



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

Québec le 14/07/2010

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 : DDR # 3 de l'ACEF de Québec dans R-3669-2007 phase 2

L'ACEF Québec vous soumet sa demande de renseignements no. 3, soumise à H.Q. Transport et ce dans le cadre de l'audience R-3669-2007 phase 2, portant sur l'adaptation du règlement de transport d'H.Q. aux règles de la FERC. Nous accusons un retard d'une journée dans le dépôt de notre DDR, dû à l'importance de la preuve amendée soumise par HQT et au fait que nous intervenons sur d'autres causes et au fait que nous prenons des vacances à travers tout cela.

Espérant le tout conforme, Richard Dagenais, pour l'ACEF de Québec.

Cc par courriel à Me Éric Dunberry et Jean Morel.

R-36669-07 phase 2 : DDR # 3 de l'ACEF de Québec adressée à HQT portant sur la preuve amendée d'HQT (28/06/10) et les rapport d'expertise de M. Rose et du Dr Orans (juillet 2009).

- Référence pour les prochaines questions : **HQT-12, Doc.t 2 Energy Imbalance Pricing for Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) Rebuttal Testimony of Dr. Ren Orans, 3/7/09**

1a) Relativement aux conclusions apportées par le Dr. Orans aux pages 4 et 5 de sa preuve : si HQP acceptait d'être rémunéré pour les services d'écart de réception ou de livraison, unitairement sur la base des prix d'importation ou d'exportation aux Etats-Unis, et si une tarification des clients se faisait sur les mêmes bases, est-ce que cela satisferait tous les critères énoncés par le Dr. Orans dans sa preuve ? justifiez sur la base des critères ?

1b) Si à court terme seule HQP peut techniquement et fiablement offrir les services d'écart de réception et de livraison, comment un système d'appel d'offre (postings bids submitted by pre-qualified suppliers), via OASIS, permettrait-il à des clients du service de transport d'échapper au monopole d'HQP et de trouver des fournisseurs concurrents de services d'écart à meilleur prix ?

1c) Est-ce qu'une structure de prix unique pour les services d'écart de réception et les services d'écart de livraison répond aux exigences de la FERC ou si la FERC exige nécessairement une structure de prix croissante ou décroissante ?

1d) Est-ce qu'une structure de prix croissante ou décroissante doit être en lien avec une structure de coûts croissante ou décroissante de la part du fournisseur de service pour respecter les critères de la FERC ou si la causalité de coûts n'est pas requise par la FERC ? Si oui est-ce que la structure de prix proposée par HQT est directement en lien avec la structure de coûts d'HQP pour offrir les services d'écart ?

(page 15 de la preuve d'Orans) « • It is not desirable that HQT become a market participant, by buying/selling electricity to its transmission customers causing energy imbalances at a price different from the price at which it transacts with HQT because this would create a conflict with HQ's functional separation. »

1e) Veuillez-expliquer en quoi HQT, si elle agissait ainsi, serait en conflit d'intérêt relativement à l'exigence de séparation fonctionnelle et en quoi HQT défend les intérêts de ses clients en acceptant des prix, décidés sans appel d'offre et unilatéralement par son affiliée HQP, pour tarifier les services d'écart de réception et de livraison ?

- Référence pour les prochaines questions : **HQT-12, Doc. 1 CONTRE-EXPERTISE DE JUDAH ROSE, 3/07/2009**

(page 8) « Second, FERC was concerned that U.S. transmission providers would use transmission

planning to discriminate against unaffiliated companies. One consequence of the discrimination would be lack of transmission and the other problems identified above. Another consequence would be higher prices for power. »

2a) Quel est l'objectif premier poursuivi par la FERC en édictant les ordonnances 890 ? Quels sont les objectifs poursuivis par la FERC (énoncés aux pages 16 et 17 de la preuve de Mme Rose) pour exiger l'annexe K, qui sont pertinents dans le cas d'HQT ?

2b) Est-ce que le problème de sous-investissement dans les infrastructures de transport peut-être dû aux USA, en partie tout au moins, au manque de réciprocité et au manque d'accès non-discriminatoire, aux services et aux investissements, pour les clients du service de transport qui sont indépendants des transporteurs ou propriétaires des réseaux de transport ?

