



**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

## PLAN DU MÉMOIRE

- 1) Les définitions
  - 2) Les articles visant le service conditionnel et les services préconfirmés
  - 3) Le calcul de l'ATC et du TTC
  - 4) Les études d'avant projet et d'impact sur le réseau et leur facturation et les frais requis lors du report de service
  - 5) La modification des articles visant la charge locale articles
  - 6) Autres articles modifiés
- Conclusion

### **Introduction :**

Tel qu'indiqué préalablement l'ACEF de Québec entend traiter des modifications de règlement touchant les conditions de services visant la charge locale et des conditions de services touchant les services de transport de point à point dans la mesure où cela peut affecter le coût de transport de la charge locale (utilisation optimale de la capacité de transport, interfinancement possible en faveur des services de point à point, risques financiers assumés en bout de ligne par la charge locale...), la fiabilité et la disponibilité du service de transport de la charge locale.

LA FERC reconnaissait en 2000 et 2003 (voir HQT-5 doc. 1 pages 22 et suivantes pour des exemples) que les possibilités de discrimination indues continuaient d'exister dans les domaines où les Transporteurs d'électricité conservaient une discrétion substantielle. Il s'agit donc pour nous de jauger la marge de discrétion qu'il faut accorder à HQT dans des champs touchant les services de point à point et en réseau intégré, de manière à maximiser l'utilisation du réseau et les revenus de transport et réduire le fardeau de la charge locale.

Nous considérons qu'HQT a peu d'intérêt, spécialement à court terme, de maximiser les revenus des services de point à point dans la mesure où la charge locale assume la responsabilité première des coûts de service de transport au Québec.

C'est pourquoi le règlement de Transport, doit viser à faciliter les transactions de point à point, tout en garantissant la qualité et la fiabilité du service de transport, en coordination avec d'autres mécanismes réglementaires incitant HQT à optimiser l'utilisation du réseau de transport, tout en améliorant sa productivité et ses processus administratifs et opérationnels.

Nous espérons que nos commentaires aideront à améliorer le Règlement sur les conditions de transport d'Hydro-Québec et à optimiser l'utilisation de notre réseau de transport et les revenus qui en découlent dans le meilleur intérêt des clientèles québécoises.

## 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

de manière plus large que la capacité de transfert, qui nous pensons constitue plutôt un anglicisme lorsqu'utilisé dans le sens plus large de capacité du réseau de transport.

- **1.15 Conditions du réseau** : suite à la réponse d'HQT à notre D 11 (HQT-8 doc. 2) nous pensons qu'il est toujours pertinent d'ajouter après « comme l'encombrement d'un réseau », afin d'être plus complet : « ou une perturbation des conditions de fiabilité et de stabilité du réseau » car les réductions de service visées par l'A. 13.6 ne vise pas uniquement le service de point à point ferme conditionnel. D'ailleurs la définition visée pourrait être élargie au service en réseau intégré et pour la charge locale.

- **La signification de diligence** (A. 15.4, 19.3, 19.6, 19.9 (non-respect du délai d'exécution des études), 31.2, 32.3 (délai de 120 jours indiqué pour l'étude d'impact pour un service en réseau intégré), 32.4, diligence raisonnable (A. 32.5...), A. 39.2, 40.3 (le délai de 120 jours n'est pas repris ici), 40.4.

Pour le service de point à point (A. 19.3) et le service en réseau intégré (A. 32.3) la diligence est associée à un délai de 120 jours pour terminer une étude d'impact, HQT devant faire preuve de la même diligence pour effectuer une étude pour un client admissible que pour exécuter ses propres études et il doit justifier un délai plus long, cela est à comparer au délai de 60 jours pour déposer une demande de service à long terme selon l'A. 17.1). Par contre il n'y a pas de délai limite pour les études d'impact dans le cas du service pour la charge locale (A. 40.3).

Comme pour l'A. 19.3, il serait souhaitable de fixer un délai maximal pour préciser la notion de diligence raisonnable, afin de limiter la marge de discrétion d'HQT et éviter que les délais s'étirent impunément, retardant la livraison des services de point à point notamment. Par équité il serait souhaitable de spécifier des délais limites pour le service rendu à la charge locale.

- Nous proposons de définir clairement **ressources intermittentes et ressources interruptibles** afin d'éviter toute confusion dans les termes et d'assurer une compréhension commune de ce que doivent être les ressources désignées ou non (A. 1.50, 28.6, 30.1 et 38.1 (désignation des ressources en réseau), 30,2 et 38.2 (désignation de nouvelles ressources) 36.5).

