et à ce moment-là, le thème 12 sur la
14 désignation des ressources pourrait faire l'objet du
15 bloc qui sera reporté à plus tard.

16 Pour lequel, après la pause de l'avant-
17 midi, je vous reviendrai pour commencer à donner les
18 indications de la Régie quant à période à laquelle
19 pourrait se dérouler ce deuxième bloc-là pour
20 finaliser la preuve et les plaidoiries.

21 Donc, pour ce matin, pour aujourd'hui, on
22 pourra faire les sujets soit dans la séquence
23 annoncée hier. A la limite, la Régie est à l'aise
24 avec certaines permutations, dépendamment de la
25 disponibilité des témoins. Mais l'idée serait de

Page 17

1 finaliser les sujets 11, 13, 14, 15 et 16 d'ici
2 vendredi.

3 Me ÉRIC DUNBERRY :

4 Parfait.

5 LE PRÉSIDENT :

6 Maître Hamelin.

7 Me PAULE HAMELIN :

8 Avec votre permission, juste que mon confrère
9 confirme ce que j'ai entendu à la pause, à l'effet
10 que monsieur Hanser n'était pas disponible pour
11 vendredi. Et que donc, le thème numéro 2 serait
12 également reporté. C'est bien ma compréhension,
13 juste pour qu'on puisse tout le monde le savoir puis
14 qu'on n'ait pas d'autres surprises vendredi.

15 LE PRÉSIDENT :

16 Comme précision, Maître Dunberry.

17 Me ÉRIC DUNBERRY :

18 Oui, tout à fait, Monsieur le Président. J'ai eu
19 des échanges avec monsieur Hanser hier et il n'est
20 pas disponible ce vendredi. Alors, suivant votre
21 décision de ce matin, je pense qu'on a maintenant un
22 menu pour les prochains deux jours.

23 LE PRÉSIDENT :

24 Les prochains deux jours.

25 Me ERIC DUNBERRY :

Page 18	Page 20
1 Et on va s'en tenir à ce menu-là. 2 LE PRÉSIDENT : 3 Excellent. 4 Me ÉRIC DUNBERRY : 5 Merci. 6 PANEL 11 7 Mme MARIE-CLAUDE ROQUET 8 INTERROGÉE PAR Me MARIE-CHRISTINE HIVON : 9 Alors, bonjour. Pour la présentation du thème 11, 10 Acquisition du service de transport, le panel est 11 constitué de madame Marie-Claude Roquet, qui a 12 témoigné un peu plus tôt cette semaine, qui aura une 13 courte présentation PowerPoint à présenter pour la 14 position du Transporteur, dont je vais vous remettre 15 copie. 16 Alors, le thème 11 vise la modification 17 des articles 1.23, 13.2, 14.2, 17.2, 17.7, 18.2, 18 19.9 et 32.5 des Tarifs et conditions. 19 Q.1 Et je cède la parole à madame Roquet pour 20 la présentation. 21 R. Bonjour, Monsieur le Président, Madame le 22 régisseur, Monsieur le régisseur. Bonjour 23 aux intervenants. 24 Alors, permettez-moi de rappeler, 25 faire un sommaire des éléments principaux	1 Tarifs pro forma de la FERC, avec les 2 adaptations nécessaires. 3 J'aimerais amener maintenant quelques 4 conditions et modalités d'application des 5 modifications, en particulier pour deux 6 sujets qui ont peut-être suscité plus 7 d'interrogations. 8 Alors, relativement à la prolongation 9 du commencement de service, le 10 Transporteur amène une modification 11 relative au paiement des frais requis à 12 l'intérieur d'un délai de 15 jours. Et il 13 propose le maintien des frais requis 14 couvrant le coût de la prolongation, soit 15 le prix d'un mois de service de transport 16 ferme. 17 L'autre modification est relative aux 18 délais de réalisation des études d'impact. 19 Alors, on propose une procédure d'avis à 20 la Régie en cas de retard systématique, 21 pour plus de 20% des études durant une 22 durée de deux trimestres consécutifs. 23 On propose également de ne mettre en 24 place aucune pénalité. L'expérience 25 passée n'en démontre pas la nécessité. Et
Page 19	Page 21
1 des modifications qui sont proposées dans 2 le thème de service de l'acquisition de 3 transport. 4 D'abord, le Transporteur propose de 5 modifier les Tarifs et conditions afin de 6 permettre la préconfirmation de demandes. 7 Et ça va toucher les articles 1.23, 13.2, 8 14.2, 17.2 et 18.2 de Tarifs et 9 conditions. 10 Il propose également de préciser les 11 priorités de service pour les demandes 12 préconfirmées, aux articles 13.2 et 14.2; 13 d'encadrer le droit de reporter le début 14 de service, à l'article 17.7; et d'aviser 15 la Régie lorsque le Transporteur ne 16 respecte pas le délai de réalisation 17 d'études d'impact. Ça, ça concerne les 18 articles 19.9 et 32.5. 19 Les propositions de modifications que 20 nous faisons sont justes et raisonnables 21 parce qu'elles vont favoriser 22 l'utilisation optimale du réseau. Elles 23 vont inciter la réalisation d'études 24 d'impact dans les délais. Et elles 25 reflètent les modifications apportées aux	1 s'il y a lieu, ça pourrait faire l'objet 2 d'un suivi d'une prochaine cause 3 tarifaire. Ça résume les modifications 4 qui sont proposées. 5 Me MARIE-CHRISTINE HIVON : 6 Alors, je comprends que, Monsieur le Président, la 7 preuve du Transporteur pour le reste est déjà au 8 dossier. Je demanderais de déposer cette 9 présentation sous la cote HQT-40, B-167. 10 PI CE B-167 (HQT-40) : 11 Présentation PowerPoint de madame Roquet pour le 12 thème 11. 13 Me MARIE-CHRISTINE HIVON : 14 Madame Roquet est disponible pour les contre- 15 interrogatoires. 16 LE PRÉSIDENT : 17 Merci, Maître Hivon. 18 Alors, la Régie va procéder dans 19 l'audition des intervenants, les interrogatoires 20 dans l'ordre alphabétique. Donc, pour l'ACEF de 21 Québec, Maître Falardeau. 22 CONTRE-INTERROGÉE PAR Me DENIS FALARDEAU : 23 Monsieur le Président, une question. 24 Q.2 Bonjour, Madame. 25 R. Bonjour.

Page 22	Page 24
1 Q.3 Nous allons travailler avec le document de 2 demande de renseignements, le HQT-8, 3 document 2, la version révisée de juillet. 4 Ça va? 5 R. Oui. 6 Q.4 A la page 9, la question 8b. Et là, je 7 vais citer l'extrait de la réponse, pour 8 ensuite y aller avec la question de 9 clarification. Là-dedans, on vous 10 demandait: 11 « Les actifs associés 12 à la prolongation du 13 commencement sont-ils 14 placés dans la base de 15 tarification dès leur 16 complétion ou à partir 17 du moment seulement où 18 le service est 19 initié? » 20 Et là, dans un premier temps, vous nous 21 disiez 22 « Les actifs sont 23 inscrits à la base de 24 tarification lors de 25 leur mise en	1 révision: 2 « Cette question est 3 hypothétique puisque 4 le Transporteur n'a 5 pas reçu jusqu'ici de 6 demande de 7 prolongation pour 8 commencement de 9 service de transport 10 ferme ou point-à- 11 point. » 12 Et vous rajoutiez: 13 « Le Transporteur peut 14 cependant confirmer 15 que, aux fins de 16 l'établissement de la 17 base de tarification 18 projetée, utilisée 19 pour établir les 20 revenus requis, la 21 date de mise en 22 service correspond au 23 moment auquel les 24 actifs sont utiles 25 pour l'exploitation du
Page 23	Page 25
1 service. » 2 Par la suite, nous avons précisé la 3 question comme suit. La question 8b 4 demande si: 5 « Les actifs associés 6 à la prolongation du 7 commencement de 8 service sont-ils 9 placés dans la base de 10 tarification dès leur 11 complétion ou à partir 12 du moment seulement où 13 le service est initié 14 par le client? » 15 Et là, la réponse indique que: 16 « Les actifs sont 17 inscrits à la base de 18 tarification lors de 19 leur mise en 20 service. » 21 Il n'est pas clair si la mise en service 22 équivaut au moment où le client débute 23 vraiment sa demande de service suite à un 24 retard ou dès la complétion des travaux. 25 Et là, vous nous répondiez, avec cette	1 réseau de transport 2 d'électricité. » 3 Ce qui m'amène, la question de précision 4 suivante, est-ce qu'on peut comprendre que 5 la date de mise en service se fera au 6 moment où le client sera prêt à utiliser 7 le service, donc même si ça survient 8 quelques années après qu'il y a eu des 9 investissements de faits par le 10 Transporteur? 11 R. Donnez-moi deux secondes, j'essaie de 12 réécouter votre question, il y avait 13 beaucoup de préambules. Si vous me 14 permettez, Maître Falardeau, pouvez-vous 15 juste la reprendre, je vais cibler 16 davantage votre question? 17 Q.5 Oui. Est-ce qu'on peut comprendre que la 18 date de mise en service, ça va se faire au 19 moment où le client va être prêt à 20 utiliser le service et ça, bien même si ce 21 moment-là, ça survient bien longtemps 22 après ce que le Transporteur a investi 23 pour justement rendre ce service prêt, 24 utile? 25 R. Normalement, le Transporteur, pour faire

Page 26

1 une mise en service, doit être en mesure
2 d'exploiter l'équipement. Alors, de façon
3 générale, oui, l'hypothèse que vous posez
4 serait juste, on attendrait que l'actif
5 puisse être exploité pour être mis en
6 service.
7 Q.6 O.K. Et en attendant, d'un point de vue
8 comptable, c'est inscrit de quelle façon?
9 Et s'il y a des revenus requis, c'est
10 inscrit de quelle façon aussi?
11 R. Les intérêts vont courir tant que la mise
12 en service n'est pas faite, ils vont
13 s'ajouter au coût de projet. Le coût de
14 projet devra, s'il est sous le seuil de la
15 location, il sera couvert par la location
16 et le tarif. Si c'est supérieur à
17 l'allocation, il y aura à ce moment-là une
18 révision, ma compréhension des choses, il
19 y aura une contribution.
20 Le deuxième volet de votre question
21 est-il répondu par ma réponse?
22 Q.7 Oui, oui, ça va. Je voulais savoir
23 comment que c'était inscrit.
24 R. O.K.
25 Q.8 Merci.

Page 27

1 LE PRÉSIDENT :
2 Merci, Maître Falardeau. Pour Énergie Brookfield
3 Marketing, Maître Hamelin.
4 CONTRE-INTERROGÉE PAR Me PAULE HAMELIN :
5 Alors, Paule Hamelin, pour Énergie Brookfield
6 Marketing.
7 Q.9 Bonjour, Madame Roquet.
8 R. Bonjour.
9 Q.10 Peut-être tout d'abord, juste une question
10 de confirmation, de clarification. Est-ce
11 qu'il est exact de dire qu'au niveau de la
12 question de la priorité pour les demandes
13 préconfirmées, elle a un impact seulement
14 au niveau des demandes court terme?
15 R. Oui.
16 Q.11 Donc, tant au niveau de l'article 13.2 que
17 de l'article 14.2, ça ne touche que le
18 court terme, si ma compréhension est
19 exacte?
20 R. Oui, la notion de préconfirmation
21 s'adresse aux demandes court terme.
22 Q.12 Parfait. J'ai noté également, si je me
23 réfère à l'article 19.9, que la
24 proposition du Transporteur est, et vous
25 me corrigerez si je me trompe, d'enlever

Page 28

1 le délai prévu à la FERC de 60 jours pour
2 l'étude d'impact et plutôt de le remplacer
3 par le fait que le Transporteur agirait
4 avec diligence. C'est exact?
5 R. En termes de réalisation de nos études, à
6 ma connaissance, nous n'avons pas de
7 changement... nous n'avons pas effectué de
8 changement par rapport à ce qui se fait
9 déjà dans les Tarifs et conditions.
10 Q.13 D'accord. Est-ce que vous êtes d'accord
11 avec moi que, au niveau de l'OATT, on
12 prévoit un délai de 60 jours présentement?
13 R. Dans le terme de la FERC, la version de la
14 FERC?
15 Q.14 Oui.
16 R. Je ne me rappelle pas du paragraphe exact,
17 mais c'est mentionné, oui.
18 Q.15 D'accord. Est-ce que vous avez considéré,
19 au niveau des changements proposés à 19.9,
20 de vous conformer à l'ordonnance 890 et du
21 standard OATT et de mettre un délai de 60
22 jours, comme la FERC le fait dans son
23 propre OATT?
24 R. On a analysé les différentes modalités qui
25 étaient proposées dans les ajustements

Page 29

1 avec 890, on a regardé ce qui était
2 faisable, ce qui était juste et pertinent
3 d'appliquer. Par rapport aux délais, on a
4 jugé que les délais, le vécu qu'on avait,
5 c'était plus approprié de maintenir notre
6 pratique existante.
7 Q.16 Alors, vous avez décidé de ne pas donc
8 mettre un délai de 60 jours. C'est exact?
9 R. On a maintenu notre pratique existante,
10 oui, Madame.
11 Q.17 Et c'est quoi pour le Transporteur agir
12 avec diligence, pour un client du service
13 de transport, il doit s'attendre à quoi
14 quand on dit que le Transporteur va agir
15 avec diligence?
16 R. Bien, ce qu'on fait, c'est qu'on regarde
17 les détails de la demande de raccordement.
18 Puis, en fonction de la complexité de
19 l'étude, on évalue le délai requis, on
20 analyse le client. Puis, à ce moment-là,
21 ça devient la date convenue.
22 Q.18 Alors, vous agissez cas par cas?
23 R. Oui. On n'a pas un très grand nombre de
24 demandes de raccordement et on évalue les
25 complexités des études. On sait que le

8 (Pages 26 to 29)

Page 30

Page 32

1 réseau est particulier, je ne veux pas
2 revenir là-dessus là, mais il y a des
3 études complexes à faire, qui sont
4 particulières peut-être plus au réseau du
5 Québec que ce que vivent les États-Unis.

6 Je ne veux pas juger du délai des
7 États-Unis, je veux simplement dire que
8 notre pratique nous a appris que nos
9 délais ne peuvent pas nécessairement
10 rentrer dans le délai de 60 jours et qu'on
11 préfère faire une évaluation puis donner
12 un signal juste à nos clients.

13 Q.19 Ce que vous me dites, c'est
14 qu'actuellement, vous n'êtes pas en mesure
15 de respecter le 60 jours?

16 R. Dans le fond, ce que je vous dis, c'est
17 qu'on évalue le besoin requis, je ne veux
18 pas dire si on arrive en dessous de 72
19 jours ou après 60 jours. Ce qu'on juge
20 plus pertinent ou plus utile, c'est de
21 donner un signal approprié pour l'étude.

22 Q.20 Et comment le client de service de
23 transport va savoir c'est quoi le signal
24 approprié sur lequel vous vous engagez?

25 R. Écoutez, je pense que dans le thème de la

1 avoir un signal de délai requis pour faire
2 son étude d'impact.

3 Q.22 D'accord. Mais ce n'est pas écrit noir
4 sur blanc dans les Tarifs et conditions le
5 délai que ça va vous prendre pour répondre
6 à l'étude d'impact? C'est exact?

7 R. Non. C'est une évaluation spécifique à la
8 situation donnée.

9 9H39

10 Q.23 D'accord.

11 R. A ma connaissance.

12 Q.24 Maintenant, au niveau de la question de la
13 pénalité que vous avez décidé de retirer,
14 je comprends que cette pénalité-là elle
15 existe présentement dans l'OATT standard
16 de la FERC, c'est exact?