2c) Est-ce qu'il y a des incitatifs pour HQT à discréditer en faveur d'HQP au détriment des autres clients du service de transport ?

2d) Est-ce que l'inclusion d'une annexe K, décrivant le processus de planification des investissements rattachés aux services de point à point (chapitre 2) et aux services en réseau intégré (chapitre 3), dans le règlement de transport d'HQT, même si HQT n'est pas directement soumise à la juridiction de la FERC, assurerait plus de transparence et réduirait les risques de discrimination en faveur d'HQP ?

(p. 12) « I have not conducted a detailed review of the TransEnergie system. However, it is my understanding that the TransEnergie system has a higher \$/kW of load of investment in transmission compared to the U.S. This appears to be a superior element compared to the U.S. »

2e) Indiquez quels sont les facteurs qui déterminent le niveau d'investissement optimal pour un transporteur d'électricité et sur quelles bases Madame Rose peut conclure qu'un niveau d'investissement plus élevé de la part d'HQT, relativement aux USA, est nécessairement préférable pour les clientèles d'HQT et garantit à long terme un tarif juste et optimal pour l'ensemble de l'économie du Québec ?

(p. 50) « I note that Quebec TransEnergie will invest \$500 million per year on average to increase the transmission capacity of its system.⁵⁰ This is \$26/kW of load versus \$18/kW in the U.S. for average 2006 – 2010 transmission investment ⁵¹. »

2f) Indiquez-nous de quelle source provient le montant de \$18/kW pour les USA, car au tableau JLR-6, page 32, on indique plutôt un niveau d'investissement de 12,5\$/kW aux USA en 2006 ?

- Référence pour les prochaines questions : **HQT-1, Doc. 1 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 NO 890 DE LA FERC Révisé : 2010-06-23**

(page 5 et 6) « Le 14/05/10 la Régie a émis la décision procédurale D-2010-058 qui demandait à HQT de mettre à jour sa proposition de modification réglementaire tenant compte des ordonnances 890-C et 890-D de la FERC et de la décision de la Régie dans le dossier de plaintes de NHL (D-2010-053).

La présente demande vise donc à faire approuver les modifications nécessaires aux *Tarifs et conditions* produits au soutien de celle-ci afin d'y refléter, le cas échéant, les ordonnances nos 890, 890-A, 890-B, **890-C et 890-D** de la FERC. »

3) Indiquez-nous si la décision D-2010-053 a influencé les propositions amendées d'HQT ; si oui indiquez-nous pour quelles fiches du document HQT-2, Document 1, et de quelle façon pour chaque fiche, cette décision a influencé les propositions d'HQT ?

(page 12) « Le Transporteur retient, à la fois dans cet appendice et dans les autres articles des *Tarifs et conditions* précisés dans la fiche sur l'appendice C de la pièce HQT-2, Document 1, le terme *transfert* de préférence à *transport*, notamment dans l'expression capacité de transfert disponible, car il juge le terme *transfert* plus exact que *transport* lorsqu'il s'agit de déterminer la capacité qui peut être consacrée à des activités commerciales après avoir satisfait ses engagements. »

4) Est-ce que le terme transfert vise essentiellement les capacités des interconnexions et les activités commerciales de point à point ?

5) (en référence à la page 16) Pour une entité aux USA visée par la réglementation de la FERC, est-ce que la FERC laisse le choix entre l'annexe K ou des règles et règlements visant la planification des investissements, édictés sous le contrôle d'une entité réglementaire régionale ou d'État et qui ne sont pas intégrés à l'OATT ?

(page 17-18) « Les tarifs (pour les services d'écart de réception et de livraison) doivent
- être liés au coût de correction de l'écart;
- être structurés pour promouvoir une programmation plus efficiente, par exemple augmenter lorsque les écarts s'accroissent;

...Le Transporteur a entrepris des démarches pour faire suite à la décision D-2009-015 de la Régie, rendue le 5 mars 2009. Les travaux requis sont importants et il entend faire le point ultérieurement sur ce sujet.»

6a) Le coût de correction d'un écart doit-il correspondre au coût direct assumé par le fournisseur du service d'écart ?

6b) Pour une programmation efficiente, en terme économique, un prix croissant doit-il être nécessairement associé à une structure de coût pour fournir le service qui soit croissante ? Si oui comment HQT peut s'assurer que la structure de prix est en lien avec la structure de coût du fournisseur de service ?