À l'article 37.1 on parle de charges interruptibles alors qu'aux A. 1.51 et A. 38.1 (Désignation des ressources du Distributeur) et 38.2 ((Désignation de nouvelles ressources du Distributeur)) on parle de ressources pouvant alimenter la charge locale d'HQD sur une base non interruptible. Une charge interruptible n'est donc pas équivalente à une ressource interruptible.

- De même le concept de **service secondaire devrait-être défini** en début de règlement d'autant qu'il présente des conditions différentes selon qu'il s'applique au service de point à point (A. 13.6, 14.2, 14.7, 22.1), au service en réseau intégré (A. 28.4, 28.6, 30.4) et au service pour la charge locale (A. 36.3, 36.5, 38.5).

- La notion de **coûts d'opportunité du revendeur et de coût d'expansion d'HQT** devraient aussi être définis clairement (voir réponse 5.1 à la Régie en HQT-8 doc. 1).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **3) Le calcul de l'ATC et du TTC**

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

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

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

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

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

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

intégré ou de point à point.

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

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

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

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

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

C'est pourquoi nous suggérons d'écrire la seconde phrase ci-haut de la façon suivante :

« Si le client admissible avise, qu'il ne souhaite pas intégrer ces options à l'étude d'impact, avant la soumission de la convention d'étude d'impact, il évitera les coûts associés à ces options. »

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

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

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

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

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

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

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

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

**5) La modification des articles visant la charge locale**

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

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

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

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

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

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

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

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

**R9d Les modifications proposées par le Transporteur au processus de désignation et de suppression de désignation des ressources du Distributeur n'ont pas d'impact sur la fiabilité du réseau.**

- Nous remettons en question le bien fondé et la pertinence (impact sur l'efficacité, le coût de service et la fiabilité du service de transport considérant les délais additionnels), de modifier le chapitre IV visant la charge locale (alors que l'ordonnance de la FERC et son OATT pro forma, ne vise généralement pas les conditions de transport de la charge locale) de manière similaire au chapitre III, qui vise le service en réseau intégré. En effet le service en réseau intégré cible normalement des zones de services localisées; ces changements devraient être évalués correctement avant de décider de modifier systématiquement les conditions de services de la charge locale (ressources désignées et modifications à ces ressources; priorité moindre pour les ressources non désignées...).

Dans la mesure où les coûts d'une telle exigence pour HQD n'est pas précisée et que les règles de la FERC ne visent pas à prime abord la charge locale, nous pensons qu'HQD ne doit pas être obligée de se conformer à l'obligation de publier sur OASIS les désignations et suppressions de désignation de ressources qui visent des ressources servant à approvisionner la charge locale (ressources désignées assurant le service de transport à la charge locale ou ressources non désignées servant au service secondaire) et donc ne sont pas liés à des services de point à point (obligatoire pour livrer de l'électricité à des tiers).

- **Le service secondaire** : ( priorité (A. 13.6, 14.2) (réduction service) 28.4, 28,6, 30,4, 36,3, 36,5, 38,5) Le service secondaire doit servir à alimenter la charge locale à partir de ressources non désignées. Mais ces ressources peuvent être désignées par HQD (A. 38.2) par l'entremise du site OASIS. Donc on peut penser que les ressources non désignées constituent des ressources temporaires de très court terme. Les conditions imposées au service secondaire ne doivent pas avoir comme effet de discriminer négativement certaines sources d'approvisionnement, dans la mesure où l'objectif est de permettre à HQD d'approvisionner adéquatement la charge locale.

On peut questionner la pertinence de désigner une nouvelle ressource en étant tenu de le faire via OASIS, alors que la désignation des ressources existantes se fait sans passer par le site OASIS. À tout le moins si la ressource non désignée ne transite pas via les interconnexions et n'affecte pas la capacité d'offrir des services de point à point (ATC et TTC non affectés), nous ne voyons pas l'utilité directe de passer par le site OASIS pour désigner la ressource.

À l'A. 36.3 on indique que la priorité associée au service secondaire est supérieure à celle de tout service de point à point non ferme. Mais il n'est pas indiqué explicitement que la priorité du service secondaire est inférieure à celle de tout autre service de point à point ferme. Il est étonnant de voir que le service secondaire qui est livré sans frais tant que la capacité de transport totale réservée pour desservir la charge locale n'est pas dépassée, soit traitée

différemment d'un service ferme. Donc le service secondaire est normalement utilisé à même la capacité ferme réservée pour la charge locale mais on lui accorde une priorité inférieure au service de la charge locale impliquant des ressources désignées.

De plus selon l'A. 13.6 le service secondaire est réduit comme le service conditionnel lorsque les conditions s'appliquent, nous comprenons que le service secondaire est alors traité comme un service de point à point non ferme, ce qui nous semble incorrect parce que normalement la priorité du service secondaire doit être supérieure au service non ferme.

