

Par courriel et par messenger

Rosemère, le 15 mai 2009

Me Véronique Dubois
RÉGIE DE L'ÉNERGIE
Tour de la bourse
800, Place Victoria, 2^e étage
bureau 2.55
Montréal (Québec) H4Z 1A2

**Objet : Demande de renseignements de
l'Union des municipalités du Québec
R-3669-2008 Phase 2**
N/dossier : 40 117-054

Chère consœur,

Veillez trouver sous pli la Demande de renseignements de l'Union des municipalités du Québec, en huit (8) exemplaires, dans le cadre du dossier mentionné en rubrique.

Espérant le tout conforme, veuillez agréer, chère consœur, nos salutations les plus distinguées.

Steve Cadrin, avocat

SC/sb

p.j.

c.c. : Me F. Jean Morel, *Hydro-Québec* (par courriel)
Me Carolina Rinfret, *Hydro-Québec* (par courriel)

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS DE L'UMQ

1. Références

- i) Pièce HQT-3, document 1, définitions ;
- ii) Pièce HQT-3, document 1, article 7.1 ;
- iii) Pièce HQT-3, document 1, article 7.3.

Préambule :

- i) *« La facture doit être acquittée par le client du service de transport dans les vingt (20) jours suivant sa réception. »*
- ii) *« [...] et si ce défaut de paiement n'est pas corrigé dans les trois (3) jours ouvrables suivant la date d'échéance susmentionnée [...] »*

Demandes

- 1.1 Veuillez confirmer ou infirmer la compréhension de l'UMQ à l'effet que, lorsque le terme jour n'est pas «qualifié», il réfère au jour de calendrier ou jour civil?
- 1.2 Si la compréhension de l'UMQ est juste, aurait-il été approprié de proposer des définitions de «jour» à l'intérieur de la référence i) ?

2. Références

- i) Pièce HQT-1, document 3, article 1.58;
- ii) Pièce HQT-1, document 3, article 1.59.

Préambule :

- i) *« Le service de transport de point à point qui, au sens des présentes, est réservé ou programmé entre des points spécifiques de réception et de livraison conformément à la Partie II des présentes.»*
- ii) *« Le service de transport de point à point qui, au sens des présentes, est réservé ou programmé selon la disponibilité [...] »*

Demande

- 2.1 Le texte anglais, ordonnance 890B, définition 1.14, qui correspond au préambule i) se lit comme suit: *Transmission Service under this Tariff that is reserved and/or scheduled between specified Points of Receipt and Delivery pursuant to Part II of this Tariff.* (souligné de l'UMQ); celui, définition 1.28, qui correspond au préambule ii): *Point-To-Point Transmission Service under the Tariff that is reserved and scheduled on an as-available basis [...]* (souligné de l'UMQ)

Le Transporteur est-il à même de donner l'assurance que la traduction française n'a pas créé des contraintes additionnelles pour la livraison de ces services.

3. Référence

HQT-1, document 3, article 3.

Préambule :

«Un client du service de transport qui dépasse sa capacité réservée ferme à un point de réception ou de livraison ou un client admissible qui utilise un service de transport à un point de réception ou de livraison qu'il n'a pas réservé est tenu de payer pour tous les services complémentaires énoncés dans la présente section qui ont été fournis par le Transporteur associé au service non réservé.» (Souligné de l'UMQ)

Demande

- 3.1 Veuillez spécifier ce que vous entendez par le Transporteur associé au service non réservé; pourrait-il y avoir, et dans quelles circonstances, un autre Transporteur distinct de TransÉnergie (le Transporteur associé) qui aurait fourni le service non réservé ?

4. Références

- i) HQT-1, document 3, article 13.2, feuille originale 47 ;
- ii) HQT-1, document 3, article 13.2, feuille originale 47 ;
- iii) Ordonnance 890 A, paragraphe 793.