6c) Quand le transporteur déposera-t-il une proposition précise à cet effet ?

(page 25) « Le Transporteur propose de modifier cet article pour refléter les modifications ci-dessus apportées par l'ordonnance n° 890. Pour qu'il ouvre droit au renouvellement, la durée minimale du contrat de service de transport ferme passerait donc d'un à cinq ans, avec un préavis porté de 60 jours à au plus tard un an avant l'expiration du contrat. Chaque fois que le client exerce son droit de préemption, il doit renouveler son contrat pour au moins cinq ans »

7) L'obligation de renouveler son contrat pour une période de 5 ans est-elle une exigence explicite de la FERC ? cette exigence se retrouve-t-elle au « pro-forma » ?

(page 28) « L'ordonnance n° 890 oblige le fournisseur de transport à afficher sur son site OASIS et sur son site Web un lien électronique vers toutes les règles, normes et pratiques d'affaires liées au service de transport.

8) Le processus de planification des investissements d'HQT est-il bien référencé sur son OASIS ?

- Référence pour les prochaines questions : **HQT-2, Doc. 2 MISE À JOUR DE FICHES SUR LES MODIFICATIONS PROPOSÉES AUX TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT D'HYDRO-QUÉBEC Révisé : 2010-06-23**

(page 8 du doc. pdf, modification à LA. 14.2) « Une plus grande priorité sera attribuée d'abord aux demandes ou aux réservations ayant une plus grande durée de service et ensuite aux demandes préconfirmées »

9) Est-ce que la durée du service des demandes préconfirmées est prise en compte lorsqu'on les compare avec des services déjà réservés, de durée moindre que la demande préconfirmée ?

Fiche A. 14.7 (réduction ou interruption de service) et 15.4 (service ferme conditionnel)

10) Est-ce que la FERC demande que les clients du service ferme conditionnel soit compensé si le service n'est pas offert pendant un certain nombre d'heures dans une année, en vertu des conditions pré-établies ? Justifiez pourquoi le client n'aurait pas droit à un remboursement au pro-rata des heures où le service de transport ne lui est pas offert, en vertu des conditions pré-établies, considérant que les tarifs des services fermes conditionnels équivalent aux tarifs des services fermes ?

Fiche A. 15.4, page 11 du document pdf « L'obligation vise seulement les installations que le Transporteur est en droit d'étendre ou de modifier »

11) Qu'entend HQT par « en droit d'étendre ou de modifier »

(page 12 du document pdf, fiche A. 15.4) « l'obligation d'obtenir le consentement du propriétaire de la ou des ressources à utiliser pour effectuer la nouvelle répartition incombe au client du service de transport qui demande la nouvelle répartition »

12) Pourquoi l'obligation incombe-t-elle au demandeur du service conditionnel ? Est-ce que cette exigence se retrouve au pro-forma de la FERC ?

(page 19, fiche article 27) « Dans son étude d'impact, le Transporteur doit donc s'assurer d'évaluer avec une précision accrue la capacité du réseau à fournir le service de transport demandé, non seulement pendant les heures de pointe du réseau, mais pendant toute la durée du service demandé, en incluant à son évaluation un facteur de risque approprié. »

13) Comment HQT prend-elle en compte le facteur de risque dans son évaluation ? Comment les intérêts des clientèles régulières d'H.Q. sont-ils pris en compte considérant le risque accru versus les revenus de transport accrus ?

(page 19 et 20, fiche A. 27) « Dès qu'une étude d'impact sur le réseau exécutée par le Transporteur met en évidence des contraintes de capacité qui peuvent, **selon les conditions prévues à l'article 15.4**, être solutionnées ~~de façon plus économique ???~~ grâce à une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur...

Les modifications à l'article 27 visent à élargir le champ d'application de la nouvelle répartition des ressources du Transporteur dans le cadre du service ferme conditionnel, **selon les conditions précisées à l'article 15.4**, en éliminant la référence à l'économie comme seule raison d'offrir la nouvelle répartition des ressources et en éliminant la stricte alternative de la nouvelle répartition des ressources aux ajouts au réseau, qui peuvent, dans certains cas, être un complément l'un à l'autre. »

14) Pourquoi ne pas garder le critère d'économie, au moins en tant que critère complémentaire ?

