



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

Québec, ce 21 mai 2010

Me Véronique Dubois,  
Secrétaire de la Régie de l'Énergie  
Tour de la Bourse, C.P. 001  
800, Place Victoria, 2e étage, Bureau 2.55  
Montréal (Québec) H4Z 1A2

**Objet: R-3669-2008 phase 2**  
**Questions requérant une réponse de la part du transporteur**

Chère consoeur,

L'ACEF de Québec soumet la liste des questions à soumettre au transporteur dans le cadre du dossier cité en objet telle que demandée par la Régie dans sa décision D-2010-058.

Espérant que ce document soit conforme à la demande de la Régie veuillez agréer, Chère consoeur, mes salutations distinguées.

Denis Falardeau  
Avocat  
ACEF de Québec

Cc par courriel à Me Éric Dunberry et Jean Morel.



## **R-3669-2008 phase 2 : liste des questions de l'ACEF de Québec soumises à HQT.**

Références : Réponses d'HQT à la DDR # 1 de l'ACEF de Québec , 29/05/2009 soit le document : HQT-08 doc. 2

1) R.3 : La réponse d'HQT renvoie à la réponse 5.2 à la DDR no 1 de la Régie, mais cette réponse ne répond pas spécifiquement à la question posée à savoir s'il y a des mécanismes ici et aux USA pour éviter les réservations opportunistes.

2) En R.4a, HQT ne répond pas à la question à savoir si un client peut bénéficier d'un service de transport sur le réseau d'HQT sans avoir fait au préalable une réservation (on ne parle pas ici de dépasser une capacité réservée)?

3) La Q. 4.b (en référence à la page 21 de HQT-1 doc. 1 où l'on parle de pénalités imposées aux clients en cas de dépassement etc.) demande si, en cas d'imposition de pénalités, celles-ci devraient (ou pourraient) tenir compte de l'état de congestion du réseau et de la possibilité que cela perturbe la stabilité du réseau de transport,

\* Donc les pénalités doivent-elles tenir compte de l'état du réseau au moment du non respect des règles (si la congestion par exemple amplifie les perturbations et l'instabilité du réseau) et des affets produits sur le réseau ?

4) La Question D 7a) demande si advenant l'application de pénalités à HQT, en cas de non respect des délais, si elles seraient intégrées dans le coût de service (donc assumées en bout de ligne par les clientèles)

5) La question D 7b) demande quelles sont en pratique (là où des pénalités sont appliquées) les contrôles et exigences des agences réglementaires afin d'autoriser l'intégration de ces pénalités dans le coût de service ?

6) La question 8 b) demande si les actifs associés à la prolongation du commencement de service, sont-ils placés dans la base de tarification dès leur complétion ou à partir du moment seulement où le service est initié par le client ?

\* La réponse indique que les actifs sont inscrits à la base de tarification lors de leur mise en service ? il n'est pas clair si la mise en service équivaut au moment où le client débute vraiment sa demande de service suite à un retard, où dès la complétion des travaux ?

7) La question 9b demandait quel serait le coût annuel associé aux nouvelles exigences dont il est fait mention en préambule, la réponse indique qu'il n'y a pas de nouveaux coûts directs importants : nous souhaitons avoir une évaluation précise des coûts directs et indirects entraînés par ces nouvelles exigences.

8) D17 c) Le droit de renouvellement pourrait être utilisé pour renouveler pour 3 ans par exemple s'il n'y a pas d'offre concurrente ou si les offres concurrentes sont de 3 ans ou moins ?

**R17c Le Transporteur ne comprend pas le sens de cette question et ne peut donc y répondre.**

\* En clair nous voulons savoir si un droit de renouvellement suite à une réservation de 5 ans ou plus, permet de renouveler en priorité le service pour un terme de moins de 5 ans ?

9) **D 21** (Réf. HQT-2 doc. 1, p. 45, Article 17.7): Est-ce que la quantité libérée peut-être supérieure à la nouvelle quantité contractée ? Est-ce que la libération peut impliquer l'abandon d'actifs associés à la demande originale ?

**R21 Le Transporteur ne comprend pas le sens des deux questions et ne peut donc y répondre.**

\* a) Si la quantité réservée, faisant l'objet d'une demande de prolongation est de 2 000 MW, et si HQT a besoin de 1 000 mW pour répondre à la demande de service d'une tierce partie, est-ce que la quantité libérée sera de 1 000 mW ou si elle peut-être de 2 000 MW ?

\* b) La quantité libérée peut-être associée à des investissements dont les services sont retardés ou abandonnés, est-ce que la libération peut impliquer que des investissements réalisés ne seront plus requis dans le futur du fait que le service ne sera plus requis (autrement dit la libération peut-elle être permanente et certains investissements rendus désuets et inutiles, si oui qui va assumer les coûts de mise hors service ?

**10) D 27** (Réf. HQT-2 doc. 1 p. 91, Article 36.5 et Article 38.5, p. 101) Les pénalités éventuelles ou les services de point à point payées sur les services de transport de la charge locale apparaissent à quel endroit dans le revenu requis ? le cas échéant, ces pénalités ou les frais de services de point à pont ne lui sont-elles pas remises en fin d'année par le mécanisme du compte de nivellement ?

**R27 Le Transporteur ne propose aucune modification au mode de calcul du revenu requis du Transporteur dans la présente demande.**

\* Est-ce que le fait qu'HQT indique (à cette question et à d'autres que nous avons posés antérieurement dans notre DDR) qu'il ne propose aucune modification au mode de calcul du revenu requis actuel équivaut à dire que le règlement de Transport se conforme en tout point aux exigences de la FERC ? Si de nouvelles pénalités sont

appliquées ou de nouveaux revenus sont obtenus (service conditionnel pour HQD...)  
indiquez-nous comment ils seront pris en compte dans l'établissement du revenu requis  
d'HQT (ajouté au compte de nivellement ou autrement) ?

Richard Dagenais, analyste pour l'ACEf de Québec, 21/05/2010.