Préambule :

i) « 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 la date et de l'heure de la demande ou de la réservation.»

ii) « [...] 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 à 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.»

iii) **Commission Determination**

793. «We agree with E.ON U.S. that use of price as a tie-breaker does not mean that a customer is offering to be charged a market-based rate by the transmission provider. Under section 13.2 of the pro forma OATT, price serves as a tie-breaker among competing service requests of equal duration only when the transmission provider has offered a discount or a "below ceiling rate" on transmission service. Transmission providers may not charge rates above those stated in their OATT for primary transmission capacity. »

Demandes

- 4.1** Veuillez infirmer ou confirmer la compréhension de l'UMQ à l'effet que les Tarifs et conditions du Transporteur n'envisagent pas la possibilité d'offrir un rabais au client. Si la compréhension de l'UMQ est avérée, le prix ne peut pas «briser l'égalité (tie breaker) références i & ii) ; dans le contexte du Transporteur, pourquoi alors introduire dans le texte des Tarifs une «condition» non pertinente ?
- 4.2** Veuillez infirmer ou confirmer la compréhension de l'UMQ à l'effet qu'une demande confirmée a priorité sur une demande préconfirmée qui, elle, a priorité sur une demande non confirmée, toutes choses étant égales par ailleurs.

5. Références

- i) HQT-1, document 3, article 13.2, feuille originale 48;
ii) Ordonnance 890 A, paragraphe 794 ;
iii) Ordonnance 890 A, paragraphe 794 .

Préambule :

i) «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.» (Souligné de l'UMQ)

ii) «794. The Commission determined in Order No. 890 that the first-come, first-served policy for transmission service under the pro forma OATT should remain largely intact. The Commission allowed, but did not generally require, transmission providers to propose a window within which all transmission service requests the transmission provider receives will be deemed to have been submitted simultaneously. Only transmission providers that have adopted a "no earlier than" time for submitting transmission service requests were required to treat transmission service requests received within a specified period of time as having been received simultaneously. The Commission stated that the submittal window for these transmission providers must be open for at least five minutes unless the transmission provider can present a compelling rationale to justify a shorter submittal window. » (Souligné de l'UMQ)

iii) «The Commission required these and any other transmission providers deeming requests submitted within a specified period as having been submitted simultaneously to propose a method for allocating transmission capacity if requests submitted within the same time period exceed available capacity.»

Demandes

- 5.1 Le Transporteur a-t-il utilisé l'expression « temps de réponse » afin de montrer que la situation envisagée au préambule i) est semblable à celle dont il est question au préambule ii)?
- 5.2 Nonobstant la réponse à 5.1, le Transporteur a-t-il adopté ou compte-il adopter a«no earlier than» time for submitting transmission service requests?
- 5.3 Si la réponse à 5.2 est positive, le Transporteur peut-il succinctement exposer la méthode qu'elle propose pour allouer la capacité dans l'éventualité où les demandes soumises à l'intérieur d'un même délai dépassent la capacité disponible (préambule iii)?

6. Référence

Pièce HQT-3, document 1, article 13.4.

Préambule:

«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. [...] La convention de service doit préciser, le cas échéant, les options de réduction conditionnelle choisies par le client du service de transport.»

Demande

6.1 Le Transporteur envisage-t-il de proposer un appendice séparé qui serait applicable aux conventions relatives aux services prévus à l'article 15.4(c) ou envisage-t-il d'ajouter à la convention normalisée (appendice A) des clauses particulières qui tiendraient compte, le cas échéant, des options de réduction conditionnelle?

7. Références

- i) Pièce HQT-3, document 1, article 13.5 ;
- ii) OATT de l'ordonnance 890 A, article 13.5.

Préambule :

« Any redispach, Network Upgrade or Direct Assignment Facilities costs to be charged to the Transmission Customer on an incremental basis under the Tariff will be specified in the Service Agreement prior to initiating service ».

Demandes

7.1 Veuillez donner les raisons pour lesquelles le Transporteur n'a pas repris ce passage de l'OATT pro forma annexé à l'ordonnance 890 A (référence ii).

7.2 Comment les coûts de la nouvelle répartition seront-ils déterminés?

8. Références

- i) Pièce HQT-3, document 1, article 13.5, feuille originale 51 ;
- ii) OATT de l'ordonnance 890 A, article 13.5.

Préambule:

i) « [...] ou (ii) de recevoir le service assujetti à une réévaluation biennale des exigences relatives à une nouvelle répartition effectuée par le Transporteur, conformément à l'article 15.4.»

ii) « or (ii) accept the service subject to a biennial reassessment by the Transmission Provider of redispach requirements as described in Section 15.4.»

Demande

8.1 Par souci de clarté et pour éviter toute équivoque, ne serait-il pas préférable de rendre le texte anglais comme suit : *[...] ou (ii) de recevoir le service sous réserve d'une réévaluation biennale par le Transporteur des exigences relatives à une nouvelle répartition, conformément à l'article 15.4. ?*

9. Référence

Pièce HQT-3, document 1, article 13.6.