(fiche A. 37, page 29 du doc. pdf) « Le Distributeur doit fournir annuellement, ou faire fournir, tous les renseignements prévus aux décisions, ordonnances, règlements de la Régie, y compris, mais sans s'y limiter, ce qui suit »

15) Indiquez qui peut fournir à la place d'HQD les informations requises ? Comment HQD et HQT s'assurent-elles que les informations fournies par des tiers sont adéquates ?

(page 30 du doc. pdf, fiche A. 37) « **les ressources désignées du Distributeur n'incluent aucune des ressources, ou partie des ressources, faisant l'objet d'un engagement pour une vente à un tiers d'une charge non désignée** »

16) Quelles sont les ressources d'HQD qui peuvent faire l'objet d'une vente à un tiers non désigné ? Qu'entend-on par charge non désignée ?

(page 33 du doc. pdf, fiche A. 38.2) « Tout comme à l'article 30.2 concernant la désignation de nouvelles ressources par le client de service en réseau intégré, les modifications proposées à l'article 38.2 tiennent compte du fait que le site OASIS du Transporteur n'affiche que les installations physiques de transport sur son réseau qui constituent des « chemins » et que la désignation d'une nouvelle ressource du Distributeur ne peut donc pas toujours s'effectuer par l'entremise du site OASIS. »

17) Indiquez comment et par quel degré cette nouvelle formulation allégera le fardeau d'HQD, et déduira les délais et les coûts associés à la désignation des ressources ?

(page 35 du doc. pdf, fiche A. 38.3) « L'évaluation des demandes de service de transport ou désignations de ressources connexes doit prendre en compte la suppression des ressources du Distributeur visées en (iii) ainsi que toutes les demandes de service de transport concurrentes ayant une priorité supérieure. Advenant le rejet des demandes de service de transport ou désignations de ressources connexes, le Distributeur sera réputé ne pas avoir supprimé de ressources. »

18) Pourquoi le rejet de demandes de services ou de désignation de ressources connexes par des tiers, devrait empêcher la suppression des ressources demandée par HQD ?

19) (réf. fiche 38.5) HQD a-t-elle déjà antérieurement livré plus qu'elle n'avait réservé en service de point à point ? Considérant l'affiliation entre HQD et HQT, qui assumera en bout de ligne les pénalités si elles devaient être appliquées ?

(page 39 du doc. pdf, fiche A. 40.3) « les options concernant une nouvelle répartition (~~à la demande du Distributeur~~), y compris, dans la mesure du possible, les coûts estimés d'une nouvelle répartition qui sont à la connaissance du Transporteur »

20a) Comment HQT s'assure-t-elle d'évaluer correctement tous les coûts liés à une nouvelle répartition ?

20b) Si tous les coûts de la nouvelle répartition n'ont pas été pris en compte qui assumera en bout de ligne les coûts non pris en compte dans l'étude d'impact ?

21) (Réf. : page 41 du doc. pdf, fiche sur l'appendice A) Qu'est-ce qui justifie l'introduction de cette fiche qui n'apparaissait pas dans le document HQT-2 doc. 1 du 27/03/09 ?

(fiche appendice A-1, page 43 du document pdf) « 5.0 Les avis et demandes que s'adressent les parties relativement à la présente convention de service doivent être remis au représentant de la partie destinataire »

22) Qui précisément est la partie destinataire ? le revendeur ?

(fiche appendice A-1, page 43 du document pdf) « (Les prix appropriés pour les transactions individuelles seront déterminés selon les Tarifs et conditions des services de transport.) »

23) Qu'entend-on par prix appropriés et transactions individuelles ? Dans ce cas le revendeur et le cessionnaire ne sont plus libres de fixer le prix de revente ?

(fiche appendice C-1, page 50 du document pdf) « Pour la majorité des équipements d'interconnexion, une augmentation de la température cause une diminution de leur capacité. »

24) Entre le maxima de T d'été et le minima de T l'hiver par quel pourcentage pourra varier la capacité de transfert maximal des interconnexions ? Quels sont les équipements d'interconnexion dont la capacité n'est pas affectée par la T° ?