17 R. Elle est proposée par la FERC, oui.

18 Q.25 D'accord. Et je comprends que vous avez
19 décidé également suite à votre analyse de
20 l'enlever, de ne pas la mettre dans les
21 Tarifs et conditions proposés par le
22 Transporteur, c'est exact?

23 R. Quand on a analysé cette modalité-là, ce
24 qu'on a constaté c'est que dans notre
25 historique on n'aurait pas atteint le

Page 31

Page 33

1 pratique courante de ce qu'on a fait comme
2 études d'impact, le Transporteur s'est
3 montré sérieux, a fait son travail bien.
4 Je juge que nos études sont faites dans
5 les temps respectueux. On n'a pas reçu de
6 problématiques par rapport à ça. On juge
7 que la pratique existante est appropriée.

8 Q.21 D'accord. Mais ce que je veux juste
9 savoir, c'est qu'un client de service de
10 transport n'est pas en mesure de savoir le
11 délai que vous pouvez prendre pour
12 répondre à une étude d'impact
13 actuellement? Il n'y a pas de mécanisme
14 par lequel le client du service de
15 transport peut savoir de façon exacte le
16 délai que vous allez prendre pour répondre
17 à l'étude d'impact?

18 R. Peut-être que je ne saisis pas la nuance
19 de votre question. Moi, ce que je
20 comprends, c'est lorsqu'on reçoit une
21 demande d'étude d'impact, on évalue les
22 circonstances et la complexité de l'étude
23 requise et on revient au client pour lui
24 indiquer le temps qui va être requis.
25 Donc, à partir de ce moment-là, il va

1 déclencheur d'avis. Alors, on juge que
2 d'aller mettre une pénalité dans un
3 contexte où notre performance est
4 satisfaisante, c'était d'aller un peu
5 vite.

6 Si jamais la performance du
7 Transporteur dans le futur s'avérerait
8 insatisfaisante, le sujet pourrait
9 toujours être repris en temps et lieu.

10 Q.26 Vous ne pensez pas qu'avoir une pénalité
11 pourrait être un incitatif justement à ce
12 que le Transporteur n'arrive pas au
13 déclencheur d'avis?

14 Me MARIE-CHRISTINE HIVON :

15 Monsieur le Président, je pense que je vais
16 m'objecter à cette question-là, le témoin a déjà
17 répondu pourquoi il considérait que ce n'était pas
18 nécessaire d'avoir une pénalité. Maintenant, on
19 essaie d'argumenter avec le témoin, de lui dire:
20 Vous ne pensez pas que ce serait par ailleurs une
21 bonne idée, alors qu'elle vient de répondre pourquoi
22 elle considérait qu'elle n'en avait pas, que ce
23 n'était pas requis. Je vais m'objecter.

24 Me PAULE HAMELIN :

25 Monsieur le Président, je demande si elle considère

Page 34	Page 36
1 que ça peut être un incitatif pour justement 2 s'assurer de respecter ses obligations. Alors, la 3 question elle est simple. C'est la position et 4 c'est la proposition du Transporteur. 5 LE PRÉSIDENT : 6 Q.27 Réponse à la question telle que formulée. 7 R. D'accord. Moi, je crois que ce n'est pas 8 un incitatif. On a vu comment qu'on a pu 9 répondre lorsqu'on a fait entre autres les 10 appels d'offres du distributeur. On a mis 11 en place des nouveaux outils, les études 12 exploratoires, plus vites, plus véloces. 13 Dans le fond, on a mobilisé une de 14 nos équipes de planification dédiée à 15 cette tâche-là pour être en mesure d'avoir 16 les ressources requises pour répondre aux 17 différents besoins. Le Transporteur se 18 montre extrêmement proactif pour respecter 19 ses délais d'études diverses. 20 Non, je ne pense pas qu'une pénalité 21 de cette nature nous aiderait à nous 22 motiver davantage alors qu'on a démontré 23 par plusieurs moyens qu'on souhaitait 24 s'équiper et satisfaire les attentes de 25 nos clients dans ces demandes-là.	1 l'alimentation de la 2 charge en réseau et de 3 la charge locale à 4 partir des ressources 5 désignées du client, 6 du réseau intégré et 7 du distributeur auront 8 priorité sur les 9 réserve de service de 10 transport ferme à 11 court terme. » 12 Alors, on vous a posé la question, donc on 13 disait que ça ne touchait... la priorité 14 n'avait trait qu'avec le court terme. 15 C'est ce que vous nous mentionnez? 16 R. Excusez-moi, Maître Turmel, pourriez-vous 17 me diriger, il y a beaucoup de 18 modifications dans cette page-là, ça fait 19 que ça... 20 Q.31 Oui, excusez-moi. Oui, dans la fiche... 21 R. 13.2? 22 Q.32 Oui. 23 R. Oui, je l'ai. 24 Q.33 La fiche donc en bleu, c'est-à-dire dans 25 les... l'ajout qui a été fait en bleu à
Page 35	Page 37
1 Me PAULE HAMELIN : 2 Q.28 Je vous remercie. Pas d'autres questions. 3 LE PRÉSIDENT : 4 Merci, Maître Hamelin. 5 Pour le GRAME? Pas de questions. 6 Pour Newfoundland and Labrador Hydro? 7 Maître Turmel? 8 CONTRE-INTERROGÉE PAR Me ANDRÉ TURMEL, 9 Procureur de Newfoundland Labrador Hydro (NLH) : 10 Bonjour, Monsieur le Président. Bonjour aux membres 11 du Banc. 12 Q.29 Bonjour, Madame Roquet. 13 R. Bonjour, Monsieur Turmel. 14 Q.30 Alors, je veux revenir moi aussi, j'avais 15 deux questions qui portaient sur 13.2 et 16 19.9 qu'on vient d'aborder. 17 A 13.2, vous venez de confirmer à ma 18 collègue que la situation dont il était 19 question à 13.2 à l'égard des priorités, 20 pour ce qui est ajouté à 13.2, lorsque 21 l'on mentionne que: 22 « Si les demandes 23 dépassent la capacité 24 du réseau de 25 transport,	1 mi-chemin, parce qu'il n'y a pas de a), 2 b), c). Donc, 13.2, troisième paragraphe 3 qui débute par « Si les demandes dépassent 4 la capacité du réseau de transport ». 5 R. Les modifications au paragraphe cité 6 touchent deux choses. Bien, d'abord, je 7 vais le lire pour être bien sûre de 8 répondre correctement. 9 Q.34 Oui. 10 R. Dans cette section-là, le Transporteur 11 précise que l'alimentation de la charge en 12 réseau et de la charge locale à partir des 13 ressources désignées du client, du réseau 14 intégré et du distributeur auront priorité 15 sur les réservations de service de 16 transport ferme à court terme de point-à- 17 point. 18 Et les demandes de service à plus 19 long terme pourront avoir priorité sur les 20 réservations concurrentes jusqu'à 21 concurrence des dates suivantes. 22 Ça fait que je ne rentrerai pas dans 23 le détail des dates. Mais dans le fond, 24 ce que ça permet de situer c'est la 25 priorité de l'alimentation de la charge en

Page 38	Page 40
1 réseau et de la charge locale par rapport 2 aux demandes de service court terme. 3 Q.35 D'accord. Et quand je regarde 4 l'équivalent de ce que vous rajoutez ou de 5 ce que vous proposez en anglais et que je 6 le compare avec le texte de l'ordonnance 7 OATT... je ne sais pas si vous voulez le 8 prendre? 9 R. Non, je ne l'ai pas. Attendez un instant, 10 je sais qu'on va me le fournir. 11 Q.36 Peut-être qu'on peut vous le donner, oui. 12 Donc, pour les transcripts, je vais vous 13 lire l'équivalent en anglais de ce que 14 vous proposez et par la suite l'équivalent 15 en anglais de ce que l'OATT 890 propose. 16 Alors, on a lu le texte en français 17 tout à l'heure donc nous sommes toujours à 18 13.2 et le paragraphe est le suivant: 19 « If the Transmission 20 System becomes 21 oversubscribed 22 supplying network load 23 and native load from 24 resources designated 25 by the network	1 reservations up to the 2 following conditional 3 reservation 4 deadline. » 5 Point là, on arrête là la citation. 6 Ma question c'est on voit... vous 7 êtes d'accord avec moi qu'il y a une 8 différence. Dans votre texte à vous 9 québécois, vous ne parlez qu'à l'égard des 10 ressources locales, le native load, et 11 alors que dans le texte de la FERC il n'y 12 a aucune distinction avec le native load, 13 c'est un texte général. 14 Alors, pourquoi faites-vous une telle 15 différence? 16 R. On se rappelle que lorsqu'on regarde les 17 modifications de l'ordonnance 890, dans 18 notre analyse, on regarde la pertinence, 19 l'intérêt de retenir ces modifications-là, 20 mais aussi leur applicabilité au Québec, 21 puis s'il y a lieu, nous proposons des 22 adaptations pour l'adapter à la réalité du 23 Québec. Donc, c'est important pour nous 24 de refléter cette priorité-là dans ce 25 texte-ci.
Page 39	Page 41
1 customers or by the 2 distributor shall 3 preempt reservation 4 for short-term firm to 5 point transmission 6 service and requests 7 for longer-term 8 service may preempt 9 competing 10 reservations. » 11 Alors, ça, c'est le texte que vous 12 proposez en anglais, si je ne m'abuse. 13 Maintenant, si je le compare au texte 14 de l'ordonnance FERC, je vais nous le 15 relire. Donc, nous sommes à 13.2.(iii) de 16 FERC OATT dans le pro forma. Je vais vous 17 laisser le temps d'y aller. Donc, 18 l'équivalent pro forma, parce qu'il y a un 19 équivalent mais il y a une différence 20 quand même, je cite: 21 « If the Transmission 22 System becomes 23 oversubscribed, 24 requests for service 25 may preempt competing	1 Q.37 O.K. Mais quel est le sort du point-à- 2 point? Parce que dans ce que vous 3 proposez, vous ne parlez que du native 4 load, de la charge locale, mais on ne 5 parle pas du point-à-point. Quel est le 6 sort du point-à-point quand vient le temps 7 d'exercer la priorité? 8 R. La priorité du point-à-point long terme 9 est inchangée par rapport à son statut. 10 Donc, je retourne à l'article 13.2 mais à 11 la page 2: 12 « Tout service de 13 transport ferme à long 14 terme de point-à-point 15 aura une priorité 16 d'accès supérieure au 17 service de transport 18 ferme à court terme de 19 point-à-point et égale 20 à celle des ressources 21 désignées du 22 distributeur pour 23 alimenter la charge 24 locale et à celle des 25 ressources désignées

Page 42

1 par le client du
2 réseau intégré pour
3 alimenter ses charges,
4 de quelque durée
5 qu'elles soient. »
6 Donc, le point-à-point ferme a la même
7 priorité que les ressources désignées du
8 distributeur pour alimenter la charge
9 locale.
10 Q.38 Oui, ça, je le sais mais eu égard avec ce
11 qui est ajouté, ce qu'on vient de
12 discuter... ce que je veux voir avec vous
13 c'est pour... dans le texte de la FERC
14 OATT, on en parle pas de... on fait
15 simplement une affirmation générale que la
16 priorité se fera selon un peu l'approche
17 chronologique et vous prenez la peine,
18 dans votre texte au Québec de ne venir
19 parler que de la charge locale ou la
20 charge désignée là mais la charge locale.
21 Y a-t-il une explication?
22 R. Il n'y a pas d'explication mais je crois
23 que le texte proposé ne modifie en rien la
24 priorité qui est reconnue au service long
25 terme ferme.

Page 43

1 Q.39 O.K., merci. Maintenant, si on va à 19.9
2 dans le texte que vous proposez, vous avez
3 fait allusion ce matin à l'égard des
4 délais de réalisation des études d'impact,
5 notamment à l'égard du fait que vous ne
6 demandiez aucune pénalité. Ma collègue a
7 également abordé cette question avec vous
8 préalablement. Elle a parlé des délais
9 mais moi je veux parler avec vous donc
10 quand on compare les deux textes, donc
11 19.9 proposé par vous, 19.9... bon, je
12 vais vous le lire en anglais, c'est:
13 « Failure to meet
14 study deadlines. »
15 Dans le texte québécois et en anglais,
16 19.9:
17 « Penalties for
18 failure to meet study
19 deadlines. »
20 Je comprends bien, et vous êtes d'accord
21 avec moi, que de manière générale, votre
22 proposition ne conserve que les deux
23 premiers paragraphes de l'OATT et omet les
24 paragraphes 3 et 4?
25 R. Je vais prendre la pièce en main, un

Page 44

1 instant, Maître Turmel.
2 Q.40 Oui, d'accord.
3 R. Excusez-moi, pourriez-vous reprendre votre
4 question?
5 Q.41 Oui. Bien, je vous demandais simplement
6 de me confirmer si le texte que vous
7 proposez à 19.9 à l'égard donc des failure
8 to meet study deadlines, vous reprenez
9 essentiellement les deux premiers de
10 quatre paragraphes que contient l'OATT
11 890. C'est exact de dire ça,
12 généralement?
13 R. Oui. Tel que je mentionnais à maître
14 Hamelin, le Transporteur juge que
15 d'appliquer une pénalité présentement ne
16 serait pas approprié, en tout cas, pas
17 basé sur notre performance historique.
18 Alors, nous proposons de ne pas
19 retenir la pénalité, donc les paragraphes
20 que vous mentionnez. C'est ma
21 compréhension.
22 Q.42 O.K. Et quand vous faites référence à
23 l'expérience passée dans la présentation
24 PowerPoint ou votre expérience historique,
25 donnez-moi plus de détails si c'est

Page 45

1 possible?
2 R. Bien, je regarde dans les quatre dernières
3 années, on a eu quatre demandes, une d'un
4 client non affilié, puis finalement cette
5 demande-là ne nécessitait pas d'étude
6 d'impact alors... là, dans...
7 Q.43 Vous faites référence à - excusez-moi de
8 vous interrompre - vous faites référence à
9 HQP qui fait des demandes de service...
10 expedité... accéléré, pardon?
11 R. Non, là on parle de... on se comprend que
12 les délais sont mesurés sur les demandes
13 des clients non affiliés. Donc, dans les
14 derniers deux ans, on a eu quatre
15 demandes, trois de HQP, une d'un client
16 non affilié.
17 Et dans le cas de la demande non
18 affiliée, ça s'est adonné que c'était une
19 circonstance où il n'y avait pas de
20 nécessité de faire d'étude d'impact.
21 Dans le passé, dans les 13 dernières
22 années, on a eu de l'ordre de 11 demandes,
23 en tout cas, de clients non affiliés, donc
24 les volumes sont très faibles.
25 Généralement, on rencontre nos délais

12 (Pages 42 to 45)

Page 46

1 convenus avec les clients.
2 Q.44 D'accord. Mais là, je comprends que vous
3 faites sauter les... c'est-à-dire vous
4 faites sauter les délais, comment dire,
5 énumérés 20, 60 jours, pour parler de
6 diligence raisonnable.

7 Ne serait-il pas approprié... parce
8 que là vous faites doublement... vous
9 faites deux retraits, vous enlevez, à tout
10 le moins, vous enlevez ce que l'OATT de
11 FERC propose en donnant un délai en jours,
12 et en plus, vous enlevez nécessairement la
13 pénalité. Alors, j'essaie de comprendre
14 avec vous la logique, parce que là vous
15 allez vraiment directement à deux niveaux.

