

# D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

D-2012-010	R-3669-2008 Phase 2	10 février 2012
------------	------------------------	-----------------

---

**PRÉSENTS :**

Richard Carrier  
Lucie Gervais  
Jean-François Viau  
Régisseurs

---

**Hydro-Québec**  
Demanderesse

et

**Intervenants dont les noms apparaissent ci-après**

---

**Décision relative aux modifications du texte des Tarifs et conditions en lien avec les ordonnances 890, 890-A, 890-B, 890-C et 890-D de la FERC**

*Demande relative à la modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009 (Phase 2)*



**Intervenants :**

- Association coopérative d'économie familiale de Québec (ACEFQ);
- Énergie Brookfield Marketing s.e.c. (EBM);
- Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME);
- Newfoundland and Labrador Hydro (NLH);
- Ontario Power Generation Inc. (OPG);
- Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ);
- Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (S.É./AQLPA);
- Union des consommateurs (UC);
- Union des municipalités du Québec (UMQ).

## TABLE DES MATIERES

<b>LEXIQUE .....</b>	<b>7</b>
<b>1 INTRODUCTION.....</b>	<b>9</b>
<b>2 LA DEMANDE.....</b>	<b>13</b>
<b>3 CONTEXTE.....</b>	<b>16</b>
<b>3.1 HISTORIQUE DES TARIFS ET CONDITIONS .....</b>	<b>16</b>
<b>3.2 OBJET DE LA PHASE 2.....</b>	<b>17</b>
<b>4 THÈME 1 : ARTICLE 6 - RÉCIPROCITÉ .....</b>	<b>22</b>
<b>5 THÈME 2 : UNIFORMITÉ ET TRANSPARENCE POUR LE CALCUL DE LA CAPACITÉ DE TRANSFERT DISPONIBLE.....</b>	<b>23</b>
<b>5.1 NOTION DE CAPACITÉ DE TRANSFERT .....</b>	<b>23</b>
<b>5.2 APPENDICE C-1 – MÉTHODOLOGIE DE CALCUL DE L’ATC.....</b>	<b>24</b>
5.2.1 Prise en compte des obligations de service de transport dans le calcul de l’ATC .....	25
5.2.2 Les horizons de temps .....	27
5.2.3 Équations de base pour le calcul de la capacité de transfert.....	28
5.2.4 Les acronymes NATC et RATC.....	34
5.2.5 Conformité aux normes de fiabilité .....	34
5.2.6 Affichage sur OASIS.....	36
5.2.7 Suffisance et transparence de l’information .....	37
<b>5.3 COORDINATION DES ATC AVEC LES RÉSEAUX VOISINS.....</b>	<b>39</b>
<b>5.4 ENTRÉE EN VIGUEUR DE L’APPENDICE C-1 .....</b>	<b>53</b>
<b>6 THÈME 3 : PROCESSUS DE PLANIFICATION DES INSTALLATIONS DE TRANSPORT .....</b>	<b>54</b>
<b>7 THÈME 4 : ÉCARTS DE RÉCEPTION ET DE LIVRAISON.....</b>	<b>69</b>
<b>7.1 CENTRALES ASSUJETTIES.....</b>	<b>69</b>
<b>7.2 IDENTIFICATION DES CLIENTS RESPONSABLES DES ÉCARTS .....</b>	<b>74</b>
<b>7.3 TARIFICATION .....</b>	<b>76</b>
<b>8 THÈME 5 : CRÉDITS POUR CLIENTS DU SERVICE EN RÉSEAU INTÉGRÉ PROPRIÉTAIRES D’INSTALLATIONS DE TRANSPORT .....</b>	<b>85</b>