25) (fiche appendice C-1, page 52 du document pdf) Comment sont établies précisément les valeurs fixes de TRM ? Pourquoi HQT n'intègre pas de valeur de CBM (pour tenir compte de capacité d'importation en situation d'urgence) pour calculer des capacités de transfert disponible ?

26) (fiche appendice C-1) Indiquez-nous comment HQT évalue la durée réservée pour l'entretien/réparation des interconnexions (5% du temps) et comment ce facteur est pris en compte dans le calcul des ETC/ATC /AFC? Indiquez-nous quels sont les divers facteurs discrétionnaires (pour HQT) qui influent sur le calcul des ETC/ATC /AFC et quelle proportion des ETC/ATC /AFC est redevable de des facteurs discrétionnaires ?

- Référence pour les prochaines questions : **HQT-15, Doc. 1 MESURES DE GESTION (TLR) SUR LE RÉSEAU DE TRANSÉNERGIE POUR LA PÉRIODE DU 1ER JUIN 2009 AU 31 MAI 2010, 23/6/2010**

27a) Les mesures de gestion affectent-elles l'indice de continuité ?

27b) Combien d'évènements sur le réseau de transport ont nécessité une réduction de service et un arrêt de service ?

27c) Pourquoi la majorité des mesures de gestion vise-t-elle les interconnexions, et de quelle nature sont les évènements sur les lieux des interconnexions ?

27d) Combien d'évènements touchant les limites des interconnexions ont nécessité une réduction de service ou un arrêt de service ?

- Référence pour la prochaine question : **HQT-20, Document 1 PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT (PIÈCE HQT-9, DOCUMENT 1, DANS LE DOSSIER (tarifaire) R-3706-2009), 23/06/2010**

(page 10) « Ces besoins sont basés sur des informations disponibles et prévisibles qui ont de bonnes probabilités de se réaliser mettant en perspective différents scénarios pour enfin choisir le scénario optimal sur les plans technique, économique et environnemental. »

28a) Détaillez le processus qui permet d'atteindre la solution optimale et précisez quelle sont les pondérations accordées aux aspects techniques, économiques et environnemental dans le processus d'optimisation ?

28b) Comment les projections de service de point à point sont elles-établies pour le long terme ?

- Référence pour la prochaine question : **HQT-22, Document 1 PROCESSUS D'ÉVALUATION DE L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL , 23/06/2010**

29) Suite au rapport d'évaluation environnementale du BAP indiquer qui prend la décision finale d'autorisation du projet et quand, et indiquez-nous s'il y a quelque obligation de prendre en compte les conclusions du BAP ?

- Référence pour les prochaines questions : **HQT-23, Doc. 1 PROCÉDURE D'EXAMEN DES PLAINTES DES CLIENTS D'H.Q. TRANSÉNERGIE**

30) Le processus de traitement des plainte vise-t-il uniquement les clients du service de point à point, ou si cela peut servir aux clients industriels desservis directement par HQT ou aux clients résidentiels affectés par une panne causée par les interventions ou la négligence des employés d'HQT ?

31) Qui exactement au sein d'HQT traitera la plainte et qui prend la décision finale ?

32) Combien de plaintes ont été traités depuis la mise en place de la procédure d'examen des plaintes et combien de plaintes ont été portées en appel devant la Régie ?

- Référence pour les prochaines questions : **HQT-24, Document 1 H.Q. TRANSÉNERGIE, RENCONTRES AVEC LES RÉSEAUX VOISINS, 23/06/2010**

33) Qu'entend-on par processus de check-out en page 4 ?

34) HQT est-elle affectée par des échanges involontaires provenant d'autres réseaux ?

35) Le partage de réserve fait-il l'objet de discussion au sein des deux instances discutés dans le document, si oui de quelle nature sont les discussions ?

- Référence pour les prochaines questions : **HQT-25, Document 1 CODE DE CONDUITE DU TRANSPORTEUR, 23/06/2010**

36) Combien de fois depuis l'adoption du code de conduite d'HQT y-at-il eu des manquements au code ?

37) Combien de fois depuis l'adoption du code de conduite d'HQT des informations privilégiées ont été diffusées sur le site OASIS suite au manquement à l'A. 4.7 ?

38) Combien de fois depuis l'adoption du code de conduite d'HQT a-t-on affiché sur le site OASIS le transfert d'employé de ou vers HQT selon l'A. 4.5. ?