16 N'y a-t-il pas un territoire mitoyen,
17 au moins de conserver les délais tels
18 qu'énumérés par la FERC?

19 Me MARIE-CHRISTINE HIVON :

20 Monsieur le Président, là, je constate qu'on amène
21 le témoin à le questionner uniquement sur l'article
22 19.9 qui fait l'objet des modifications dans le
23 présent thème. Et là, on l'amène à discuter de la
24 question des délais et le fait qu'on enlève les
25 délais. Je pense que, par équité pour le témoin, ce

Page 47

1 serait important de le référer à l'article 19.3 puis
2 j'invite mon confrère à le faire pour...

3 LE PRÉSIDENT :

4 Quelques problèmes techniques. Prenons quelques
5 minutes pour... Nous allons ajourner quelques
6 minutes et reprendre l'audition.

7 SUSPENSION DE L'AUDIENCE

8 REPRISE DE L'AUDIENCE

9 LA GREFFIÈRE :

10 Veuillez prendre place, s'il vous plaît.

11 LE PRÉSIDENT :

12 Alors, reprise de l'audience. Donc, on était au
13 milieu d'entendre l'objection.

14 Me ANDRÉ TURMEL :

15 Je ne crois pas que c'est une objection. C'est un
16 commentaire simplement pour donner le temps à madame
17 la témoin Roquet de consulter 19.9 et les articles y
18 afférant, 19.3 et 4.

19 LE PRÉSIDENT :

20 19.3

21 Me MARIE-CHRISTINE HIVON :

22 En fait, c'était pour s'assurer qu'on avait le
23 portrait global de la situation, plutôt que de
24 focuser sur une modification.

25 LE PRÉSIDENT :

Page 48

1 Très bien.

2 Me ANDRÉ TURMEL :

3 Q.45 Alors, re-bonjour, Madame Roquet.

4 R. Re-bonjour.

5 Q.46 Je ne sais pas si vous avez eu le temps de
6 prendre connaissance quand même de 19.9,
7 19.3 et 19.4?

8 R. J'ai pris connaissance de 19.3. Je n'ai
9 pas lu 19.4 encore.

10 Q.47 Mais regardons à 19.3. L'idée d'un
11 conseil général, c'est à 19.9, vous faites
12 le choix de ne pas retenir ni les délais
13 qui sont proposés par la FERC, ni la
14 pénalité. Ça, on a compris ça.

15 Et là, j'essayais de voir avec vous,
16 la notion de délai et de pénalité est
17 importante quand il y a des délais qui
18 sont... parce que quand on met une
19 pénalité, il faut être capable de
20 comprendre pourquoi on met la pénalité, si
21 le délai n'a pas été respecté.

22 Et je crois comprendre que si vous
23 enlevez la pénalité, c'est parce que vous
24 ne mettez pas de délai. C'est un peu ça
25 la logique que vous nous suggérez?

Page 49

1 R. Non, ce n'est pas la logique que je
2 suggère. Écoutez, la lecture de 19.3 m'a
3 permis de me rafraîchir aussi sur
4 certaines informations, là. On y voit que
5 le Transporteur a adapté à la réalité du
6 Québec, on parlait d'études plus complexes
7 dans certains cas, son délai de
8 réalisation d'étude a été adapté à 120
9 jours au lieu de 60 jours.

10 On voit aussi, il y a d'autres
11 ajustement qui ont été faits en termes de
12 délai de réponse du demandeur par rapport
13 à ce qui existe dans 890. Alors, il y a
14 aussi une adaptation là-dessus au Québec.

15 Ça fait que pour la réalité du
16 Québec, ce qu'on regarde, dans le fond,
17 lorsque 890 fait des propositions, c'est
18 de regarder encore une fois la pertinence,
19 l'applicabilité, s'il y a lieu de faire
20 des adaptations au contexte québécois.

21 Mais l'esprit de montrer une
22 diligence par rapport à la réalisation de
23 nos études d'impact est intéressante. Le
24 Transporteur est à l'aise de faire un
25 suivi des délais de réalisation de ses

Page 50	Page 52
1 études d'impact pour ses clients non 2 affiliés. 3 Notre expérience du passé nous montre 4 que notre performance est bonne. Ça fait 5 qu'on ne voit pas pourquoi qu'on 6 embarquerait dans la notion de délai à ce 7 point-ci. C'est aussi simple que ça. 8 Q.48 D'accord. Mais à 19.3, je suis au début 9 du texte et c'est le principe, on dit: 10 « Dès la réception 11 d'une convention 12 d'étude d'impact sur 13 le réseau signée... » 14 Et caetera. 15 « ... le Transporteur 16 agira avec diligence 17 pour terminer l'étude 18 d'impact sur le réseau 19 dans un délai de cent 20 vingt jours. » 21 Donc, ici, il y a un double, il y a faire 22 diligence à l'intérieur de 120 jours. Ça 23 veut dire on n'est pas obligé d'attendre 24 120 jours, on peut prendre 60 jours si 25 c'est requis. Est-ce que c'est comme ça	1 Dans certains cas, on sait qu'il peut 2 y avoir des problématiques, soit des 3 complexités de simulation, soit on est en 4 attente de certaines informations, et 5 caetera. Ça fait que je n'ai pas devant 6 moi les statistiques détaillées de chacun 7 de ces cas-là. 8 Par ailleurs, je peux vraiment 9 témoigner de la diligence et de 10 l'engagement du Transporteur de respecter 11 ses engagements avec ses clients. 12 Q.52 O.K. Ceci étant dit donc et on revient à 13 votre page 5 de la présentation PowerPoint 14 ce matin, quand vous parliez de, bon, pour 15 la procédure d'avis à la Régie en cas de 16 retard systématique. Bon, il y a 20% des 17 études, lorsque c'est 20% des études 18 durant deux trimestres consécutifs. 19 Mais ma question, c'est comment 20 mesure-t-on quand il y a un non-respect 21 des délais, quand ça prend beaucoup plus 22 de temps, comment on fait pour mesurer? 23 Quel... la Régie est habituée avec HQT à 24 avoir des mesures d'à peu près tout ce qui 25 bouge là, des indicateurs, vous êtes
Page 51	Page 53
1 qu'on doit comprendre l'article? 2 R. Je ne suis pas une avocate, Maître Turmel, 3 je ne saurais pas comment l'interpréter 4 plus formellement. 5 Q.49 Vous n'êtes pas une avocate, bien, vous 6 êtes une ingénieure. Mais à votre 7 compréhension à vous là, vous qui êtes 8 ingénieur? 9 R. A ma compréhension, le Transporteur essaie 10 d'exécuter ses études d'impact avec 11 diligence puis de les rencontrer à 12 l'intérieur des délais convenus avec ses 13 clients. 14 Q.50 Et contenus dans l'OATT, et convenus, 15 pardon, et indiqués par l'OATT? 16 R. Il respecte les termes de Tarifs et 17 conditions, oui. 18 Q.51 Donc, vous avez l'habitude de respecter 19 les délais inscrits à l'OATT? 120 jours, 20 c'est un délai que vous connaissez? 21 R. On respecte les délais convenus avec les 22 clients. Je n'ai pas à l'esprit les 23 détails de chacune des ententes et des 24 délais qui ont été convenus avec les 25 clients.	1 d'accord avec moi, comment dans ce cas-ci 2 on va pouvoir mesurer l'efficacité de HQT? 3 R. Excusez-moi, j'essaie de retrouver 4 l'endroit précis où on définit 5 l'indicateur de mesure. Mais permettez- 6 moi de le dire dans mes mots. Il s'agit 7 de dire lorsque les études d'impact seront 8 en retard par rapport à l'engagement 9 convenu et dans un pourcentage supérieur à 10 20% de nos études et ce pour deux 11 trimestres consécutifs, à ce moment-là, il 12 y aura un avis d'émiss à la Régie à 13 l'intérieur de 30 jours. 14 Q.53 Et qu'est-ce que ça va donner au client du 15 service de transport le fait que l'avis 16 est fait, est-ce que ça fait en sorte que 17 ces études vont être réalisées plus 18 rapidement? J'essaie juste de comprendre, 19 l'avis est fait, mais après ça, que se 20 passe-t-il, on constate et c'est tout? 21 R. Écoutez, vous avez vu comme moi la 22 proposition du FERC, l'intention est de 23 demeurer transparent sur le suivi des 24 délais de réalisation, de faire état de 25 notre performance générale en suivant un

Page 54

Page 56

indicateur généralisé et de donner une visibilité par rapport à ces informations-là, vu que chaque client individuellement a des informations relatives à sa demande et à des délais possibles et à des ajustements de délais, s'il y a lieu. Mais là, ça permet de donner une visibilité globale de l'ensemble des demandes du client.

Q.54 Mais le client, lui, dans sa relation commerciale qu'il établit avec vous, vous le Transporteur, quand il dépose une demande puis que vous faites une étude d'impact, c'est qu'il a un projet, vous comprenez qu'il y a une dynamique qui s'inscrit. Là, il va devoir attendre la prochaine cause tarifaire pour voir qu'est-ce que HQT pourrait suggérer ou pas?

Donc, ce n'est qu'un constat que vous faites, il n'y a pas d'action, ce n'est qu'un suivi de faits constatés, il n'y a rien d'autre qui est suggéré?

R. Cet indicateur-là vise une transparence par rapport à la performance globale. Par

1 devant vous pour une première fois.

2 LE PRÉSIDENT :

3 Bienvenue.

4 CONTRE-INTERROGÉE PAR Me JEAN-FRANÇOIS GIRARD

5 Et vous excuserez ma verdeur des procédures ici.

6 Alors, si vous voulez bien m'accompagner si jamais je m'écarte un petit peu.

8 Q.56 Ceci dit, j'aurais des questions pour madame Roquet sur les articles 13.2 et 14.2. C'est une question de libellé, de distinction dans le libellé des deux articles.

13 R. Je vous écoute.

14 Q.57 Oui. A l'article 13.2, il est écrit, je vais lire un passage de l'article qui traite de la chose suivante:

17 « Parmi les demandes
18 ou réservations ayant
19 la même durée et, le
20 cas échéant, le
21 même... »

22 R. Excusez-moi, juste pour vous suivre, voulez-vous me dire à peu près où dans la page.

25 Q.58 Malheureusement, je n'ai pas le texte que

Page 55

Page 57

1 ailleurs, dans le cas d'une demande
2 individuelle, un client est en relation
3 avec le Transporteur et il y a une
4 relation directe d'information
5 relativement à l'avancement de son étude,
6 et caetera.

7 Donc, si jamais dans le cas d'une
8 étude, il y a un retard, le Transporteur
9 est tenu d'aviser son client, de justifier
10 son écart, et caetera et donc rentre en
11 dialogue avec son client.

12 L'indicateur a une autre, pour moi, a
13 une autre visée, une visée de transparence
14 globale.

15 Q.55 O.K. Je vous remercie.

16 LE PRÉSIDENT :

17 Merci, Maître Turmel. Pour le RNCREQ, ce sera
18 maître Sicard plus tard. Pour Stratégies
19 énergétiques, pas de questions. Donc, pour l'Union
20 des consommateurs, Maître Sicard. Pas de questions.
21 Pour l'UMQ?

22 Me JEAN-FRANÇOIS GIRARD :

23 Bonjour, Monsieur le Président, Jean-François Girard
24 de Dufresne Hébert Comeau, pour l'Union des
25 municipalités du Québec. Ça me fait plaisir d'être

1 vous avez, je n'ai que l'extrait.

2 R. O.K. Allez-y lentement, on va le trouver.

3 Q.59 « Parmi les demandes
4 ou les réservations
5 ayant la même durée
6 et, le cas échéant, le
7 même état de
8 préconfirmation... »

9 Peut-être qu'en recherchant le mot
10 « préconfirmation ».

11 LE PRÉSIDENT :

12 Ça, c'est dans l'article 13.2?

13 Me JEAN-FRANÇOIS GIRARD :

14 Dans l'article 13.2, oui.

15 R. Merci. Merci à tous.

16 Q.60 On m'a aidé ici. Donc, dans la fiche, on
17 me dit c'est la treizième ligne. On l'a
18 trouvé, voilà. Tu peux-tu me sortir 14.2.
19 On va y aller tout à l'heure.

20 Est-ce que vous me suivez, Madame
21 Roquet?

22 R. Oui.

23 Q.61 « Parmi les demandes
24 ou les réservations
25 ayant la même durée

15 (Pages 54 to 57)

Page 58 1 et, le cas échéant, le 2 même état de 3 préconfirmation... » 4 Et là, entre parenthèses, on indique, on 5 détaille: 6 « ... (préconfirmée, 7 confirmée ou non 8 confirmée)... » 9 C'est à la notion d'état de 10 préconfirmation que je m'intéresse plus 11 particulièrement. 12 Alors qu'à l'article 14.2, toujours 13 dans la notion de préconfirmation, je vais 14 essayer de vous guider. Est-ce que vous 15 avez 14.2 sous les yeux? 16 R. Oui. 17 Q.62 C'est souligné en rouge. Sur la fiche que 18 j'ai ici, à peu près au centre. 19 « ... une plus grande 20 priorité sera 21 attribuée d'abord aux 22 demandes ou aux 23 réservations ayant une 24 plus grande durée de 25 service et ensuite aux	Page 60 1 préconfirmation, ça peut être préconfirmé, 2 excusez, il faut que je me retrouve moi 3 aussi là, donc ça peut être préconfirmée, 4 confirmée ou non confirmée. Donc, il a 5 trois, comment dire, il y a trois états à 6 cet état de préconfirmation, ou il y a 7 trois niveaux à cet état de 8 préconfirmation. 9 Donc, est-ce que vous êtes prête à 10 admettre avec moi qu'à 14.2, en utilisant 11 simplement le mot « préconfirmée », on 12 vient de biffer les deux autres états de 13 préconfirmation? 14 R. Je ne pense pas que c'était l'intention 15 dans la rédaction de ce texte-là, mais je 16 prends bonne note de l'écart que vous 17 soulevez. 18 Q.64 Alors, je comprends que vous allez nous 19 revenir en nous indiquant s'il y aurait 20 lieu d'apporter, en fait, ma question 21 était est-ce qu'il n'y a pas lieu de 22 réintroduire, d'harmoniser les deux 23 textes. Et vous allez nous revenir là- 24 dessus? 25 R. Oui, on va regarder la pertinence de voir
Page 59 1 d e m a n d e s 2 préconfirmées. » 3 On constate qu'il y a une distinction 4 entre... en fait, à l'article 14.2 ne se 5 retrouve pas la notion d'état de 6 préconfirmation. Or, le texte de la FERC 7 pour les articles 13.2 et 14.2 traite de 8 la notion d'état de préconfirmation. En 9 anglais, preconfirmation status. 10 La question est la suivante, n'y 11 aurait-il pas lieu d'harmoniser le texte 12 de 14.2 à celui de 13.2 en y introduisant 13 la notion d'état de préconfirmation? 14 R. Écoutez, je ne suis pas certaine que je 15 pourrais répondre directement à votre 16 question. Je pourrais peut-être la 17 prendre en engagement, un engagement de 18 réfléchir à votre suggestion puis voir la 19 pertinence de faire cette précision-là 20 dans le texte. 21 Q.63 Bien, je prends bonne note de l'engagement 22 auquel vous seriez prête à consentir. 23 Évidemment, ce sont des arguments de 24 texte. Est-ce que vous êtes d'accord avec 25 moi que, en précisant à 13.2 que l'état de	Page 61 1 les écarts. Peut-être qu'un expert me 2 soulignerait un détail que je ne relève 3 pas. 4 LE PRÉSIDENT : 5 Donc, un engagement de répondre à la demande de 6 l'UMQ. 7 Me JEAN-FRANÇOIS GIRARD : 8 Est-ce qu'il faut le numéroter? 9 LA GREFFIÈRE : 10 Engagement 5. 11 Me JEAN-FRANÇOIS GIRARD : 12 Engagement 5. 13 LE PRÉSIDENT : 14 C'est pris comme engagement. 15 ENGAGEMENT #5: 16 Répondre à la question de l'Union des consommateurs 17 quant à la pertinence d'harmoniser les états de 18 préconfirmation. 19 Me JEAN-FRANÇOIS GIRARD : 20 Merci, Monsieur le Président. 21 LE PRÉSIDENT : 22 Alors, nous en sommes rendus pour la Régie, Maître 23 Ouimette. 24 Me JEAN-FRANÇOIS OUIMETTE : 25 Je n'ai pas de questions, Monsieur le Président.