<b>9</b>	<b>THÈME 6 : CESSION OU REVENTE DE CAPACITÉ .....</b>	<b>88</b>
<b>10</b>	<b>THÈME 7 : PÉNALITÉS LIÉES À L'EXPLOITATION .....</b>	<b>94</b>
	<b>10.1 PÉNALITÉS POUR USAGE NON AUTORISÉ .....</b>	<b>94</b>
	<b>10.2 PÉNALITÉS POUR DES VENTES NE SERVANT PAS À ALIMENTER LA CHARGE DÉSIGNÉE.....</b>	<b>98</b>
<b>11</b>	<b>THÈME 8 : AUTRES SERVICES COMPLÉMENTAIRES.....</b>	<b>100</b>
<b>12</b>	<b>THÈME 9 : SERVICE FERME CONDITIONNEL ET NOUVELLE RÉPARTITION DE LA PRODUCTION .....</b>	<b>105</b>
	<b>12.1 SERVICE FERME CONDITIONNEL.....</b>	<b>105</b>
	12.1.1 Option de service ferme conditionnel.....	105
	12.1.2 Définition de l'expression « Conditions du réseau ».....	107
	12.1.3 Priorité et tarification du service ferme conditionnel .....	108
	<b>12.2 NOUVELLE RÉPARTITION DE LA PRODUCTION .....</b>	<b>109</b>
	12.2.1 Option de nouvelle répartition de la production .....	109
	<b>12.3 CONDITIONS D'APPLICATION RELATIVES AU SERVICE FERME CONDITIONNEL ET À LA NOUVELLE RÉPARTITION DE LA PRODUCTION .....</b>	<b>111</b>
	12.3.1 Réévaluation biennale.....	111
	12.3.2 Demande écrite .....	112
	12.3.3 Conditions d'ouverture à la nouvelle répartition .....	114
	<b>12.4 OPTIONS DE RÉDUCTION AUTOMATIQUE.....</b>	<b>117</b>
<b>13</b>	<b>THÈME 10 : PRIORITÉ DE RENOUVELLEMENT.....</b>	<b>118</b>
<b>14</b>	<b>THÈME 11 : ACQUISITION DU SERVICE DE TRANSPORT : DÉLAIS POUR ÉTUDES D'IMPACT, PROLONGATION POUR COMMENCEMENT DU SERVICE ET PRIORITÉ DES RÉSERVATIONS.....</b>	<b>124</b>
	<b>14.1 DÉLAIS POUR ÉTUDES D'IMPACT.....</b>	<b>124</b>
	<b>14.2 PROLONGATION POUR LE COMMENCEMENT DU SERVICE.....</b>	<b>127</b>
	<b>14.3 PRÉCONFIRMATION DES DEMANDES DE SERVICE DE TRANSPORT .....</b>	<b>129</b>
	<b>14.4 PRIORITÉ DE RÉSERVATION .....</b>	<b>130</b>
<b>15</b>	<b>THÈME 12 : DÉSIGNATION DES RESSOURCES EN RÉSEAU, JUSTIFICATION ET SUPPRESSION.....</b>	<b>132</b>
	<b>15.1 DÉSIGNATION ET SUPPRESSION DE DÉSIGNATION DES RESSOURCES .....</b>	<b>134</b>
	15.1.1 Procédures de désignation et de suppression de désignation des ressources.....	134

---

15.1.2	L'électricité patrimoniale et les contrats d'approvisionnement.....	140
<b>15.2</b>	<b>LIMITES D'EXPLOITATION DES RESSOURCES DÉSIGNÉES.....</b>	<b>143</b>
<b>15.3</b>	<b>INFORMATION RELATIVE AUX RESSOURCES DÉSIGNÉES.....</b>	<b>146</b>
15.3.1	Attestation de propriété et de disponibilité des ressources.....	146
15.3.2	Ressources hors réseau.....	150
15.3.3	Autre information de niveau opérationnel.....	152
<b>15.4</b>	<b>PARTAGE DES RÉSERVES.....</b>	<b>152</b>
<b>15.5</b>	<b>DÉFINITION DE « VENTE NON FERME ».....</b>	<b>153</b>
<b>15.6</b>	<b>« AVIS » OU « PRÉAVIS ».....</b>	<b>154</b>
<b>16</b>	<b>THÈME 13 : SERVICE SECONDAIRE.....</b>	<b>155</b>
<b>17</b>	<b>THÈME 14 : NORMALISATION DES RÈGLES ET PRATIQUES D'AFFAIRES : AFFICHAGE SUR LE SITE OASIS ET LE SITE INTERNET DU TRANSPORTEUR.....</b>	<b>157</b>
<b>18</b>	<b>THÈME 15 : SOLVABILITÉ.....</b>	<b>159</b>
<b>19</b>	<b>THÈME 16 : DÉFINITIONS.....</b>	<b>163</b>
	<b>DISPOSITIF :.....</b>	<b>165</b>
	<b>ANNEXE 1.....</b>	<b>169</b>