39) Est-ce qu'un traitement préférentiel est permis en autant qu'il n'en est pas fait mention publiquement selon l'A. 4.10. ?

40) À l'Article 5.2, qu'entendez-vous par présence de tiers ? Quel rôle peuvent jouer ces tiers dans les transactions ?

41) Combien de cas d'urgence depuis 2004 ont justifié une dérogation au Code de conduite, prévue à l'article 7.1, et un affichage sur le site OASIS ?

- Référence pour les prochaines questions : **HQT-26, Document 1 PROCEDURES FOR SYSTEM MODELING: DATA REQUIREMENTS & FACILITY RATINGS, NPCC, 23/06/2010**

« 2.1.12 Each year, for the purpose of base case development, each Area will submit loadflow »

42) Est-ce que le « load flow » est identique aux schémas unifilaires et aux schémas d'écoulements de puissance à la pointe prévue du réseau fournis à la Régie dans le cadre des causes tarifaires d'HQT ?

43) Les évaluations de fiabilité sur la base de modèles statiques et dynamiques visent-elles les réseaux interreliés et les interconnexions, ou si cela vise aussi la fiabilité des réseaux pris individuellement ?

44) Comme le réseau québécois n'est pas relié de manière synchrone aux autres réseaux, et le fait que la pointe d'HQT survient en hiver, cela implique-t-il des exigences et contrôles différents des autres réseaux de la part du NPCC et du NERC ?

45) HQT a-t-elle déjà soumis les données de court-circuit (short-circuit data) au NPCC et au NERC (partie 2.2, page 5) ? Ces données servent à quelle fin ?

- Référence pour les prochaines questions : **HQT-27, Doc. 1, HQT POINT**

(page 3) « Cela optimise l'offre de service de transport autant pour la charge locale que pour les services de point à point, car les calculs de capacité n'ont qu'à être effectués pour les interconnexions avec les réseaux voisins »

46a) Pour la planification du réseau HQT ne doit-elle pas assurer le suivi des capacités des transformateurs individuels, ainsi que la capacité des réseaux régionaux ?

46b) Les taux d'utilisation du réseau intégré ou de certaines parties du réseau intégré, affectent-ils la capacité d'exporter, notamment en pointe d'hiver et lors des périodes d'entretien du réseau ?

- Référence pour les prochaines questions : : **HQT-28, Document 1, RAPPORT D'EXPERTISE DE PHILIP Q. HANSER (Battle Group, economic and management consulting, Cambridge Mass. USA)**

(réf. paragraphe 18) 47a) L'approche du plus petit dénominateur commun retenue par HQT n'est-elle pas à même de restreindre le niveau de service de transport à un niveau inférieur à ce qui est réellement disponible de part et d'autre des interconnexions ou du moins du côté des interconnexions où il y a le moins de contraintes ?

à47b) En quoi cette approche du plus petit dénominateur commun favorise-t-elle un plus grand accès au service de transport ?

(traduction libre) « 26. Pour le réseau d'HQT les flux et les ATC sont indépendants entre interconnexions, le calcul des ATC ne requiert pas une modélisation simultanée de toutes les interconnexions pour déterminer les ATC individuelles. Alors la façon la plus appropriée pour HQT de refléter l'Ordonnance 890 de la FERC, pour avoir des mesures d'ATC consistantes avec celles des réseaux voisins est de soit adopter les ATC des réseaux voisins, soit de requérir que les réseaux voisins adoptent les ATC d'HQT, ce que vise HQT par sa méthodologie décrite en Appendice C-1 »

47) Quelle approche suit précisément HQT en regard de la coordination des ATC, et comment HQT s'assure que les réseaux voisins adopteront sa méthodologie ou appliqueront une méthodologie comparable ?

48) Si les procédures de réservation, les hypothèses de calcul et la méthode de calcul diffèrent pour les réseaux voisins, notamment la méthode de flux de charge (« flow charge ») utilisée par les réseaux ouverts comme aux USA, alors les évaluations

d'ETC/ATC des réseaux voisins ne devraient-elles pas s'éloigner des évaluations d'HQT ?

Richard Dagenais, analyste pour l'ACEF de Québec, 15/06/2010.