Page 62	Page 64
1 LE PRÉSIDENT : 2 Pour la formation de la Régie, Monsieur Viau. 3 CONTRE-INTERROGÉE PAR M. JEAN-FRANÇOIS VIAU : 4 Q.65 Si j'ai bien compris, quand vous convenez 5 d'une étude d'impact avec un client, il y 6 a un délai qui est convenu dans ce 7 contrat-là pour la livraison de l'étude 8 d'impact. Donc, dans chacune de vos 9 études d'impact ou de contrats pour 10 l'étude d'impact, il y a un délai 11 d'inscrit à l'étude, vous convenez d'un 12 délai avec un client? 13 R. Oui, on respecte, oui, il y a un délai 14 convenu. Ça peut être celui de Tarifs et 15 conditions, ça peut être dans le cas d'une 16 étude peut-être plus prolongée, avec une 17 explication du contexte, un autre délai. 18 Q.66 Est-ce qu'il y a donc dans ces conditions- 19 là, est-ce qu'il y a des dispositions si 20 vous ne respectez pas ce délai-là, est-ce 21 qu'il y a des dispositions contractuelles, 22 habituellement, usuellement, quand vous 23 faites ce genre de... 24 R. A ma connaissance, excusez-moi, je vous ai 25 interrompu.	1 Q.69 Je vous remercie. 2 R. Merci. 3 LE PRÉSIDENT : 4 Pour la formation de la Régie, Madame Gervais. 5 CONTRE-INTERROGÉE PAR Mme LUCIE GERVAIS : 6 Q.70 Madame Roquet, bonjour.. 7 R. Bonjour. 8 Q.71 Je voulais juste clarifier, en référant à 9 la page 5 de votre présentation de ce 10 matin, je vais revenir sur le plus de 20% 11 des études et les deux trimestres 12 consécutifs, qui sont les conditions 13 finalement qui doivent arriver avant que 14 vous avisiez la Régie d'un retard. 15 Je voulais juste le placer dans le 16 temps le 20% d'études. Je vous ai 17 également entendu dire que dans les 13 18 dernières années, il y avait eu à peu près 19 11 demandes d'études. Alors, 20%, si vous 20 avez eu une demande en quatre ans, je 21 présume que c'est presque comme 100%? 22 R. Oui, c'est la difficulté de notre réalité 23 versus peut-être les conditions aux États- 24 Unis où il y a beaucoup plus de demandes 25 et où un pourcentage à ce moment-là
Page 63	Page 65
1 Q.67 Non, allez-y. Si vous ne respectez pas le 2 délai convenu avec le client dans l'étude 3 ou dans le contrat d'étude d'impact, est- 4 ce qu'il y a des dommages ou est-ce qu'il 5 y a une pénalité? 6 R. A ma connaissance, lorsque nous 7 entrevoyons que nous avons un retard par 8 rapport à l'étude d'impact, nous avisons 9 le client. Nous expliquons la situation, 10 il peut s'agir de complexités techniques, 11 il peut s'agir de situations 12 conjoncturelles, et caetera. 13 Donc, nous expliquons la situation et 14 nous proposons un nouveau délai pour en 15 convenir avec le client. A ce moment-là, 16 ça devient un dialogue et une entente que 17 nous établissons avec eux. 18 Q.68 Donc, il n'y a pas dans les contrats que 19 vous signez avec vos clients de clause où 20 vous êtes tenus de payer un dommage si 21 vous ne respectez pas. Votre obligation, 22 c'est de revenir au client, discuter avec 23 lui puis de convenir d'un nouveau délai. 24 C'est bien ce que je comprends? 25 R. A ma connaissance, oui.	1 devient une figure un petit peu plus 2 intéressante. 3 Q.72 C'est beau. Maintenant, ma question porte 4 particulièrement sur le délai de deux 5 trimestres consécutifs. 6 En vertu de 19.3, bon, il y a un 7 délai de 120 jours. Je comprends que vous 8 pouvez avoir convenu d'un délai différent 9 dans l'entente avec le demandeur. 10 R. Hum-hum. 11 Q.73 A ce moment-là, ça vous donne... on va 12 prendre le délai de 120 jours et présumons 13 que vous ne rencontrez pas le délai de 120 14 jours, je comprends que deux trimestres, 15 c'est, on ne va pas décider quels mois on 16 regarde, mais c'est à peu près 180 jours, 17 c'est six mois à 30 jours à peu près. 18 R. Oui. 19 Q.74 Alors, pour ne pas avoir rencontré 20 présumément un délai de 120 jours, vous 21 allez attendre 180 jours additionnels 22 avant d'aviser la Régie? 23 C'est ce que j'essaie de clarifier 24 là. Est-ce que le deux trimestres vient 25 après, calcule à partir du début, parce

Page 66

1 que là, si vous avez une seule demande et
2 que vous ne rencontrez pas le 120 jours,
3 qui était présumément celui convenu, alors
4 vous allez attendre 180 jours de plus pour
5 nous le dire?

6 R. L'indicateur est pensé pour faire le suivi
7 d'une performance générale du
8 Transporteur. Et donc, dans un contexte
9 où le Transporteur serait inondé de
10 demandes ou aurait de la difficulté à
11 gérer le volume de demandes, le délai de
12 deux trimestres, c'est pour donner le
13 temps au Transporteur concerné d'adapter
14 son organisation et de redresser la
15 situation.

16 Et c'est pour ça que le FERC, c'est
17 ma compréhension, que le FERC propose un
18 délai de six mois. Donc, il dit au
19 Transporteur il ne s'agit pas de suivre
20 individuellement vos délais, vous le
21 faites avec vos clients, il s'agit plutôt
22 de suivre votre performance globale.

23 Et on donne, dans le fond,
24 l'équivalent de six mois au Transporteur
25 pour redresser une situation qui

Page 68

1 les études qu'on avait à faire pour
2 analyser toutes les demandes potentielles
3 de raccordement et bâtir les différents
4 scénarios, ça a été un énorme volume de
5 travail. On a changé notre façon de faire
6 pour absorber ce volume de travail là.

7 Lorsqu'est arrivé le deuxième appel
8 d'offres, encore là, on a anticipé qu'il y
9 aurait un volume encore plus important, on
10 a adapté nos ressources, on a mobilisé,
11 comme je le mentionnais, une unité
12 complète pour cette tâche-là, pour
13 absorber ce volume-là et permettre de
14 traiter les demandes dans un délai
15 raisonnable et satisfaisant pour nos
16 clients.

17 Je crois que l'indicateur visera à
18 mesurer justement une incapacité du
19 Transporteur d'adapter son organisation à
20 des situations particulières où tout à
21 coup, il se retrouverait inondé de
22 travail.

23 J'ai l'impression de ne pas tout à
24 fait répondre à votre question, ou en tout
25 cas.

Page 67

1 s'avérerait difficile et pour mettre en
2 place les mesures adéquates pour redresser
3 la situation.

4 Et au bout de six mois, si ce
5 redressement-là n'est pas effectué, à ce
6 moment-là, le FERC est intéressé d'être
7 avisé de la situation pour pouvoir agir et
8 donner une motivation additionnelle au
9 Transporteur de redresser la situation.

10 Alors, cet indicateur-là, moi, je le
11 comprends comme un indicateur d'efficience
12 opérationnelle globale et qui vise donc à
13 permettre au Transporteur de se donner le
14 temps de réagir et de corriger une
15 situation qui pourrait s'avérer
16 problématique ou insatisfaisante en
17 général par rapport à ses clients.

18 Q.75 Et ce serait combien de demandes pour que
19 vous soyez inondée de demandes, comme vous
20 venez de me répondre?

21 R. Bien, je donnais l'exemple, il y a
22 quelques années, lorsqu'on a fait l'appel
23 d'offres du distributeur du 1000 mégawatts
24 et ensuite du 2000 mégawatts, lorsqu'on a
25 passé à travers le premier 1000 mégawatts,

Page 69

1 Q.76 Non, mais en fait, non, je pense que ça va
2 aller. Ça répond à ma question, ça
3 clarifie. Je voulais m'assurer que dans
4 votre tête, c'était vraiment additionnel
5 au délai au départ, dès le retard, et non
6 depuis le début.

7 Ce que je comprends bien, c'est que
8 c'est 180 jours par-dessus, qui
9 s'additionne aux 120 jours au départ, pour
10 une demande au cas où. Puis si toutefois,
11 c'est que je me demandais si vous aviez
12 réfléchi à avoir, par exemple, une
13 situation où vous, vous êtes inondée de
14 demandes, ou versus une situation où, par
15 exemple, vous avez une seule demande et
16 vous avez un retrait, est-ce que vous
17 allez attendre le 180 jours avant d'aviser
18 la Régie ou vous allez être proactive et
19 dire on s'enlève vers un problème qui
20 vient, même si vous étiez inondée de
21 demandes, est-ce que vous allez songer
22 d'aviser la Régie avant?

23 R. Non. Bien, notre proposition était
24 davantage, comme on le mentionnait, c'est
25 d'aviser directement notre client

18 (Pages 66 to 69)

Page 70	Page 72
1 lorsqu'on entrevoit que nous ne serons pas 2 en mesure de respecter le délai convenu et 3 évidemment de lui expliquer la situation, 4 le pourquoi des choses, et de convenir 5 avec lui à nouveau d'un délai réalisable 6 et satisfaisant pour lui. 7 Alors, l'important pour nous, c'est 8 de conclure avec la satisfaction du client 9 un nouveau délai. Une fois que ça, ça va 10 être rétabli, à ce moment-là, on a remis 11 la situation dans les normes. On a ramené 12 la situation dans les normes. 13 Q.77 C'est beau, merci. 14 R. Merci. 15 Me MARIE-CHRISTINE HIVON : 16 J'aurai quelques questions en réinterrogatoire, 17 Monsieur le Président. 18 LE PRÉSIDENT : 19 Très bien. 20 RÉINTERROGÉE PAR Me MARIE-CHRISTINE HIVON : 21 Q.78 Alors, Madame Roquet, je vous demanderais 22 de prendre avec vous la fiche de l'article 23 19.9, ainsi que les Tarifs et conditions 24 modifiés qui sont contenus à la pièce 25 HQT-3 révisée, à l'article 19.3.	1 première phrase complète de cet article, 2 tel que modifié? 3 Alors, on est à la pièce HQT-3 R. On 4 voit que cette première phrase n'a pas été 5 modifiée, mais je vous demanderais de nous 6 la lire pour être sûr qu'on se comprend 7 bien. 8 R. La première phrase qui commence par « Dès 9 la réception »? 10 Q.82 Oui. 11 R. Vous me direz si je vais jusqu'au bout. 12 « Dès la réception 13 d'une convention 14 d'étude d'impact sur 15 le réseau signée et 16 des données techniques 17 requises, le 18 Transporteur agira 19 avec diligence pour 20 terminer l'étude 21 d'impact sur le réseau 22 dans un délai de cent 23 vingt jours, sauf dans 24 le cas d'une étude qui 25 nécessite un délai
Page 71	Page 73
1 R. Oui, j'ai les informations. 2 Q.79 Je vous demanderais de lire le premier 3 paragraphe de l'article 19.9, s'il vous 4 plaît. Vous pouvez le lire à haute voix. 5 R. « Dès la réception 6 d'une convention 7 d'étude d'impact sur 8 le réseau signée.... » 9 Q.80 19.9, s'il vous plaît. 10 R. « Non-respect du délai 11 d'exécution des 12 études: En vertu de 13 l'article 19.3 et 14 19.4, le Transporteur 15 est tenu d'agir avec 16 diligence pour 17 terminer dans le délai 18 convenu l'étude 19 d'impact sur le réseau 20 et les études d'avant- 21 projet. » 22 Q.81 Merci. Maintenant, si je vous réfère à 23 l'article 19.3, que vous venez de 24 mentionner à l'article 19.9, pourriez- 25 vous, s'il vous plaît, nous lire la	1 additionnel, lequel 2 sera précisé au 3 client. » 4 Q.83 O.K. Alors, est-ce que je dois 5 comprendre, Madame Roquet, que ce délai de 6 120 jours demeure dans les Tarifs et 7 conditions qui sont proposés par le 8 Transporteur aujourd'hui? 9 R. Oui. 10 Q.84 Et la réserve à l'effet que « Si l'étude 11 nécessite un délai additionnel, ce délai 12 sera précisé au client » demeure également 13 et demeure inchangée dans les Tarifs et 14 conditions proposés? 15 R. Tout à fait, il n'y a pas de changement à 16 ce niveau-là. 17 Q.85 Vous avez mentionné que vous conveniez 18 avec le client et vous étiez en dialogue 19 avec le client relativement au délai 20 d'étude d'impact et que vous vous 21 conformiez, par ailleurs, aux dispositions 22 des Tarifs et conditions; est-ce que c'est 23 ce à quoi vous faisiez référence ici, 24 Madame Roquet? 25 R. Oui.

Page 74

1 Q.86 Et lorsque vous avez mentionné qu'il y
2 avait des possibilités que le délai soit
3 modifié en cours d'étude d'impact lorsque
4 vous vous rendez compte qu'il y a des
5 difficultés qui surviennent, est-ce que je
6 comprends que ça peut être des difficultés
7 ou des questionnements ou des changements
8 du côté du Transporteur et/ou du client?

9 R. Si je comprends bien votre question, je
10 pense que les causes qui pourraient
11 entraîner un délai supérieur au délai
12 convenu sont multiples.

13 Q.87 Donc, ça peut être des imprévus qui
14 surviennent tant du côté du Transporteur
15 que du côté de la clientèle, par
16 exemple...

17 Me ANDRÉ TURMEL :

18 Je m'excuse, Maître Hivon, les questions sont
19 éminemment suggestives, elles suggèrent vraiment la
20 réponse. Peut-être que, c'est ses témoins, peut-
21 être lui poser quand même une question un peu plus
22 ouverte.

23 Je sais que les règles de la Régie sont
24 quand même assez flexibles, mais me semble-t-il
25 qu'on est en train de lui indiquer les réponses dans

Page 75

1 toutes les questions et elle n'a qu'à répondre un
2 oui ou un non. Peut-être un peu plus de se garder
3 une petite gêne à cet égard, Monsieur le Président.

4 Ça m'apparaît un peu plutôt inhabituel.

5 Puis ma consœur sait très bien, et mon confrère
6 sait très bien de quoi je parle.

7 Me MARIE-CHRISTINE HIVON :

8 Mais, Monsieur le Président, d'abord, je pense que
9 la première question était beaucoup plus large.
10 Madame Roquet a indiqué que c'étaient des causes
11 multiples. Puis je lui ai demandé si, dans les
12 causes multiples, ça pouvait venir tant du
13 Transporteur que de la clientèle.