Préambule :

« Le service de transport ferme à long terme de point à point assujetti aux conditions décrites à l'article 15.4 doit être réduit avec le service secondaire lorsque les conditions s'appliquent; autrement, il doit être réduit sur une base proportionnelle avec un autre service de transport ferme».

Demande

9.1 Faut-il comprendre que le service de transport ferme à long terme de point à point assujetti aux conditions décrites à l'article 15.4 sera, en premier lieu, réduit de la

quantité agréée dans la convention de service entre le Transporteur et le client admissible avant d'être réduit sur une base proportionnelle avec un autre service de transport ferme ?

10. Références

- i) Pièce HQT-3, document 1, article 14.2;
- ii) OATT de l'ordonnance 890 A, article 14.2.

Préambule :

i) « 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. »

ii) « In the event the Transmission System is constrained, competing requests of the same Pre-Confirmation status and equal duration will be prioritized based on the highest price offered by the Eligible Customer for the Transmission Service. » (soulignés de l'UMQ)

Demandes

- 10.1** Aurait-il mieux valu conserver l'esprit du texte anglais qui fait mention du même état de préconfirmation (voir la formulation à l'article 13.2)?
- 10.2** Veuillez infirmer ou confirmer la compréhension de l'UMQ à l'effet que les Tarifs et conditions du Transporteur n'envisagent pas la possibilité d'offrir un rabais au client. Si la compréhension de l'UMQ est avérée, pourquoi alors introduire dans le texte des Tarifs une condition non pertinente ?

11. Référence

Pièce HQT-3, document 1, article 15.4.

Préambule :

i) « Si le Transporteur établit qu'il ne peut pas répondre favorablement à une demande complète visant un service de transport de point à point à cause de l'insuffisance de capacité sur son réseau... »

ii) « [...] il agira avec diligence pour assurer une nouvelle répartition à partir des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur [...]»

iii) « [...] suite à une demande écrite du client du service de transport, il offrira le service de transport ferme avec la condition qu'il pourra réduire le service avant de réduire un autre service de transport ferme pendant un nombre déterminé d'heures par année ou dans certaines conditions du réseau.»

iv) Le Transporteur ne peut refuser raisonnablement d'effectuer lui-même une nouvelle répartition ou que le client du service [...]

v) Toute la partie c.

Demandes

- 11.1** Pourquoi, par souci d'exactitude, ne pas avoir spécifié qu'il s'agit d'un service de transport ferme de point à point (référence i)?
- 11.2** La formulation de la référence ii) diffère de la formulation de l'OATT pro forma de la FERC, quelles sont les implications potentielle pour le Transporteur de ne pas se conformer à certaines stipulations de l'OATT pro forma de la FERC ?
- 11.3** Par souci de clarté et pour éviter toute équivoque, ne serait-il pas préférable de reformuler comme suit la référence iii) : [...] suite à une demande écrite du client du service de transport, il offrira le service de transport ferme avec la condition qu'il pourra réduire le service pendant un nombre déterminé d'heures par année ou dans certaines conditions du réseau avant de réduire un autre service de transport ferme.»
- 11.4** L'UMQ soumet que la traduction de la référence iv) est inexacte. Elle aurait dû être : Le Transporteur ne peut refuser déraisonnablement que le client effectue une nouvelle répartition à partir de ses propres ressources [...] ce qui correspond à la version anglaise: A Transmission Provider shall not unreasonably deny self-provided redispatch [...]. Veuillez infirmer ou confirmer la compréhension de l'UMQ.
- 11.5** Veuillez confirmer ou infirmer la compréhension de l'UMQ à l'effet que le service auquel il est fait référence au paragraphe (c) de la pièce HQT-3, document 1, article 15.4 (référence v) peut prendre les modalités suivantes :
1. Un service provisoire : le Transporteur offre un tel service et le client du service de transport l'accepte jusqu'à ce que soit disponible le service de transport ferme à long terme. Le Transporteur convient avec le client de la

possibilité que le service pourra être réduit pendant un nombre déterminé d'heures par année sous certaines conditions du réseau. Le Transporteur ne pourra pas, de façon unilatérale, modifier le nombre d'heures convenues;

2. Un service sujet à réévaluation : un service de transport ferme qui pourra être réduit pendant un nombre déterminé d'heures par année sous certaines conditions du réseau. Le Transporteur peut, une fois aux deux ans, modifier le nombre d'heures convenues, de façon unilatérale, afin de maintenir la fiabilité du réseau; ou un service de transport ferme que le Transporteur peut réduire sous certaines conditions du réseau. Le Transporteur peut, une fois aux deux ans, modifier les conditions du réseau prévues dans l'entente en vigueur, de façon unilatérale, afin de maintenir la fiabilité du réseau.