**LEXIQUE**

AFC	<i>Available Flowgate Capability</i> ou Capacité disponible du point de transit
ATC	<i>Available Transfer Capability</i> ou Capacité de transfert disponible
BCTC	British Columbia Transmission Corporation
CF(L)Co	Churchill Falls (Labrador) Corporation Limited
ETC	<i>Existing Transmission Commitments</i> ou service de transport engagé
FERC	Federal Energy Regulatory Commission
FACTS	<i>Flexible Alternating Current Transmission System</i>
IESO	Independent Electricity System Operator
ISO	Independent System Operator
ISO-NE	ISO New England
MBRA	<i>Market Based Rates Authorization</i>
NATC	<i>Non Recallable Available Transfer Capability</i>
NERC	North American Electric Reliability Corporation
NAESB	North American Energy Standards Board
NPCC	Northeast Power Coordinating Council Inc.
OASIS	<i>Open Access Same-Time Information System</i>
OATT	<i>Open Access Transmission Tariff</i>
PPA	<i>Power Purchase Agreement</i>
QCRD	Québec ressources désignées
QCRND	Québec ressources non désignées
RATC	<i>Recallable Available Transfer Capability</i>
TTC	<i>Total Transfer Capability</i> ou Capacité de transfert totale
TRM	<i>Transmission Reliability Margin</i> ou Marge de fiabilité de transport

## Abréviations et signes conventionnels

M	méga (million) - placé devant une unité, la multiplie par $10^6$
MW	mégawatt
MWh	mégawattheure



## 1 INTRODUCTION

[1] Le 29 juillet 2008, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie), en vertu des articles 31, 32, 48, 49, 50, 51, et 164.1 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*<sup>1</sup> (la Loi), une demande relative à la modification des tarifs et conditions des services de transport.

[2] Dans cette demande, le Transporteur propose à la Régie d'approuver certaines modifications au texte des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (Tarifs et conditions) afin de l'adapter au contexte commercial prévalant en Amérique du Nord et de mieux répondre aux attentes de sa clientèle. Le Transporteur réfère, en particulier, à l'adoption, par la Federal Energy Regulatory Commission (FERC), des ordonnances 890 et 890-A, émises respectivement les 16 février 2007 et 28 décembre 2007.

[3] Le 11 septembre 2008, dans la décision D-2008-116<sup>2</sup>, la Régie conclut que la preuve au dossier est insuffisante pour permettre, à l'intérieur du calendrier d'audience de la première phase du dossier, un examen adéquat des modifications proposées par le Transporteur. En conséquence, la Régie décide de ne pas retenir, comme sujet à débattre, les modifications au texte des Tarifs et conditions qui ne sont justifiées que par l'harmonisation avec les ordonnances 890 et 890-A de la FERC.

[4] Dans une lettre du 22 septembre 2008, la Régie informe les participants que les modifications au texte des Tarifs et conditions en lien avec les ordonnances 890 et 890-A de la FERC seront traitées lors d'une phase ultérieure.

[5] Le 12 février 2009, la Régie rend la décision D-2009-008 dans laquelle elle met en place la procédure encadrant la phase 2 de ce dossier tarifaire et établit un calendrier d'audience. Ce dernier inclut le dépôt, par le Transporteur, d'un complément de preuve, au plus tard le 12 mars 2009. La Régie prévoit également que les audiences débiteront le 22 juin 2009.

---

<sup>1</sup> L.R.Q., R-6.01.

<sup>2</sup> R-3669-2008 Phase 1.