L'A. 14.7 définit les priorités lors de réduction ou interruption de service. Le service secondaire semble disposer d'une priorité supérieure au service conditionnel lorsque les conditions s'appliquent, mais inférieure au service de transport non ferme (à prix plus élevé ou à plus longue durée) suivie du service ferme possédant la priorité supérieure. Nous nous expliquons mal les différences de priorité entre les A. 13.6 et 14.2, tenant compte de la priorité intermédiaire accordée au service secondaire de la charge locale (A. 36.3) ainsi que la priorité de réservation définie à l'A. 14.2..

En réponse à une question de la Régie HQT a mis à jour le tableau des priorités d'utilisation des interconnexions (HQT-8 doc. 1, Tableau 15.1). Le service secondaire impliquant des ressources désignées, pour l'importation d'électricité en faveur de la charge locale, possède une priorité intermédiaire, entre le service ferme de court terme et le service non ferme, ce qui respecte à priori le texte du règlement (A. 36.3), mais constitue selon nous un choix discutable. Nous observons que le service secondaire de point à point non ferme possède la priorité la plus faible en exportation, et la seconde plus faible en importation, après le service pour l'alimentation de la charge locale offert par HQT à partir de ressources non désignées.

Il eut été préférable selon nous d'accorder à ce dernier service une priorité au moins équivalente à celle accordée au service de point à point non ferme.

### **- 36.5 Restrictions relatives à l'utilisation du service**

Advenant le cas où le Distributeur utilise le service de transport d'alimentation de la charge locale ou le service secondaire prévu à l'article 36.3 pour faciliter une vente de gros de ressources qui ne serviront pas à alimenter une charge locale, les dispositions de l'article 13.7 d) s'appliqueront.

Le verbe « faciliter » est selon nous imprécis et confondant il faudrait plutôt utiliser « pour réaliser » car il doit y avoir un lien direct et mesurable entre la vente à des tiers et l'utilisation des ressources désignées ou du service secondaire pour livrer l'électricité à des tiers, en absence notamment de réservations service de point à point réservée à cette fin.

### **37.1 Information requise annuellement du Distributeur**

(V) (2) les ressources du Distributeur n'incluent aucune des ressources, ou partie des ressources, qui font l'objet d'un engagement pour une vente à un tiers d'une charge non désignée ou qui ne peuvent autrement servir à alimenter la charge locale du Distributeur sur une base non interruptible, sauf aux fins de remplir ses obligations en vertu d'un programme

de partage des réserves.

Il faudrait indiquer « engagement pour une vente à un tiers de la part du distributeur », car HQP peut exporter à partir de ressources qui servent aussi à alimenter HQD.

L'article 37.1 présente de la redondance avec l'A. 39 on pourrait les regrouper.

## 6) Autres modifications proposées

### - Services complémentaires offerts par les ressources autres que la production

Nous ne sommes pas convaincus contrairement à ce que laisse entendre HQT qu'il ne faille pas des normes spécifiques pour les ressources autres que la production (Voir réponse d'HQT à nos DDR 5.a, 5.b et 5.c en HQT-8 doc. 2).

**« Quelle que soit la ressource utilisée, elle doit répondre aux mêmes critères et exigences du Transporteur en terme de rapidité, de qualité, d'efficacité et de fiabilité que les installations de production. Ces critères de conception du réseau de transport et les exigences techniques du Transporteur relatives au raccordement des centrales électriques au réseau d'Hydro-Québec diffèrent selon qu'il s'agisse de réserve tournante, de réserve arrêtée ou de réglage de fréquence.**

**Dans tous les cas, le coordonnateur de la fiabilité doit avoir accès à l'information pertinente en temps réel pour évaluer la réserve ou la marge de régulation disponible. Ainsi, la gestion de la demande pourrait être retenue pour un certain type de service et non pour un autre. Le transporteur évaluera le cas échéant si la gestion de la demande répond aux critères et exigences techniques spécifiques du service à offrir. »**

HQT devrait prouver rigoureusement son affirmation en montrant notamment que les normes demeurent identiques dans les juridictions où les services complémentaires sont offerts par ce type de ressources. Nous pensons à moins de preuve contraire que ces nouvelles ressources requièrent des exigences techniques et de fiabilité particulières.

- Si des pénalités sont imposées à HQT (si la Régie décidait d'appliquer de telles pénalités, à l'encontre de la proposition d'HQT, pour des délais indus dans la livraison des études d'impact...) et à HQD (utilisation sans réservation des services de transport...) il faudrait que ces pénalités soient portées dans des comptes séparés puis assumées par HQT et HQD et non reflétées dans les coûts de service de la charge local. De plus les pénalités payées par les clients des services de point et les clients en réseau intégré, pour les services de transport et les services complémentaires, ainsi que les frais payés pour les études d'impact sur le réseau et d'avant projet doivent, doivent être comptabilisés dans le revenu requis et alléger le fardeau de la charge locale.