L'UMQ comprend qu'après réception de l'étude d'impact, le client désirant un service ferme et qui ne veut pas contracter le service provisoire (1) et s'engager ainsi à payer, le cas échéant, pour des ajouts au réseau, doit déterminer laquelle des deux options disponibles en (2) (option du nombre d'heures) ou (option de conditions du réseau) du service soumis à réévaluation s'appliquera.

- 11.6 Si la compréhension de l'UMQ est inexacte, veuillez y opposer, la compréhension du Transporteur.
- 11.7 Qui, du client admissible ou du Transporteur supporte les coûts, le cas échéant, de la réévaluation biennale?
- 11.8 Nonobstant les circonstances prévues à l'article 15.4 c), le client admissible peut-il mettre fin au service disponible sous 2, soit celui avec option du nombre d'heures ou celui avec option de conditions du réseau ?

12. Référence

Pièce HQT-3, document 1, articles 19.3, 32.3 et 40.3.

Préambule :

« L'étude d'impact sur le réseau doit identifier (1) toutes les contraintes du réseau de façon spécifique pour chaque élément de transport, (2) les options concernant une nouvelle répartition (à la demande d'un client admissible), y compris le coût estimé d'une nouvelle répartition, [...] »
Soulignés de l'UMQ.

Demandes

- 12.1** British Columbia Transmission Corporation (BCTC), au motif qu'il n'a aucune autorité de demander à un producteur de fournir le coût estimé d'une nouvelle répartition, a jugé bon d'ajouter la réserve suivante : (traduction de l'UMQ) y compris le coût estimé d'une nouvelle répartition dans la mesure où il est volontairement fourni par le propriétaire de la ressource. TransÉnergie est-il à même de se conformer au caractère obligatoire de la formulation en préambule?
- 12.2** Veuillez expliciter succinctement pourquoi le Transporteur semble être à même de se conformer au caractère obligatoire de la formulation à l'article 19.3 alors qu'il ressent le besoin de nuancer la formulation aux articles 32.3 et 40.3.

13. Référence

Pièce HQT-3, document 1, article 19.9.

Préambule :

«(i i) 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 [...].»
Souligné de l'UMQ.

Demandes

- 13.1** Aurait-il fallu lire : dans le délai convenu ?
- 13.2** L'ordonnance 890 prévoit, sous certaines conditions, l'imposition de pénalités pour non respect des délais. Veuillez expliquer pourquoi le Transporteur n'a pas retenu cet aspect de l'ordonnance 890.

14. Références

- i) Pièce HQT-3, document 1, article 38.1;
- ii) Pièce HQT-3, document 1, article 38.3.

Préambule :

- i) *«Les centrales pouvant servir à alimenter la charge locale du Distributeur en date du 1^{er} janvier 2001 font partie des ressources du Distributeur tant que le Distributeur ne fournira pas un avis écrit à l'effet contraire au Transporteur.»*
- ii) *«Le Distributeur peut mettre fin à tout moment à la désignation de tout ou d'une partie d'une ressource, en avisant le Transporteur par l'entremise du site OASIS dès qu'il lui est raisonnablement possible de le faire, mais ...»*

Demande

- 14.1** L'article 38.1 (référence i) mentionne que les centrales pouvant servir à alimenter la charge locale du Distributeur en date du 1^{er} janvier 2001 font partie des ressources du Distributeur tant que le Distributeur ne fournira pas un avis écrit à l'effet contraire au Transporteur. (souligné de l'UMQ). Pourrait-il y avoir confusion venant du fait que l'article 38.3 (référence ii) prévoit que l'avis est fourni par l'entremise du site OASIS ?

15. Référence

Pièce HQT-3, document 1, appendice L, articles 1 à 5 exclusivement.