[6] Le 5 mars 2009, la Régie rend sa décision partielle D-2009-015 sur la phase 1 du présent dossier. Dans cette décision, la Régie demande au Transporteur de déposer pour approbation, dans le cadre de la phase 2, une version amendée des annexes 4 et 5 des Tarifs et conditions reflétant sa décision.

[7] Le 10 mars 2009, le Transporteur demande à la Régie de reporter la date du dépôt du complément de preuve. La Régie accueille cette demande le 20 mars 2009.

[8] Le 27 mars 2009, le Transporteur dépose le complément de preuve et informe la Régie que le dépôt de la proposition relative aux modalités d'application et d'implantation de l'approche retenue dans sa décision D-2009-015, en ce qui a trait à la tarification des écarts de livraison et de réception, ne pourra se faire avant deux mois. Dans ce contexte, le Transporteur suggère que l'examen des annexes 4 et 5 des Tarifs et conditions s'effectue lors de sa demande tarifaire 2010.

[9] Le 1<sup>er</sup> avril 2009, la Régie demande aux intéressés de compléter leur demande d'intervention afin de tenir compte du complément de preuve déposé par le Transporteur. Elle annonce également la tenue d'une rencontre préparatoire.

[10] Le 9 avril 2009, la Régie informe les participants que la question relative à la tarification des écarts de réception et de livraison sera discutée lors de la rencontre préparatoire.

[11] Le 24 avril 2009, la Régie rend la décision D-2009-051 par laquelle elle accorde le statut d'intervenant à neuf intéressés. Ce même jour, elle transmet l'ordre du jour de la rencontre préparatoire qui se tient le 30 avril 2009.

[12] Le 5 mai 2009, la Régie rend la décision D-2009-056 relative au processus d'examen et au calendrier de l'audience de la phase 2 du dossier. Elle décide de traiter, dans le cadre de cette phase 2, des modalités d'application et d'implantation de l'approche retenue dans la décision D-2009-015 quant au prix de référence pour les services de compensation d'écarts de réception et de livraison. La Régie retient la proposition alternative du Transporteur de déposer sa preuve à ce sujet vers la fin du mois de mai 2009.

[13] La Régie détermine un calendrier en deux étapes, soit un premier calendrier relatif au complément de preuve du Transporteur du 27 mars 2009 et un deuxième relatif à la preuve sur les modalités d'application et d'implantation de l'approche retenue par la Régie pour la tarification des écarts de réception et de livraison.

[14] Le 29 mai 2009, le Transporteur dépose sa preuve sur ce dernier sujet.

[15] Au cours du mois de juin 2009, les intervenants déposent leur preuve conformément aux instructions de la Régie.

[16] Le 19 juin 2009, la Régie indique que les demandes des intervenants relatives aux refus du Transporteur de répondre à certaines demandes de renseignements seront débattues lors de l'audience orale prévue le 6 juillet 2009.

[17] Le 30 juin 2009, le Transporteur annonce son intention de déposer deux rapports d'expertise pour réfuter les conclusions soumises en preuve par certains intervenants. Cette même date, le Transporteur demande à la Régie de reporter l'audience du 6 juillet 2009 à une date ultérieure à l'audition des plaintes de Newfoundland and Labrador Hydro<sup>3</sup> (plaintes de NLH).

[18] Le 3 juillet 2009, la Régie annonce qu'elle reporte l'audience jusqu'à nouvelles instructions de sa part. De plus, elle demande aux intervenants de soumettre leurs observations sur la recevabilité des expertises annoncées par le Transporteur.

[19] Le même jour, le Transporteur dépose les contre-expertises de messieurs Judah Rose et Ren Orans.

[20] Le 22 juillet 2009, la Régie rend la décision D-2009-097 par laquelle elle autorise le report de l'audience orale de la phase 2 après l'audition des plaintes de NLH. Elle annonce qu'elle convoquera les parties, en temps opportun, afin de tenir une rencontre préparatoire relative à la poursuite de l'audience.

---

<sup>3</sup> Dossiers P-110-1565, P-110-1597 et P-110-1678.