Nous pensons que les pénalités imposées lorsqu'il y a dépassement des quantités réservées, pourraient tenir compte du niveau d'utilisation du réseau et de la possibilité que l'excédent de livraison puisse perturber la stabilité du réseau et la fiabilité du service.

- On se questionne toujours dans le contexte québécois sur la possibilité pour un client d'utiliser sans réservation les services de transport, à moins d'un manque de contrôle de la part d'HQT (voir réponse 6.1 à la Régie de l'énergie en HQT-8 doc. 1), car normalement l'énergie qui entre sur le réseau de transport passe par divers équipements de mesure et de mécanismes de contrôle des courants entrant et sortant du réseau de transport. Il faudrait ici distinguer les cas où les livraisons excèdent les réservations de services, des cas plus sérieux où des livraisons sont effectuées sans réservation aucune.

- Nous ne sommes pas convaincus de la justification fournie par HQT pour ne pas décrire la procédure suivie par HQT pour planifier le réseau (annexe K).

En réponse à notre DDR no 2.a (HQT-8 doc. 1, page 3), HQT indique ne pas avoir jugé bon d'évaluer les contraintes et les impacts économiques de modifier son processus de planification. Il semble qu'HQT considère qu'il lui faudrait modifier son processus de planification afin de se conformer aux exigences de la FERC : si c'est bien le cas HQT devrait justifier les éléments de son processus de planification qui ne répondent pas aux exigences de la FERC et démontrer pourquoi ces changements ne seraient pas pertinents au contexte québécois.

Nous demandons pour plus de transparence et afin d'assurer un traitement égal à tous les clients du réseau de transport, minimalement qu'HQT décrive son processus de planification dans cette annexe K, au moins pour ce qui est des services de point à point et en réseau intégré.

**A. 2.2 : Droit de renouvellement** : HQT nous confirme qu'à terme une demande de service de moins de 5 ans n'aura pas de priorité de renouvellement. Il faut selon nous distinguer entre droit au renouvellement automatique du service (qui est assuré pour les services dont la durée est de 5 ans et plus) et priorité de renouvellement qui pourrait être offerte selon la disponibilité du service et ordonnancée en fonction de la durée des contrats de services, même inférieure à 5 ans, pour maintenir un traitement équitable des demandes de renouvellement de services.

En effet selon la réponse 17.b fournie par HQT en HQT-8 doc. 2 : « **Après la première reconduction suivant la date d'approbation par la Régie, une convention de service d'une durée d'un an et plus et inférieure à cinq (5) ans sera considérée comme une nouvelle demande de service de transport à son expiration.** »

La durée de 5 ans proposée par HQT pour accorder une priorité de réservation, ne correspond pas nécessairement à l'échéancier de planification et de construction de l'ensemble du réseau de transport, cela nous apparaît un compromis minimal visant à reconnaître que la charge locale est la première responsable du financement du réseau de transport, et qu'il faille en tenir compte lorsque l'on établit les priorités de réservation.

HQT-8 doc. 2 : R6a « **Les échéanciers de planification et de construction des**

**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 dû 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.

## **Conclusion :**

Suite à l'analyse des propositions d'HQT de modification du règlement de transport visant l'adaptation des conditions de service aux ordonnances 890 et 890A de la FERC, nous avons soumis des critiques face à certaines propositions et recommandé des modifications afin d'améliorer le règlement de transport dans le meilleur intérêt des clientèles de la charge locale.

Bien qu'HQT ne soit pas tenu légalement de se conformer aux exigences de la FERC, nous prenons pour acquis qu'il y a une volonté claire du gouvernement et de l'autorité réglementaire pour que le règlement de transport québécois se conforme le mieux possible aux nouvelles exigences de la FERC, exigences qui visent au premier chef à réduire les opportunités et incitatifs à discriminer de la part du Transporteur d'électricité et ce afin d'accroître la concurrence sur les marchés et de favoriser les investissements requis dans les infrastructures. De la sorte les conditions de réciprocité seront respectées par HQT et l'accès aux réseaux électriques aux Etats-Unis sera protégé pour HQT et les clients québécois exportateurs d'électricité.

Mais nous voulons nous assurer que l'adaptation de nos règles, à celles de la FERC, soient faites dans le meilleur intérêt de la charge locale québécoise, c'est à dire dans le but de favoriser une utilisation optimale du réseau de transport et une maximisation des revenus tirés des services de point à point, tout en s'assurant que les services de point à point ne soient pas interfinancés par la charge locale.

Nous espérons que notre analyse et nos recommandations sauront éclairer la Régie dans ses décisions, pour en arriver au meilleur arbitrage possible des intérêts.