14 Là, je pense que la première question
15 était très large. Alors, je n'accepte pas le
16 commentaire de mon confrère.

17 LE PRÉSIDENT :

18 La Régie permet la question qui vise à préciser la
19 teneur des articles. Et s'il y avait des réponses
20 qui, pour un intervenant, justifiaient de poser
21 une question, la Régie sera souple à permettre une
22 question au besoin.

23 R. Oui, c'est ma compréhension, Maître Hivon,
24 que les causes peuvent être tant du côté
25 du Transporteur que du client.

Page 76

1 Me MARIE-CHRISTINE HIVON :

2 Q.88 Toujours, Madame Roquet, à la première
3 phrase de l'article 19.3, vous avez
4 mentionné en le lisant et il est indiqué:
5 « Dès la réception
6 d'une convention
7 d'étude d'impact sur
8 le réseau signée et
9 des données techniques
10 requises... »

11 Pouvez-vous nous indiquer de quoi il
12 s'agit?

13 R. Pour faire les études, on a besoin de
14 certaines caractéristiques par rapport au
15 scénario proposé par le client pour
16 pouvoir faire l'étude. Alors, on a besoin
17 de diverses données pour pouvoir faire
18 l'analyse requise.

19 Q.89 Je n'aurai pas d'autres questions.

20 LE PRÉSIDENT :

21 Merci, Maître Hivon. Alors, ceci complète
22 l'audition de ce panel. Merci au témoin.

23 Donc, on va être prêt à prendre la pause
24 d'avant-midi. Nous allons prendre jusqu'à 10 h 55
25 et revenir par la suite avec la suite des panels.

Page 77

1 Et au retour, la Régie indiquera la plage
2 peut-être souhaitable pour la poursuite des
3 audiences pour les blocs qui seront reportés à plus
4 tard.

5 SUSPENSION DE L'AUDIENCE
6 REPRISE DE L'AUDIENCE
7 10h57

8 LA GREFFIERE :

9 Veuillez prendre place, s'il vous plaît.

10 LE PRÉSIDENT :

11 Alors, reprise de l'audience. Donc, dans un premier
12 temps, concernant les sujets qui seront reportés à
13 plus tard, la Régie a regardé dans son calendrier.
14 Elle serait disponible pour siéger à partir du 17
15 janvier et elle souhaiterait pouvoir traiter de ce
16 qui reste de ce dossier-ci dans un bloc rapproché.
17 donc, elle inviterait les procureurs peut-
18 être à se consulter et à donner, par la suite, des
19 indications à la Régie sur trois choses, peut-être
20 le temps requis pour finaliser l'audition des panels
21 du Transporteur. Dans un deuxième temps, s'il y a
22 une réestimation à faire du temps requis pour la
23 présentation de la preuve des intervenants et des
24 interrogatoires qui auront lieu et le temps pour les
25 plaidoiries nous l'avons déjà. Donc, avec les

20 (Pages 74 to 77)

Page 78

Page 80

1 indications du nombre de jours pour ces trois
2 étapes-là.

3 Par la suite, la Régie pourra finaliser,
4 là, un calendrier et le rendre officiel.

5 donc, si c'était possible qu'il y ait ces
6 discussions d'ici vendredi entre les procureurs pour
7 que les indications soient données à la Régie en
8 audience si nous siégeons, sinon par écrit dans le
9 cours de la journée de vendredi.

10 Et avec ces informations on pourra tenter
11 de planifier, finaliser un calendrier pour la suite
12 de l'audience.

13 Sur ça donc nous pouvons reprendre
14 l'audition des panels.

15 Me ÉRIC DUNBERRY :

16 Oui, Monsieur le Président, nous attendons
17 simplement monsieur Clermont qui a dû s'absenter
18 quelques minutes alors... et le voilà.

19 PANEL 13

20 SYLVAIN CLERMONT

21 MARIE-CLAUDE LALANDE

22 INTERROGÉS PAR Me ERIC DUNBERRY :

23 Alors, Monsieur le Président, Madame, Messieurs les
24 régisseurs, thème 13, Service secondaire. Et pour
25 ce thème, nous avons deux témoins que vous

1 En plus, toutes les exigences donc de
2 la partie 3 s'appliquent, sauf quant aux
3 tarifs.

4 De plus, compte tenu de l'existence
5 de notre partie 4, on précise que toutes
6 les exigences de la partie 4 s'appliquent
7 à l'alimentation de la charge à partir de
8 ressources non désignées.

9 Q.91 Voilà. Maintenant, au niveau des motifs
10 au soutien de ces modifications, pourriez-
11 vous, encore une fois, de façon synthèse,
12 nous présenter les motifs qui expliquent
13 cette proposition de modifications?

14 R. Bien sûr. Premièrement, pour clarifier
15 les règles entourant l'utilisation du
16 service secondaire, en plus, ça reflète
17 les modifications de la FERC en ce qui a
18 trait au service secondaire pour alimenter
19 la charge en réseau, et on propose les
20 adaptations corrélatives pour la partie 4.

21 Donc, ça fait l'objet des deux
22 questions.

23 Q.92 Des deux questions. Alors, voilà,
24 Monsieur le Président, pour la preuve en
25 chef. Evidemment, les fiches et les

Page 79

Page 81

1 connaissez très bien maintenant, monsieur Clermont
2 et madame Lalande.

3 Alors, pour les fins de ce thème, je vous
4 inviterais, à la fois les témoins et les membres du
5 Banc, à reprendre les fiches techniques, pièce HQT-
6 2, document 1 et cette fois-ci les articles visés
7 sont les articles 28.4 et 36.3 des Tarifs et
8 conditions.

9 Et comme pour d'autres thèmes, vous m'avez
10 entendu hier ne poser que deux questions et ce sera
11 les mêmes deux questions cette fois-ci pour les
12 membres du panel.

13 Q.90 Alors, si vous êtes prêts, allons-y.

14 Alors, Madame Lalande, pourriez-vous
15 brièvement identifier les modifications
16 qui sont proposées aux articles 28.4 et
17 36.3 des Tarifs et conditions?

18 Mme MARIE-CLAUDE LALANDE :

19 R. Bien sûr, Monsieur le Président, Madame,
20 Monsieur les régisseurs. Ce que le
21 Transporteur propose de modifier, c'est de
22 préciser que le service secondaire pour
23 l'alimentation de la charge en réseau à
24 partir de ressources non désignées ne
25 requiert pas de nouvelles demandes.

1 documentations corrélatives et pertinentes
2 sont au dossier donc nous n'avons pas
3 d'autres questions concernant le service
4 secondaire. Merci.

5 LE PRÉSIDENT :

6 Merci, Maître Dunberry. Alors, dans l'ordre
7 alphabétique inverse cette fois-ci. Pour l'Union
8 des municipalités du Québec, pas de questions? Pour
9 Union des consommateurs, pas de questions?
10 Stratégies énergétiques, AQLPA, pas de questions?
11 RNCREQ, je crois que c'est pas de questions, O.K.
12 Newfoundland and Labrador Hydro, maître Turmel?

13 CONTRE-INTERROGÉS PAR Me ANDRÉ TURMEL :

14 Q.93 Rebonjour, panel. Bonjour, membres du
15 Banc. Bonjour au panel. Pardon.

16 Alors, donc, nous sommes donc à
17 l'article 36.3 principalement. Donc,
18 reprendre... bien, l'article 36.3 et
19 également, puisqu'on est dans le service
20 secondaire, reprendre le fameux tableau
21 vous savez, là, je vois que monsieur
22 Clermont vous l'avez déjà préparé. C'est
23 la pièce HQT-8, document 1. C'est la
24 réponse à une demande de renseignements de
25 la Régie de l'Énergie.

21 (Pages 78 to 81)

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	Page 4
R-3669-2008 14 FÉVRIER 2011 COMPARUTIONS Me JEAN-FRANÇOIS OUMETTE, procureur de la Régie REQUÉRANTE : Me ERIC 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. (BBMI) Me GENEVIEVE PAQUET, procureure de Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME) 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 HELENE SICARD, procureure de Union des consommateurs (UC) Me JEAN-FRANÇOIS GIRARD, procureur de Union des municipalités du Québec (UMQ)	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	Page 5
1 TABLE DES MATIERES 2 Page 3 4 LISTE DES PIECES 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 Eric 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 Eric 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 Eric Dunberry 134 23 Contre-interrogé par Me Marie-Christine Hivon . 179 24 PANEL GRAME 25 NICOLE MOREAU	1 LISTE DES PIECES 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 174	Page 176
1 priorité associée au 2 service secondaire est 3 supérieure à celle de 4 tout service de point 5 à point non ferme mais 6 il n'est pas indiqué 7 explicitement que la 8 priorité du service 9 secondaire est 10 inférieure à celle de 11 tout autre service de 12 point à point ferme. 13 Il est étonnant de 14 voir que le service 15 secondaire qui est 16 livré sans frais, tant 17 que la capacité de 18 transport totale 19 réservée pour 20 desservir la charge 21 locale n'est pas 22 dépassée, soit traitée 23 différemment d'un 24 service ferme. » 25 Est-ce que, lorsque vous dites « il est	1 lecture - d'accorder à 2 ce dernier service, 3 une priorité... » 4 Donc, c'est le service offert par HQP, ce 5 qu'on appelle les bonnes inscriptions 6 QCRND: 7 « ... une priorité au 8 moins équivalente à 9 celle accordée au 10 service de point à 11 point non ferme. » 12 Alors, est-ce que j'ai raison ici ce que 13 vous proposez, c'est que le service 14 secondaire qui est offert par le 15 producteur jouisse d'une priorité au moins 16 équivalente à celle accordée au service de 17 point à point non ferme qui, sauf erreur, 18 est une priorité de niveau 4? C'est ce 19 que je comprends ici comme hypothèse, 20 c'est ce que vous proposez? 21 R. Je veux juste vérifier la priorité, un 22 instant. 23 Q.140 Bien, en fait, allons-y. Je peux peut- 24 être... écoutez, je ne veux pas vous 25 interrompre. Allez-y.
Page 175	Page 177
1 étonnant », ce qui vous étonne c'est que 2 le service secondaire ne soit pas traité 3 comme un service ferme. J'ai bien 4 compris? 5 R. En fait, le point, c'est que le service 6 secondaire peut être utilisé à même la 7 capacité de service ferme réservé par le 8 distributeur mais, par contre, avoir une 9 priorité, par exemple, différente du 10 service ferme. 11 Q.138 Est-ce que vous proposez que le service 12 secondaire jouisse d'une priorité 13 équivalente au service ferme? 14 R. Dans le cas où c'est le distributeur qui 15 l'utilise à même sa capacité ferme de 16 réserver, effectivement. 17 Q.139 Et à la page 10, juste avant le titre 18 36.5, dernier paragraphe de la section 19 vous indiquez, et je cite: 20 « Il eut été 21 préférable, selon 22 nous, d'accorder à ce 23 dernier - ce dernier 24 c'est HQP, je pense, 25 là, si on fait la	1 R. Attendez un petit peu. Je fais juste 2 vérifier le tableau qui a été remis par 3 Hydro-Québec Transport. 4 Q.141 Oui, en fait, allons-y puis peut-être ça 5 va nous simplifier le travail 6 effectivement. Je vais vous référer à la 7 décision, et ma collègue va vous en 8 remettre une copie, la décision, Monsieur 9 le Président, D-2006-066, la Régie a déjà 10 rendu des décisions sur ces priorités. Et 11 je vous référerai également, et ma 12 collègue va vous en exhiber un exemplaire, 13 la pièce HQT-8, document 1, page 7 de 20. 14 R. Oui, ce que j'ai ici, ça va. 15 Q.142 Oui. Monsieur le Président, j'ai quelques 16 copies additionnelles, si ça peut vous 17 permettre, Madame, Monsieur les régisseurs 18 de suivre également. 19 Alors, si vous allez, Monsieur 20 Dagenais, à la pièce HQT-8, document 1, 21 page 17 de 20, et si on relit ce que vous 22 indiquez à la page 10 et qu'on traduit à 23 l'aide de ce tableau, vous nous dites: 24 « Il eut été 25 préférable selon nous

Page 178	Page 180
1 d'accorder à ce 2 dernier... » 3 Donc, d'accorder à l'alimentation de la 4 charge locale en provenance d'une 5 ressource non désignée par le producteur: 6 « ... une priorité au 7 moins équivalente à 8 celle accordée au 9 service de point à 10 point non ferme. » 11 Alors, ce que vous proposez, c'est que ce 12 qui apparaît dans la boîte niveau 6: 13 « Service pour 14 l'alimentation de la 15 charge locale par une 16 ressource non 17 désignée, cette 18 priorité peut être 19 exercée par le 20 producteur, devrait se 21 retrouver à la boîte 22 4, donc avoir une 23 priorité équivalente 24 au service de point à 25 point de court terme	1 paragraphe de la page 13. Vous 2 mentionnez: 3 « Il n'est pas clair 4 si quelques demandes 5 de service converties 6 de court terme à long 7 terme ne pourraient 8 pas bloquer une 9 demande de service à 10 long terme plus 11 importante, faute de 12 capacité disponible 13 sur le réseau. Ne 14 faudrait-il pas 15 introduire un critère 16 qui tienne compte de 17 la taille de la 18 réservation afin de 19 chercher à optimiser 20 l'utilisation du 21 réseau? » 22 Est-ce que je dois comprendre ici, 23 Monsieur Dagenais, que lorsque vous 24 référez à la taille de la réservation, 25 vous référez au nombre de mégawatts plutôt
Page 179	Page 181
1 non ferme. » 2 C'est ce que vous proposez, Monsieur 3 Dagenais? 4 R. Exact, oui, c'est ça. 5 Q.143 Bon. Merci. Monsieur Dagenais, je vous 6 remercie beaucoup pour vos commentaires et 7 suggestions. Alors, ça termine le contre- 8 interrogatoire sur ces quelques thèmes. 9 Ma consœur va terminer le contre-interrogatoire, 10 Monsieur le Président. Merci. 11 LA COUR: 12 Maître Hivon. 13 14H13 14 CONTRE-INTERROGÉ PAR Me MARIE-CHRISTINE HIVON 15 Oui. Merci. 16 Q.144 Bonjour, Monsieur Dagenais. Ce sera assez 17 rapide. Je vous référerai à votre rapport 18 du 10 juin 2009, votre mémoire, ainsi que 19 je vous invite à prendre la pièce HQT-2 20 révisée qui sont les fiches des 21 modifications révisées. 22 Alors, tout d'abord je vous réfère à 23 la page 13 de votre rapport, mémoire, 24 relativement à l'article 13.2 Priorité de 25 réservations. Donc, on est au deuxième	1 que la durée de la réservation? 2 R. Effectivement c'est un autre critère que 3 je rajouterais finalement qui tiendrait 4 compte de la taille de la réservation en 5 mégawatts. 6 Q.145 Donc, que pour identifier la priorité, on 7 tiendrait compte non seulement de la durée 8 du service demandé mais également du 9 nombre de mégawatts demandés, donc plus le 10 nombre est important, plus la capacité est 11 importante, ça devrait jouer dans la 12 priorité? 13 R. Ce serait un des critères à prendre en 14 compte, oui, c'est ça, dans le but 15 d'optimiser l'utilisation du réseau. 16 Q.146 Est-ce que c'est à votre connaissance, 17 Monsieur Dagenais, que le Transporteur 18 retient une norme de priorité NAESB qui 19 fait prévaloir la durée du service sur le 20 volume du service demandé? 21 R. Bien, je suis au fait que c'est un critère 22 de durée finalement et l'élément important 23 dans la proposition du Distributeur et de 24 la OATT de la FERC. 25 Q.147 Lorsque vous dites du Distributeur vous