Préambule :

- i) *«Les états financiers consolidés vérifiés par un vérificateur indépendant enregistré mondialement pour les trois (3) dernières années financières, ou depuis le début des activités si cette période est inférieure à trois (3) années, pour le Client ou son Garant, si applicable.»*
- ii) *«Si le Client ou son Garant, selon le cas, n'a pas de notation de crédit à long terme senior non garantie ni subordonnée ...»*
- iii) *« [...] le Client pourrait recevoir une limite de crédit non garantie (ci-après « Limite de Crédit») d'un montant pouvant atteindre jusqu'à trois (3) mois de frais de Service de transport, en fonction des besoins exprimés par le Client.»*
- iv) *«La Limite de Crédit ne doit en aucun temps excéder la limite de crédit maximale non garantie, établie à l'interne et approuvée de temps à autre par le Conseil d'Administration d'Hydro-Québec, selon le niveau de risque du Client ou de son Garant, si applicable.»*

Demandes

15.1 Pour éviter toute équivoque et par souci de clarté, ne serait-il pas préférable de reformuler et/ou ponctuer le préambule i) comme suit : Les états financiers consolidés du Client ou de son Garant, si applicable, vérifiés par un vérificateur indépendant enregistré mondialement, pour les trois (3) dernières années financières, ou depuis le début des activités si cette période est inférieure à trois (3) années; ou alternativement :

Les états financiers consolidés du Client ou , si applicable, de son Garant ,pour les trois dernières (3) dernières années financières ou, depuis le début des activités si cette période est inférieure à trois (3) années. Ces états financiers doivent avoir été vérifiés par un vérificateur indépendant enregistré mondialement.

15.2 Certains articles de la version actuelle du Tarif (articles 16.1 et 17.3) réfèrent à l'article 11 pour les critères de solvabilité (article 16.1) et pour le dépôt des garanties financières (article 17.3). Serait-il préférable de référer directement à l'appendice L?

15.3 Y a-t-il une raison particulière pour laquelle le Transporteur réfère à des années financières en lieu et place d'exercices financiers?

15.4 **L'article 3. Conditions de crédit**, ne fait aucune référence à un client qui serait en défaut selon l'article 7.3. Chez d'autres Transporteurs (BCTC et Bonneville Power Administration), être en défaut disqualifie le client à la possibilité de recevoir une limite de crédit non garantie. Serait-il avisé d'envisager l'ajout de cette condition à l'article 3 ?

15.5 Le Transporteur aurait-il (préambule ii) oublié de référer à la dette à long terme. La référence ii se lirait ainsi : Si le Client ou son Garant, selon le cas, n'a pas de notation de crédit pour sa dette à long terme senior non garantie ni subordonnée?

15.6 Faut-il comprendre de la relation établie avec les frais de service de transport (préambule iii) que le Client qui rencontre les conditions de crédit reste assujetti au dépôt de garanties pour les études prévues aux articles : 17.3, 19.1, 19.4, 29.2, 32.1 et 32.4?

15.7 La Limite de Crédit établie à l'interne dont il est fait mention au préambule iv) est-elle, d'une façon ou d'une autre communiquée aux Clients? Veuillez élaborer.

16. Référence

Pièce HQT-3, document 1, appendice L, articles 5 et 6.

Préambule :

i) *«Pour le Service de transport à court terme de point à point, le Client doit fournir des garanties, d'un des types décrits ci-après, d'un montant équivalent à 133% de trois (3) mois de frais de Service de transport ou à 133% de l'excédent des besoins de crédit du Client, selon le cas.»*

ii) *«Les garanties émises au Transporteur conformément à l'Article 5(a) ci-dessus devraient être sous forme de (conjointement définies comme «Garanties Tangibles» :*

i) *Une lettre de crédit inconditionnelle et irrévocable standby, qui doit être et demeurer à la satisfaction du Transporteur, incluant, sans limiter la portée de ce qui précède, toute banque émettrice, notificatrice ou confirmatrice impliquée selon le cas, ou;...»*

iii) *«Les garanties Tangibles doivent demeurer à la satisfaction du Transporteur; sinon, le Transporteur peut exiger des Garanties Tangibles additionnelles ou alternatives de la part du Client. Le Client aura alors trois (3) jours ouvrables suivant l'avis du Transporteur pour fournir une Garantie Tangible à la satisfaction du Transporteur.»*

Demandes

16.1 Veuillez expliciter l'argument logique qui sous-tend une garantie d'un montant équivalent à 133% de trois (3) mois de Service de transport pour un service inférieur à trois (3) mois, par exemple pour un service d'une durée d'un mois ; (préambule i).