Page 182	Page 184
1 voulez dire du Transporteur? 2 R. Du Transporteur, excusez, oui. 3 Q.148 O.K. Maintenant, je vous réfère à la page 4 14 de votre mémoire. Dans le bas de la 5 page, on est toujours dans le thème de la 6 priorité de réservation, et j'ai entendu 7 votre témoignage tout à l'heure à maître 8 Dunberry relativement au fait que votre 9 mémoire n'avait pas été mis à jour suite 10 aux amendements à la modification de 11 proposition du Transporteur de juin 2010. 12 Et vous avez référé au fait qu'il y avait 13 eu certains changements qui avaient été 14 faits et qui répondaient à vos attentes. 15 Alors, lorsqu'on parle à 13.2 ici, 16 vous expliquez que le prix est un marqueur 17 pour déterminer la priorité de 18 réservation, vous êtes d'accord avec moi 19 si je vous réfère aux fiches révisées 20 HQT-2 relativement aux articles 13.2 et 21 14.2 que ce marqueur a été retiré de ces 22 articles? 23 R. Tout à fait d'accord. 24 Q.149 O.K. Donc, vos commentaires au bas de la 25 page 14 et en haut de la page 15 sous 14.2	1 questions ici du déplaçonnement, vous 2 mentionnez: 3 « HQT devrait offrir 4 la possibilité, sur 5 acceptation du 6 revendeur au 7 cessionnaire, de 8 signer une convention 9 de service directement 10 avec HQT aux mêmes 11 conditions que la 12 convention d'origine 13 signée avec le 14 revendeur ou en 15 modifiant les 16 conditions, si HQT 17 peut répondre aux 18 nouvelles conditions 19 en remplacement de la 20 convention du 21 revendeur qui serait 22 ainsi libéré de ses 23 engagements envers 24 HQT, ce qui 25 faciliterait
Page 183	Page 185
1 Priorité de réservations de même qu'au 2 troisième paragraphe de la page 15 où vous 3 mentionnez à la fin du paragraphe: 4 « Ainsi, pour un même 5 service les prix 6 doivent être uniformes 7 de sorte que le 8 critère de prix tel 9 qu'introduit par HQT 10 n'est pas pertinent 11 dans la situation 12 actuelle pour le 13 réseau de transport 14 québécois. » 15 Ces commentaires n'ont plus véritablement 16 leur raison d'être? 17 R. Non. Je pense qu'on a répondu 18 effectivement à la demande et à la demande 19 de la Régie, je comprends, en modifiant 20 les propositions à cet effet-là. 21 Q.150 Merci. Je vous réfère, maintenant on va 22 revenir à la page 13 de votre rapport dans 23 le thème Cession ou revente de capacités, 24 les modifications à l'article 23.1. Au 25 dernier paragraphe de la page 13 et les	1 l'administration et 2 réduirait les coûts 3 administratifs pour 4 HQT du service rendu 5 au cessionnaire. » 6 Je vous réfère maintenant à la fiche HQT-2 7 relativement à l'article 23.2. Je crois 8 que cet article n'a pas fait l'objet d'un 9 amendement, alors vous le trouverez à 10 HQT-2 qui n'est pas la version révisée. 11 Attendez un petit peu. Est-ce que vous 12 l'avez, Monsieur Dagenais, 23.2, la fiche? 13 R. Oui. C'est bien la version du 23, du 27- 14 03-2009, c'est bien ça? 15 Q.151 Oui, c'est ça la version d'origine puisque 16 cet article-là n'a pas fait l'objet d'un 17 amendement en juin 2010. Alors, on voit 18 ici l'article 23.2 reproduit avec les 19 modifications suggérées, et je vous réfère 20 à la dernière phrase de l'article qui se 21 lit comme suit: 22 « Le revendeur demeure 23 responsable de 24 l'exécution de toutes 25 les obligations en

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 21 AVRIL 2011

VOLUME 22

DENISE TURCOT
sténographe officielle

Page 2	Page 4
R-3669-2008 21 AVRIL 2011 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 PAUL HAMELIN, procureur 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 GARIEPY, 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 HELENE SICARD, procureure de Union des consommateurs (UC) Me JEAN-FRANÇOIS GIRARD, procureur de Union des municipalités du Québec (UMQ)	LISTE DES ENGAGEMENTS Page #6 : Vérifier s'il y a eu une demande de service auprès de Northeast Utilities pour du transport ferme ou conditionnel ferme pour 200 mégawatts pour une durée de 40 ans en juillet 2010. 27 #7 : Vérifier aux listes fournies par le Transporteur et informer s'il y a ou pas de participant inscrit comme un représentant de Brookfield. 40 #8 : Vérifier si Brookfield a fait des demandes d'études exploratoires en vertu de l'article 12A.5 des Tarifs et conditions avant 2008. 74 #9 : Vérifier si Brookfield a déjà participé au processus d'audience du BAPE relativement au développement de projets soumis par TransÉnergie. 75 #10 : Fournir copie du mandat donné à monsieur Roach en relation avec
Page 3	Page 5
TABLE DES MATIERES Page LISTE DES ENGAGEMENTS 4 LISTE DES PIÈCES 6 PANEL EBMI PASCAL CORMIER RICHARD ST-JEAN CRAIG ROACH WILLIAM MARSHALL Contre-interrogés par Me Marie-Christine Hivon . 8 Contre-interrogés par Me Éric Dunberry 114 -----	la préparation du rapport déposé dans le cadre de la Phase 2. 123 #11 : Provide the list of translations given to Mr. Roach by Brookfield prior to September 28, 2010 on which he relied for purposes of his report. 135 #12 : Verify if Mr. Roach was physically present at the hearings on October 18, 19, 20, 21 and 22, 2010 and February 10th and 11th, 2011. 137 #13 : In the event Mr. Roach was not physically present at the hearings of October 18, 19, 20, 21 and 22, 2010 and February 10 and 11, 2011, verify whether he received translations of the transcripts of the testimonies given in French. 138 #14 : Fournir copie de la version traduite de C-6-73 obtenue par monsieur Roach au soutien de la préparation de sa présentation. 152 -----

Page 98

Page 100

1 libellé tel que proposé?
2 Me PAULE HAMELIN :
3 Si vous me permettez, Monsieur le Président, la
4 notion de diligence, c'est une notion qui est
5 juridique. Et ce qu'on voulait essentiellement dire
6 c'est qu'on voulait référer à la notion de mettre un
7 délai. Alors, je pense que c'est un débat qui est
8 plus juridique que... et c'est la notion d'agir avec
9 diligence. Alors, entre la notion d'agir avec
10 diligence et indiquer un délai, c'est ça qu'on veut
11 dire. Et je vous le soumets, c'est une question qui
12 sera à débattre je pense en droit lors des
13 plaidoiries, la notion de diligence.
14 Me MARIE-CHRISTINE HIVON :
15 Monsieur le Président, je pense que... je ne sais
16 pas si c'est une objection, je n'avais pas encore
17 formulé ma question, je n'en suis pas du tout à la
18 question des débats juridiques. Je regarde le
19 libellé des textes. Alors, le cas échéant, ma
20 consoeur pourra peut-être s'objecter mais je n'en
21 suis pas du tout à un débat juridique.
22 Q.153 Vous suggérez d'ajouter...
23 Me PAULE HAMELIN :
24 C'est parce que, Monsieur le Président, on vient de
25 dire que vous demandez de modifier 19.9. Ce que je

1 Q.155 Bon. Et cette proposition traduirait les
2 délais prévus, selon vous, aux articles
3 19.3 et 19.4?
4 R. Comme on voit dans le texte, c'est marqué
5 « par exemple ».
6 Q.156 Oui.
7 R. « Il y aurait alors
8 lieu, par exemple, de
9 référer aux délais
10 spécifiés à 19.3 et
11 19.4. »
12 Q.157 Ma question est assez simple parce que le
13 texte proposé est en vertu des articles
14 19.3 et 19.4. Si je vous amène à
15 l'article 19.3, le tout début de l'article
16 qui n'est pas modifié, on parle
17 effectivement que:
18 « Le Transporteur
19 agira avec diligence
20 pour terminer l'étude
21 d'impact sur le réseau
22 dans un délai de 120
23 jours, sauf dans le
24 cas d'une étude qui
25 nécessite un délai

Page 99

Page 101

1 dis c'est que le contexte a été fait de façon
2 juridique, c'est-à-dire d'essayer de référer à un
3 délai. Donc, c'est ça qu'on est venu dire. Et on
4 fera le débat sur... et l'exemple de 19.9 c'était un
5 exemple de délai que le Transporteur s'impose dans
6 certains cas. Alors, je pense que c'était ça
7 l'objectif, Monsieur le Président.
8 Me MARIE-CHRISTINE HIVON :
9 Bien...
10 LE PRÉSIDENT :
11 La Régie permet à maître Hivon de poser sa question.
12 Me MARIE-CHRISTINE HIVON :
13 Merci.
14 LE PRÉSIDENT :
15 On verra par la suite s'il y a objection.
16 Me MARIE-CHRISTINE HIVON :
17 Merci.
18 Q.154 Est-ce que j'ai raison de comprendre,
19 suite à l'intervention de maître Hamelin,
20 que la réponse que vous avez fournie à la
21 question 1.2 et que vous avez mise entre
22 guillemets constitue une proposition de
23 modification du libellé proposé par le
24 Transporteur à l'article 19.9?
25 R. Effectivement.

1 additionnel, lequel
2 sera précisé aux
3 clients. »
4 Et ma question est vous ne proposez pas
5 d'ajouter cette précision ou cette
6 possibilité dans le libellé que vous
7 proposez à la Régie et j'essaie de
8 comprendre la nuance que vous faites.
9 R. Laissez-moi juste la relire, ça fait
10 longtemps que ça a été écrit.
11 Ensuite, juste pour compléter, si on
12 lit le reste du texte de notre preuve:
13 « Le reste du texte de
14 l'article 19.9 des
15 Tarifs et conditions
16 devrait être modifié
17 conformément à
18 l'article 19.9 de
19 l'OATT. »
20 Je vous référerais à l'article 19.9 de
21 l'OATT.
22 Q.158 On peut le prendre, Monsieur Cormier. Je
23 vous invite à prendre l'article 19.9
24 contenu à la fin de l'Ordonnance 890B, qui
25 est le plus récent.

Page 102

1 R. On parle de 19.9 des Tarifs et conditions
2 de l'OATT de TransÉnergie.
3 Q.159 Excusez-moi, je veux juste vous suivre.
4 Donc, vous, ce que vous suggérez c'est que
5 le reste de l'article 19.9 des Tarifs de
6 TransÉnergie devrait être modifié
7 conformément à l'article 19.9 pro forma de
8 la FERC, c'est ça?
9 R. Oui, effectivement, excusez-moi.
10 Q.160 J'ai lu ça, Monsieur Cormier. Je veux
11 juste comprendre quand vous suggérez la
12 modification que vous suggérez qui réfère
13 à 19.3 et 19.4 des Tarifs et conditions de
14 TransÉnergie, vous ne réferez pas ici à
15 19.3 et 19.4 de l'OATT de la FERC? Dans
16 le bas de la page 3 de la réponse à votre
17 demande de renseignements.
18 R. Ça commence à faire beaucoup de documents
19 à regarder en même temps.
20 Q.161 Oui. C'est parce qu'en fait on tente de
21 comprendre la portée et possiblement les
22 difficultés de la proposition que vous
23 faites.
24 R. Afin de répondre adéquatement à votre
25 question, je dois relire toutes les

Page 104

1 nuance ou une possibilité qui peut venir
2 modifier le délai de 120 jours mentionné à
3 19.3 qui est:
4 « Sauf dans les cas
5 d'une étude qui
6 nécessite un délai
7 additionnel, lequel
8 sera précisé au
9 client. »
10 Vous ne reprenez pas ce bout de phrase là
11 dans la proposition que vous suggérez à
12 19.9. Alors, ma question est la suivante,
13 si on prend votre article 19.9 tel que
14 vous suggérez de le modifier, quand est-ce
15 qu'on va considérer qu'il y a un
16 dépassement du délai? Est-ce qu'on va
17 tenir compte d'un délai qui aurait été
18 convenu entre le Transporteur et le
19 client? Est-ce qu'on va comptabiliser ça
20 dans les pourcentages qui sont, par
21 ailleurs, présents à 19.9 et dans l'OATT
22 de la FERC? Est-ce que c'est quelque
23 chose... est-ce que vous voyez là la
24 difficulté du point de départ du calcul et
25 de la contravention ou non au délai

Page 103

1 références.
2 Notre proposition semble assez claire
3 quand on lit notre preuve. C'est:
4 « Nous croyons qu'il
5 doit y avoir une
6 sanction à défaut pour
7 le Transporteur pour
8 procéder avec
9 diligence à la
10 réalisation des études
11 d'impact. »
12 Le but de l'intervention c'est qu'il y ait
13 un respect du temps pour produire l'étude
14 d'impact.
15 11H20
16 Q.162 Puis concrètement, avec la proposition que
17 vous suggérez, puis je vais peut-être vous
18 expliquer la difficulté que j'entrevois
19 puis vous me direz si vous la voyez ou
20 vous ne la voyez pas, à 19.9, vous dites:
21 « On devrait avoir une pénalité pour le
22 Transporteur » et on devrait inclure les
23 références aux délais contenus à 19.3 et
24 19.4. Et vous proposez un texte.
25 Lorsqu'on va voir 19.3, il y a une

Page 105

1 effectivement applicable dans ce cas
2 précis de rapport d'études d'impact?
3 R. Vous me parlez de l'exemption dans un cas
4 particulier où est-ce qu'il y aurait des
5 raisons...
6 Q.163 Le libellé du texte actuel de 19.3, qui
7 est également le texte qui demeure
8 inchangé dans la présente cause.
9 R. Notre texte ne fait pas référence à cette
10 exemption.
11 Q.164 Est-ce qu'il y a une raison particulière
12 pour ça ou vous n'êtes pas au courant?
13 R. L'idée évidemment, c'est d'éliminer les
14 possibilités d'exemptions excessives.
15 L'idée, c'était d'avoir un respect en tout
16 temps des délais de 120 jours.
17 Q.165 Finalement, venir modifier le délai prévu
18 à 19.3 actuel, qui n'est pas changé?
19 R. C'est ça.
20 Q.166 Et le pourcentage ou l'application de la
21 pénalité au-delà d'un certain pourcentage,
22 on devrait, selon vous, comptabiliser les
23 études qui dépassent 120 jours, mais qui
24 peuvent, par ailleurs, faire l'objet de ce
25 type d'exemptions là, seraient

Page 106	Page 108
1 comptabilisées dans le pourcentage des 2 études qu'on pourrait qualifier de 3 retardataires et engendrant éventuellement 4 l'application d'une pénalité? 5 R. Mais l'idée en arrière de la proposition, 6 c'est clairement d'imposer un test 7 supplémentaire, d'inciter le Transporteur 8 à respecter le 120 jours. 9 Q.167 Donc, si je comprends bien, même dans les 10 cas où il y aurait entente étant donné, 11 par exemple, des complexités particulières 12 des études d'impact, le délai étant 120 13 jours, on commence à considérer... on 14 considère le rapport tardif même s'il y 15 avait, par exemple, entente entre le 16 Transporteur et le client étant donné la 17 complexité d'une étude? 18 R. La proposition qu'il y a ici, c'était pour 19 imposer une pénalité s'il y a un excès de 20 120 jours. Comme il y a des pénalités sur 21 les écarts de réception. Je ne connais 22 pas d'entente qui pourrait dire vous êtes 23 exempt de la pénalité parce que vous avez 24 eu une entente. 25 Q.168 Mais en fait, Monsieur Cormier, c'est	1 études d'impact. » 2 Et votre réponse: 3 « En cas de non- 4 respect, le client 5 lésé pourrait loger 6 une plainte auprès du 7 Transporteur et 8 ultimement à la Régie 9 advenant qu'il n'y ait 10 pas résolution du 11 litige. La Régie 12 devrait alors décider 13 si des pénalités 14 doivent être versées 15 par Hydro-Québec ou si 16 encore cette dernière 17 était bien fondée de 18 prétendre, le cas 19 échéant, qu'il s'agit 20 d'une situation hors 21 de son contrôle. » 22 Lorsqu'on parle ici de plainte pour non- 23 respect d'un délai et qu'on constate à 24 l'article 19.9 et au pro forma OATT que ce 25 que le Transporteur ou la Régie ou la FERC
Page 107	Page 109
1 parce que la suggestion que vous faites 2 réfère au délai prévu à l'article 19.3. 3 Et quand je regarde l'article 19.3, il n'y 4 a pas que le nombre de 120 jours, il y a 5 autre chose. Alors, est-ce que vous 6 suggérez également de modifier 19.3, parce 7 que ça ne fait pas partie d'aucune, ni 8 suggestion par le Transporteur ni par EBMI 9 de modification? 10 R. Je vois le lien qui existe entre les deux 11 articles. Pour être cohérent avec notre 12 proposition, il faudrait effectivement 13 changer 19.3. 14 Q.169 En parlant de la pénalité, plus loin dans 15 la même réponse, je m'excuse, à la 16 question 1.4, la question était: 17 « Veuillez préciser le 18 traitement 19 réglementaire 20 applicable aux 21 pénalités que EBMI 22 propose d'appliquer au 23 Transporteur s'il ne 24 respecte pas le délai 25 de réalisation des	1 regarde, c'est globalement un pourcentage 2 de dépassement des délais, qui se 3 plaindrait de ça pour que la conclusion 4 soit une pénalité? Est-ce que c'est le 5 client qui fait dépasser le pourcentage, 6 au vingt et unième pour cent? Est-ce que 7 c'est tout client pour lequel une étude 8 d'impact aurait été remise en retard? 9 Comment entrevoyez-vous la mise en 10 application d'un tel processus de plainte 11 alors qu'on parle ici d'une revue globale 12 d'un pourcentage sur toutes les études 13 d'impact effectuées par le Transporteur? 14 R. Quand vous faites référence à une revue 15 globale, à quel endroit vous faites 16 référence exactement, dans 19.9? 17 Q.170 A 19.9... En fait, la pénalité, elle n'y 18 est pas prévue, comme on le sait. Elle 19 existe, par ailleurs, à 19.9 du pro forma. 20 L'article 19.9 iii), où il est mentionné: 21 « The transmission 22 provider is subject to 23 an operational penalty 24 if it completes 10% or 25 more of non-affiliate

Page 110		Page 112	
1	system impact studies	1	ceci en préambule... »
2	and facilities studies	2	Et là, il est question de la notion de
3	outside of the 60-day	3	prix et de priorité de réservation.
4	study completion	4	Si on a besoin d'aller au texte, nous
5	deadlines for each of	5	irons, mais je voulais juste savoir...
6	the two calendar	6	vous êtes au courant que dans le cadre de
7	quarters immediately	7	la preuve amendée du Transporteur en juin
8	following the quarter	8	2010, la référence, notamment à l'article
9	that triggered its	9	13.2 des Tarifs et conditions, la
10	notification filing to	10	référence à la notion de prix a été
11	the Commission. »	11	enlevée. Est-ce que vous considérez qu'il
12	Alors ici, ce à quoi je faisais référence,	12	y a toujours un débat à cet égard-là ou
13	c'est que pour la FERC, la pénalité qu'eux	13	si, finalement, cette section de votre
14	prévoient à l'article 19.9 s'évalue en	14	mémoire a trouvé sa réponse?
15	regardant la totalité des études d'impact	15	R. Laissez-moi juste vérifier les documents.
16	effectuées et s'il y a un certain	16	Q.174 Oui. Donc, la pièce HQT-8, document 1,
17	pourcentage, un certain seuil de dépassé,	17	page 15 qui est la demande de
18	il y aurait application d'un operational	18	renseignements de la Régie au
19	penalty. Brookfield suggère un processus	19	Transporteur.
20	de plainte. Ma question est qui, comment	20	R. J'ai la pièce HQT-8.
21	se plaindrait...	21	Q.175 C'est à la question 14 de la Régie au
22	R. Je comprends le cadre de votre question.	22	Transporteur. Et le Transporteur avait
23	Ici, on faisait référence à effectivement	23	répondu... la question était:
24	une étude d'impact d'un client en	24	« La priorité en
25	particulier, dans le cadre de la réponse	25	fonction du prix ne
Page 111		Page 113	
1	1.4.	1	s'applique pas au
2	Q.171 Alors, ce que vous suggérez ne serait pas	2	Québec. Veuillez
3	ce qui est prévu à 19.9 du pro forma de la	3	justifier l'ajout dans
4	FERC?	4	ce texte. »
5	R. Il y aurait des différences.	5	Le Transporteur avait référé à la
6	Effectivement, ce serait plainte par	6	discretion de la Régie. Et là, nous
7	plainte. Excusez-moi, étude d'impact par	7	étions en mai 2009.
8	étude d'impact.	8	Et si vous prenez l'article, la fiche
9	Q.172 Donc, à chaque étude d'impact en retard,	9	telle que révisée de l'article 13.2,
10	même s'il y avait une entente avec le	10	version couleur, elle va mieux parce qu'il
11	client, le Transporteur serait sujet à une	11	y a énormément de modifications.
12	plainte du client?	12	R. Le bleu et le rouge, effectivement.
13	R. Comme j'ai dit tantôt, c'est une	13	Q.176 Oui, c'est ça. Simplement pour constater
14	proposition d'imposer un incitatif à	14	que les références aux prix qui s'y
15	respecter le 120 jours. Donc, il n'y a	15	trouvent à plusieurs endroits ont été
16	pas question d'entente avec le client dans	16	enlevées. Dans la section « Description
17	l'optique de notre proposition.	17	et justification de la modification », une
18	Q.173 Je vous réfère maintenant à la page 10 de	18	justification additionnelle révisée a été
19	votre mémoire, un peu plus bas, la	19	ajoutée.
20	deuxième phrase sous le chapitre 7	20	R. Excusez-moi, quand vous parlez que la
21	« Autres modifications », la deuxième	21	référence au prix a été enlevée, c'est à
22	phrase où on voit:	22	quel endroit exactement?
23	« La Régie dans sa	23	Q.177 Je suis à la pièce, comme je le
24	demande de	24	mentionnais, HQT-2, la version révisée, à
25	renseignements indique	25	la fiche 13.2

Page 114	Page 116
1 R. J'y suis. Je cherche dans le texte. 2 Me PAULE HAMELIN : 3 Pour éviter qu'on perde du temps là-dessus, il n'y a 4 pas de débat sur cette question-là. Alors, j'en 5 conviens avec ma consœur, on n'ouvrira pas tous les 6 documents, on va y aller de façon efficace, il n'y a 7 pas de débat sur ce sujet. 8 R. Avant de me prononcer, j'aimerais lire 9 tous les documents. Mais comme maître 10 Hamelin a dit... 11 Me MARIE-CHRISTINE HIVON : 12 Q.178 Monsieur Cormier, je pense que ça répond à 13 ma question. 14 Me PAULE HAMELIN : 15 Les modifications sont venues ensuite. Alors, il 16 n'y a pas de débat sur cette question. 17 Me MARIE-CHRISTINE HIVON : 18 C'est ça. Laissez-moi juste une seconde pour 19 vérifier si j'ai fait le tour. Alors, ça complète, 20 évidemment sous réserve des engagements à venir, mon 21 contre-interrogatoire de monsieur Cormier. 22 11H35 23 CONTRE-INTERROGÉS PAR Me ÉRIC DUNBERRY : 24 Alors, Monsieur le Président, nous passons au 25 contre-interrogatoire de monsieur Roach. Alors,	1 make things more easy for you. 2 R. Sure. 3 Q.182 Alors, Monsieur le Président, si vous êtes 4 prêt, nous pouvons débiter. 5 Mr. Roach, as an introductory 6 comment, you have been informed, I assume, 7 by counsel that certain parts of your 8 report have been excluded from the 9 evidenciary record for this rate case 10 hearing Phase 2. You're aware of that 11 fact? 12 R. I recall that one small part was but 13 that's all I recall. 14 Q.183 Okay. I would simply refer to - and you 15 may want to take a note because in the 16 context of your cross-examination, I will 17 obviously not refer to these parts of your 18 report and I would invite you to not refer 19 to these parts of your report in 20 responding to my questions which will not 21 be addressing the subject matters in these 22 reports. 23 And the paragraphs which has been 24 excluded are paragraphs 63, 64 and line 4 25 to line 8 of paragraph 23 of your report
Page 115	Page 117
1 Monsieur le Président, pour les fins de ce contre- 2 interrogatoire, nous aurons besoin d'un certain 3 nombre de documents, évidemment le rapport de 4 monsieur Roach qui a été déposé et est en date du 28 5 septembre 2010. Et je ne m'intéresserai, quant à 6 moi, qu'à la partie du rapport qui traite d'ATC et 7 de coordination des ATC, donc des pages 1 à, en 8 fait, 42. Et nous aurons également un certain 9 nombre de documents auxquels nous référerons. 10 Nous aurons également, assez rapidement, usage de la 11 présentation de monsieur Roach qui est à la pièce C- 12 6-101, sauf erreur. 13 Q.179 So, Mr. Roach, I'll be conducting your 14 examination in English. I would invite 15 you to remove your earsets. 16 R. Great. Thank you. 17 Q.180 I will, on occasion, refer you to 18 documents in French. Do you read French, 19 Mr. Roach? 20 R. No, I don't. 21 Q.181 Okay. So, at that point, you would 22 probably want to put back your earsets so 23 you can read with me. I'll be reading in 24 French and you will follow with your 25 translation at the same time. That might	1 and lines 1 to 3 of paragraph 43 of your 2 report. 3 Now, the reference to the Régie's 4 decision, just for the record, that made 5 that finding is found in volume 6, dated 6 October 26th, 2010, lines 13 to 25. That 7 is the reference to the Régie's decision. 8 With that being said, we will being 9 the examination, Mr. Roach. 10 Me PAULE HAMELIN : 11 Maybe you can put your... I can... Alors, Monsieur 12 le Président, mon confrère vient d'indiquer qu'il y 13 avait des extraits du rapport qui étaient extraits. 14 Il faut mettre ça dans son contexte. 15 Depuis, la Régie a rendu une décision 16 relativement aux plaintes qui réfère justement aux 17 conclusions qui étaient indiquées et c'est les 18 commentaires et les conclusions que l'expert a déjà 19 fournis dans le cadre de son témoignage en chef et 20 on ne s'est pas objecté quand il a référé à la 21 décision de la Régie. 22 Alors, je pense qu'il est important de 23 rappeler que sur l'article 2.2 il y a une conclusion 24 qui a été tirée par la Régie et, à ce stade-ci, je 25 pense que des éléments ont été indiqués et expliqués

DÉCISION

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2010-053	P-110-1565 P-110-1597 P-110-1678	11 mai 2010
------------	--	-------------

PRÉSENTS :

Jean-Paul Théorêt
Richard Lassonde
Marc Turgeon
Régisseurs

Newfoundland and Labrador Hydro
Demanderesse

et

Hydro-Québec
Défenderesse

Décision

*Plaintes déposées en vertu de l'article 86 de la Loi sur la
Régie de l'énergie*

à l'alimentation de la charge locale au Québec, devient une ressource *désignée* du Distributeur.

[254] Donc, pour les raisons mentionnées plus haut, la Régie conclut que la Centrale CF est une ressource désignée du Distributeur par l'effet des articles 36.2, 37.1 et 38.1 des Tarifs et conditions.

6.4.2 EST-CE QU'AUX TERMES DES TARIFS ET CONDITIONS, HQP OU HQD DEVAIT EFFECTUER UNE RÉSERVATION POUR OBTENIR LE SERVICE DE TRANSPORT SUR LES LIGNES DE CF?

[255] La position de NLH est à l'effet que, depuis la séparation fonctionnelle en 2000, les Lignes de CF seraient devenues un chemin utilisé par plus d'un utilisateur, à savoir HQT et HQD et que, par conséquent, la règle de la priorité de l'article 13.2 de la Partie II des Tarifs et conditions s'appliquerait.

[256] Selon NLH, la séparation fonctionnelle ferait en sorte qu'HQT serait devenue la contrepartie de CF(L)Co au Power Contract. En conséquence, à partir de 2001, HQT aurait dû réserver en mode import point à point pour importer la production achetée de CF(L)Co. Or, NLH souligne qu'HQT n'a pas fait une telle réservation. Il s'ensuivrait que la Première demande aurait priorité sur celle d'HQD datée du 31 mars 2009 en vertu de la règle du premier arrivé, premier servi de l'article 13.2 des Tarifs et conditions.

[257] Au soutien de sa prétention, NLH cite la décision D-2007-121¹¹⁷ de la Régie rendue dans une autre affaire de plainte. Or, de l'avis de la Régie, par cette décision, la Régie a simplement reconnu qu'une servitude avait été consentie à Hydro-Québec pour son réseau de transport d'électricité et non pour un raccordement du client au réseau de distribution d'Hydro-Québec. Ainsi, quand la Régie écrit qu'en 1973, la « *servitude a été consentie à Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité* », il faut plutôt comprendre que la servitude permettait l'installation d'équipements du réseau de transport d'Hydro-Québec. On ne peut inférer de cette décision que la séparation fonctionnelle intervenue en 2000 viendrait changer une partie à un acte de servitude datant de 1973.

¹¹⁷ Dossier P-110-1490.

[258] On ne peut pas plus soutenir qu'un des effets de la séparation fonctionnelle des divisions production, transport et distribution d'Hydro-Québec serait de changer une des parties au Power Contract en substituant HQP à Hydro-Québec. D'ailleurs, les divisions HQP, HQT ou HQD ne peuvent être parties à des contrats que dans le contexte de l'article 2 de la LRE :

« Toute fourniture d'électricité par Hydro-Québec au distributeur d'électricité est réputée constituer un contrat d'approvisionnement. Tout service de transport d'électricité par le transporteur d'électricité avec Hydro-Québec est réputé constituer un contrat de service de transport. »

[259] Cette disposition d'exception vaut exclusivement pour des contrats présumés entre les divisions d'Hydro-Québec. Elle n'a aucune application à un contrat conclu en 1969 entre Hydro-Québec et un tiers, CF(L)Co.

[260] Les arguments de NLH fondés sur le Power Contract ne sont par ailleurs pas pertinents à l'application de la partie IV des Tarifs et conditions. HQT n'a pas à être au fait des modalités des contrats entre Hydro-Québec et CF(L)Co, mais doit connaître la puissance et l'énergie transportées sur les Lignes de CF aux fins de l'alimentation de la charge locale à partir d'une centrale désignée.

[261] Comme le souligne HQT, pour que NLH puisse établir que ses droits sont prioritaires à ceux d'Hydro-Québec en date du 19 janvier 2006, elle doit démontrer qu'Hydro-Québec n'a aucun droit de transport prioritaire sur les Lignes de CF, en dépit de l'usage qu'elle en fait depuis 40 ans aux fins de l'alimentation de la charge locale.