16.2 Veuillez expliquer ce que le Transporteur entend (préambule ii) par : *«, incluant, sans limiter la portée de ce qui précède, toute banque...»*

16.3 Le Transporteur juge-t-il réaliste d'allouer trois (3) jours ouvrables au Client pour fournir une Garantie tangible additionnelle (préambule iii))?

17. Références

i) Pièce HQT-3, document 1, appendice L, article 7 ;

ii) Pièce HQT-3, document 1, appendice L, article 9 (b).

Préambule :

i) « Lorsque le Transporteur détermine que la solvabilité et/ou les exigences de Garanties Tangibles, ou les deux, d'un Client ou son Garant, selon le cas, ont changé, le Transporteur doit confirmer par écrit les nouvelles conditions de crédit applicables au Client et son Garant, selon le cas. Cet avis écrit modifiera conséquemment les termes et conditions de l'offre de crédit et deviendra effectif cinq (5) jours ouvrables suivant la réception de l'avis écrit par le Client. Nonobstant ce qui précède, tout dépassement de Limite de Crédit ou de Garanties Tangibles insuffisantes, résultant ou non de ces nouvelles conditions de crédit, devraient être remédiés dans les trois (3) jours ouvrables suivant la réception de l'avis écrit.»

ii) « Le Client doit prendre les mesures nécessaires pour se conformer aux nouvelles exigences de crédit à la date effective des changements ou dûment aviser le Transporteur de son incapacité à se conformer aux nouvelles exigences.»

Demandes

- 17.1** Le Transporteur juge-t-il réaliste d'allouer trois (3) jours ouvrables au Client pour remédier à un dépassement de Limite de Crédit ou de Garanties Tangibles insuffisantes?
- 17.2** Les dispositions relatives aux différends relatifs à l'étude de solvabilité (Appendice L, article 6) s'appliquent-elles aux situations envisagées à l'article 7?
- 17.3** Si oui, pourquoi ne pas avoir mis l'article 6 après l'article qui traite des changements de la solvabilité et/ou des exigences de garanties tangibles?
- 17.4** Veuillez expliquer comment peut se produire un dépassement de Garanties Tangibles insuffisantes ?
- 17.5** Veuillez expliquer pourquoi n'avoir prévu que trois (3) jours ouvrables suivant la réception de l'avis pour remédier à tout dépassement de Limite de Crédit ou de Garanties Tangibles insuffisantes résultant de nouvelles conditions de crédit étant donné que l'avis du Transporteur ne devient effectif que cinq (5) jours suivant sa réception ?

- 17.6** Le Transporteur réfère à trois (3) jours ouvrables suivant la réception de l'avis, comment va-t-il s'assurer de la date de réception de l'avis, étant donné que l'article ne fait aucune mention de courrier recommandé?
- 17.7** Pourquoi le Transporteur n'a-t-il pas jugé bon d'harmoniser les dispositions prévues à l'article 7 eu égard au délai pour remédier « *à tout dépassement de Limite de Crédit ou de Garanties Tangibles insuffisantes résultant de nouvelles conditions de crédit* » aux dispositions prévues à l'article 9 (b) (préambule ii) à savoir que la date effective des changements détermine le délai pour s'y conformer?
- 17.8** La date effective envisagée à l'article 9 (b) est-elle celle d'une décision de la Régie ? Veuillez élaborer.

18. Référence

Pièce HQT-3, document 1, appendice L, article 9(a).

Préambule :

« Les Clients seront avisés par courriel et par courrier recommandé...»

Demande

- 18.1** Étant donné que les Clients seront avisés par courriel, le Transporteur juge-t-il approprié de prévoir l'adresse courriel aux renseignements requis aux articles 17.2, 18.2 et 29.2?

19. Référence

Pièce HQT-3, document 1, appendice L, article 10.

Préambule :

« Si le défaut n'est pas corrigé dans les trois (3) jours ouvrables suivant l'avis, le Transporteur pourra désigner une date à laquelle il entend mettre fin à toutes les ententes liant les Parties.»

Demandes

- 19.1** Veuillez préciser si le Transporteur réfère à trois (3) jours ouvrables suivant l'expédition de l'avis ou à trois (3) jours ouvrables suivant la réception de l'avis?
- 19.2** Si le Transporteur réfère à trois (3) jours ouvrables suivant la réception de l'avis, comment va-t-il s'assurer de la date de réception de l'avis, étant donné que l'article ne fait aucune mention de courrier recommandé?