[262] Or, même l'expert Sinclair entendu pour NLH admet qu'HQD bénéficie d'un service de transport prioritaire en vertu de la partie IV des Tarifs et conditions, sans qu'il soit nécessaire d'effectuer de réservations ou de conclure une convention de service de transport, contrairement à la procédure établie à la partie II pour le service de transport de point à point :

« Q. [278] But if a resource is designated as a network resource, HQD doesn't need to make a reservation under Part IV for transmission rights, the rights exist by the simple fact that it is from a designated resource for purposes of supplying the heritage... the native load?

A. That's right.

Q. [279] You agree...

A. Yes¹¹⁸. »

[263] Il ressort donc des dispositions des articles 36.3 et 13.2 des Tarifs et conditions, de la décision D-2006-66¹¹⁹ de la Régie et de la preuve de l'expert Sinclair qu'HQD jouit d'une priorité de transport de niveau 1 lorsqu'elle dessert sa charge locale à partir de ressources désignées, sans nécessité d'effectuer de réservations. Il ressort des mêmes articles des Tarifs et conditions, de la preuve et de la décision D-2006-66 qu'une réservation de service ferme de point à point à long terme en vertu de la partie II des Tarifs et conditions prend rang après le service de transport pour l'alimentation de la charge locale à partir d'une ressource désignée d'HQD antérieure à cette réservation¹²⁰.

[264] **Donc, aux termes des Tarifs et conditions, HQP ou HQD n'avait pas à effectuer une réservation pour obtenir le service de transport sur les Lignes de CF pour le service d'alimentation de la charge locale.**

6.4.3 EST-CE QUE LES LIGNES DE CF SONT UN CHEMIN AU SENS DES TARIFS ET CONDITIONS QUI DOIT FAIRE L'OBJET D'UN AFFICHAGE SUR OASIS?

[265] Les positions respectives des parties sur cette question sont résumées plus haut.

[266] La Régie ne retient pas la position de NLH voulant que depuis la séparation fonctionnelle, les Lignes de CF soient devenues un chemin utilisé par plus d'un utilisateur, en l'occurrence HQP, HQM et HQD ou que ces lignes soient une interconnexion ou *posted path* entre deux systèmes ou zones de contrôle et que cela nécessitait un affichage sur OASIS de l'ATC ou de la TTC.

¹¹⁸ Témoignage de R.A. Sinclair, NS, 25 janvier 2010, volume 5, page 115, questions 278 et 279; voir également page 117, question 287.

¹¹⁹ Dossier R-3549-2004, page 46.

¹²⁰ Pièce HQT-30, rapport de P.Q. Hanser, décembre 2008, paragraphes 41 et 42; témoignage de S. Clermont, NS, 28 janvier 2010, volume 8, page 171, question 6, et pages 175 et 176, questions 9 à 11; témoignage de R.A. Sinclair, NS, 25 janvier 2010, volume 5, page 115, questions 278 et 279; voir également page 117, question 287.

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2011-040

P-130-002

6 avril 2011

PRÉSENTS :

Louise Rozon
Gilles Boulianne
Lise Duquette
Régisseurs

Newfoundland and Labrador Hydro
Demanderesse en révision

et

Hydro-Québec
Intimée

*Demande en révision de la décision D-2010-053 rendue
dans les dossiers de plaintes P-110-1565, P-110-1597 et
P-110-1678*

11/11/2011 11:11 AM

11/11/2011 11:11 AM

11/11/2011 11:11 AM

11/11/2011 11:11 AM

11/11/2011 11:11 AM

[100] À la lecture de ces articles, la présente formation note qu'il est spécifiquement prévu qu'une ressource du Distributeur puisse être une centrale. Également, dans le Plan des charges et des ressources fourni au Transporteur annuellement par le Distributeur en vertu de l'article 37.1 des Tarifs et conditions, et mis en preuve devant la première formation, la Centrale CF est désignée comme l'une des ressources qui alimentent la charge locale du Québec⁶².

[101] La Régie, en révision, est d'avis que l'interprétation donnée par la première formation à la décision D-2002-286 est raisonnable et n'est entachée d'aucune erreur de nature à invalider la Décision. De plus, la conclusion de la première formation selon laquelle une centrale peut être une ressource désignée du Distributeur est soutenable, supportée par la preuve et conforme aux Tarifs et conditions.

[102] En conclusion, la Régie, en révision, juge non fondé l'ensemble des motifs invoqués par NLH au sujet de la désignation de la Centrale CF comme ressource désignée et ne retient donc pas ce premier moyen de révision.

7.2 ERREUR DE DROIT ET DE FAIT : LES LIGNES DE CF SONT UN LIEN DE RACCORDEMENT INTERNE AU QUÉBEC ET NE FORMENT PAS UN CHEMIN EN VERTU DES TARIFS ET CONDITIONS⁶³

[103] Les articles pertinents à cet enjeu soulevé par NLH sont les articles 36.3 et 13.2 des Tarifs et conditions ainsi que les règles de l'OASIS applicables au Québec. Ces dispositions traitent des priorités de réservation sur le réseau du Transporteur.

[104] Selon NLH, la première formation a commis une erreur déterminante lorsqu'elle a considéré les lignes vers la centrale appartenant à CF(L)Co au Labrador comme un lien de raccordement interne au Québec et décidé, qu'en conséquence, HQT n'était pas tenue d'afficher l'ATC avant le 1^{er} avril 2009.

⁶² Pièce B-5, Recueil de preuve en révision de la requérante NLH, onglet 25.

⁶³ Paragraphes 113 à 135 de la demande en révision de NLH. Cette erreur alléguée par NLH est en lien avec la plainte P-110-1565.

[105] Cette erreur proviendrait du fait que la Décision ne tient pas compte :

- de la preuve selon laquelle le réseau du Labrador est distinct de celui du Québec;
- du fait que l'équipement de transport en question forme une « interconnexion » selon les définitions des Tarifs et conditions;
- du fait que le sens du flux et la nature synchrone des équipements ne sont pas des critères permettant de conclure qu'une ligne constitue un chemin interne à un réseau de transport;
- du fait que le chemin LAB-HQT a une valeur commerciale puisqu'il permet d'accroître la concurrence de HQP au Québec en offrant à un nouveau participant au marché l'accès au réseau d'HQT.

[106] NLH ajoute que la première formation a omis d'appliquer les règles de l'OASIS et n'a pas défini correctement la notion d'« interconnexion » entre deux réseaux lorsqu'elle affirme que : *« Les Lignes de CF, parce qu'elles sont un lien interne de raccordement tel que la Régie l'a déjà souligné, ne pouvaient être un chemin sur lequel un client pouvait réserver de la capacité de transport, c'est-à-dire un path for which a customer requests to have ATC or TTC posted⁶⁴. »*

[107] La première formation aurait ainsi commis une erreur déterminante lorsqu'elle a apprécié la preuve soumise et interprété les dispositions applicables à cet enjeu dans le texte des Tarifs et conditions.

OPINION DE LA RÉGIE

[108] Aux sections 6.4.2 et 6.4.3 de la Décision, la première formation a précisé les raisons pour lesquelles elle ne retenait pas la position de NLH voulant que, depuis la séparation fonctionnelle d'Hydro-Québec, les Lignes de CF soient devenues un chemin utilisé par plus d'un utilisateur ou que ces lignes soient une « interconnexion » entre deux systèmes ou zones de contrôle et que cela nécessitait un affichage de l'ATC sur OASIS.

⁶⁴ Paragraphe 278 de la Décision.

[109] Après examen des dispositions applicables et de la preuve, la première formation a précisé et conclu :

« [262] Or, même l'expert Sinclair entendu pour NLH admet qu'HQD bénéficie d'un service de transport prioritaire en vertu de la partie IV des Tarifs et conditions, sans qu'il soit nécessaire d'effectuer de réservations ou de conclure une convention de service de transport, contrairement à la procédure établie à la partie II pour le service de transport de point à point :

“Q. [278] But if a resource is designated as a network resource, HQD doesn't need to make a reservation under Part IV for transmission rights, the rights exist by the simple fact that it is from a designated resource for purposes of supplying the heritage... the native load?

A. That's right.

Q. [279] You agree...

A. Yes.”

[263] Il ressort donc des dispositions des articles 36.3 et 13.2 des Tarifs et conditions, de la décision D-2006-66 de la Régie et de la preuve de l'expert Sinclair qu'HQD jouit d'une priorité de transport de niveau 1 lorsqu'elle dessert sa charge locale à partir de ressources désignées, sans nécessité d'effectuer de réservations. Il ressort des mêmes articles des Tarifs et conditions, de la preuve et de la décision D-2006-66 qu'une réservation de service ferme de point à point à long terme en vertu de la partie II des Tarifs et conditions prend rang après le service de transport pour l'alimentation de la charge locale à partir d'une ressource désignée d'HQD antérieure à cette réservation.

[264] Donc, aux termes des Tarifs et conditions, HQP ou HQD n'avait pas à effectuer une réservation pour obtenir le service de transport sur les Lignes de CF pour le service d'alimentation de la charge locale. » [nous soulignons et notes de bas de page omises]

[110] Également, après examen du droit applicable et de la preuve, la première formation a précisé et conclu :

« [280] Donc, les Lignes de CF continuent d'être utilisées comme lien de raccordement de la Centrale CF au réseau d'HQT, au bénéfice exclusif d'Hydro-Québec pour l'alimentation de la charge locale du Québec. Les droits récents conférés à NLH pour exporter une partie de la production de la Centrale CF en

utilisant les Lignes de CF ne changent pas cette situation de fait qui remonte à plusieurs décennies en vertu du Power Contract.

[281] Pour toutes ces raisons, la Régie conclut que les Lignes de CF ne constituaient pas un chemin au sens des Tarifs et conditions et qu'HQT n'avait aucune obligation d'afficher l'ATC ou la TTC⁶⁵ sur ces lignes avant l'ouverture du chemin LAB-HQT le 1^{er} avril 2009. » [note de bas de page 65 ajoutée]

[111] Tout d'abord, la première formation conclut que, compte tenu que la Centrale CF est une ressource désignée du Distributeur pour l'alimentation de la charge locale au Québec, le Distributeur bénéficie automatiquement d'un service de transport prioritaire de niveau 1 sur les Lignes de CF, sans nécessité de faire de réservation sur OASIS, par l'effet des articles 36.3 et 13.2 des Tarifs et conditions.

[112] Tel que mentionné précédemment, la première formation n'a pas commis d'erreur en concluant que la Centrale CF est une ressource désignée du Distributeur pour l'alimentation de la charge locale. Considérant cette prémisse, la première formation était bien fondée de conclure que le Distributeur n'avait pas de réservation à faire en vertu de la partie IV des Tarifs et conditions, tout comme l'avait d'ailleurs reconnu l'expert Sinclair de NLH⁶⁶.

[113] Ensuite, la première formation conclut que les lignes vers la centrale appartenant à CF(L)Co au Labrador sont un lien de raccordement interne au Québec et, qu'en conséquence, HQT n'est pas tenue d'afficher l'ATC avant le 1^{er} avril 2009. La présente formation note que cette conclusion respecte le principe reconnu par les experts Hanser et Sinclair⁶⁷ soit que l'ouverture d'un réseau de transport ne doit pas avoir pour effet de priver les clients de la charge locale des ressources qui étaient à leur disposition avant l'ouverture des marchés.

[114] Après analyse du raisonnement sur lequel s'est basée la première formation pour en arriver à ces conclusions, la Régie, en révision, est d'avis qu'aucune erreur n'a été commise à cet égard. Les conclusions de la première formation à ce sujet sont appuyées par une preuve testimoniale et documentaire⁶⁸ ainsi que par une interprétation raisonnable des dispositions applicables des Tarifs et conditions et des règles de l'OASIS.

⁶⁵ Total Transfer Capability ou capacité totale.

⁶⁶ Paragraphe 262 de la Décision.

⁶⁷ Paragraphes 177 à 179 de la Décision.

⁶⁸ Paragraphes 262 à 264, 280 et 281 de la Décision.

[115] La Régie, en révision, examine maintenant l'ensemble des motifs invoqués par NLH quant à l'obligation d'afficher un ATC sur OASIS.

7.2.1 NOTION DE LIEN DE RACCORDEMENT INTERNE EN VERTU DES TARIFS ET CONDITIONS ET DES RÈGLES DE L'OASIS⁶⁹

[116] Selon NLH, la première formation n'aurait pas interprété correctement les règles de l'OASIS applicables au Québec. Selon l'interprétation correcte de ces règles que NLH propose, des installations reliant deux réseaux voisins forment des interconnexions et une interconnexion constitue un *posted path*. Par conséquent, la capacité de transport sur un *posted path* doit être affichée.

[117] La première formation n'a pas retenu cette interprétation de NLH. Elle a plutôt adopté une interprétation large de la notion de lien de raccordement interne qui tenait compte, notamment, du but visé de l'affichage sur OASIS qui est « *de communiquer à la clientèle du service de transport de façon efficace et non discriminatoire des informations pertinentes qui ont une utilité commerciale et qui sont susceptibles d'avoir un impact sur les décisions relatives à l'achat ou à la vente d'électricité*⁷⁰. »

[118] De plus, elle a interprété le concept de chemin, qui se retrouve dans les règles de l'OASIS, comme référant à une notion commerciale, qui se distingue de l'installation physique de raccordement⁷¹. Elle a ajouté que ces règles prévoient que l'obligation d'afficher un ATC n'existe qu'à l'égard des *posted path* et non à l'égard des installations physiques de transport (lignes internes de raccordement ou interconnexions) qui ne constituent pas des chemins ou *path*⁷².

⁶⁹ Paragraphes 115 à 116 de la demande en révision de NLH.

⁷⁰ Paragraphe 270 de la Décision.

⁷¹ Paragraphe 271 de la Décision.

⁷² Paragraphe 277 de la Décision.

[119] La première formation a précisé également qu'en vertu de l'article 4 des Tarifs et conditions, pour que les règles de l'OASIS s'appliquent au Québec, elles doivent être conformes aux décisions, ordonnances et règlements de la Régie⁷³. C'est notamment la raison pour laquelle la première formation a tenu compte, lorsqu'elle a interprété les règles de l'OASIS, de la décision D-2006-66 de la Régie⁷⁴.

[120] Après examen de l'exercice d'interprétation effectué par la première formation de la notion de lien de raccordement interne en vertu des Tarifs et conditions et des règles de l'OASIS, la Régie, en révision, ne constate aucune erreur. La première formation a adopté une interprétation large et non restrictive des règles applicables, en donnant effet aux objectifs poursuivis par ces règles, tel que le prévoit la *Loi d'interprétation* :

« 41. Toute disposition d'une loi est réputée avoir pour objet de reconnaître des droits, d'imposer des obligations ou de favoriser l'exercice des droits, ou encore de remédier à quelque abus ou de procurer quelque avantage.

Une telle loi reçoit une interprétation large, libérale, qui assure l'accomplissement de son objet et l'exécution de ses prescriptions suivant leurs véritables sens, esprit et fin⁷⁵. »

[121] Par conséquent, la Régie, en révision, ne retient pas ce motif de révision de NLH.

7.2.2 VALEUR COMMERCIALE DES LIGNES DE CF SELON LES TARIFS ET CONDITIONS⁷⁶

[122] NLH est d'avis que la première formation a commis une erreur en concluant à tort que les Lignes de CF n'étaient pas un chemin avec une valeur commerciale selon les Tarifs et conditions, mais un raccordement interne et qu'HQT n'était donc pas tenue d'afficher la capacité de transport sur OASIS conformément aux Tarifs et conditions.

⁷³ Paragraphe 275 de la Décision.

⁷⁴ Paragraphe 274 de la Décision.

⁷⁵ *Loi d'interprétation*, L.R.Q., chapitre I-16.

⁷⁶ Paragraphes 117 à 133 de la demande en révision de NLH.