[21] Le 21 octobre 2009, la Régie rend la décision D-2009-139 dans laquelle elle autorise le dépôt au dossier des deux rapports d'expertise soumis par le Transporteur. Elle annonce qu'elle permettra aux intervenants de transmettre des demandes de renseignements écrites sur ces deux rapports et de déposer une preuve amendée, le cas échéant.

[22] L'audience relative aux dossiers des plaintes de NLH a lieu du 19 janvier au 12 février 2010.

[23] Le 19 février 2010, la Régie informe les participants qu'elle reprend les travaux de la phase 2 du présent dossier et qu'elle entend tenir la rencontre préparatoire prévue dans la décision D-2009-097. Cette rencontre a lieu le 30 avril 2010.

[24] Le 14 mai 2010, la Régie rend la décision D-2010-058 dans laquelle elle fixe un nouveau calendrier pour la poursuite de l'examen du dossier. Le calendrier prévoit le dépôt, par le Transporteur et les intervenants, d'une preuve amendée ainsi que la tenue d'une audience portant sur les objections du Transporteur à répondre à certaines demandes de renseignements.

[25] L'audience orale sur les objections du Transporteur à répondre à certaines demandes de renseignements a lieu les 1<sup>er</sup> et 8 juin 2010.

[26] Le 22 juin 2010, dans sa décision D-2010-080, la Régie se prononce sur les objections et accorde au Transporteur un délai jusqu'au 13 juillet 2010 pour finaliser ses réponses aux demandes de renseignements.

[27] Le 25 juin 2010, le Transporteur dépose sa preuve amendée, incluant une expertise sur l'harmonisation des capacités de transfert.

[28] Du 13 au 19 juillet 2010, les intervenants transmettent leurs demandes de renseignements sur la preuve amendée du Transporteur.

[29] Le 20 août 2010, le Transporteur dépose les réponses aux demandes de renseignements des intervenants et de la Régie.

[30] Le 30 août 2010, à la suite de contestations d'EBM et NLH quant au refus du Transporteur de répondre à certaines demandes de renseignements, la Régie permet aux intervenants d'identifier les objections du Transporteur qu'ils entendent contester et au Transporteur d'y répliquer.

[31] Le 13 septembre 2010, la Régie rend la décision D-2010-120 relative aux objections du Transporteur et ordonne à ce dernier de finaliser ses réponses aux demandes de renseignements conformément à la décision. Elle modifie le calendrier, tout en maintenant les dates d'audience fixées dans la décision D-2010-058.

[32] Le 21 septembre 2010, EBM demande à la Régie le report de la production de sa preuve amendée. Le 22 septembre 2010, EBM est autorisé à déposer sa preuve amendée au plus tard le 28 septembre 2010.

[33] Le 23 septembre 2010, les intervenants déposent leur preuve amendée. Le 24 septembre 2010, la Régie rejette la demande de l'ACEFQ portant sur un report du dépôt de sa preuve. Le 28 septembre 2010, EBM dépose sa preuve amendée.

[34] La Régie tient l'audience orale les 18, 19, 20, 21, 22, 26 et 27 octobre 2010. Cette audience se poursuit du 7 au 11 février 2011 ainsi que du 14 au 18 février inclusivement. Elle reprend le 15 avril 2011 et se prolonge du 18 au 21 avril 2011, du 2 au 5 mai 2011, puis les 10 et 11 mai 2011. Les plaidoiries sont entendues les 29 et 30 juin ainsi que les 4, 5 et 6 juillet 2011. L'audience se termine le 8 juillet 2011 par l'audition de la réplique du Transporteur et des suppliques d'EBM et de NLH.

[35] Le dossier est pris en délibéré le 8 juillet 2011.

## 2 LA DEMANDE

[36] La demande du Transporteur en phase 2 vise à faire approuver des modifications aux Tarifs et conditions afin de refléter les ordonnances 890, 890-A et 890-B<sup>4</sup>, de la FERC. Ces dernières modifient les règlements de la FERC et le tarif *pro forma* issu de

---

<sup>4</sup> Ordonnance 890-B, émise le 23 juin 2008.

son ordonnance 888 afin, entre autres, de le raffermir pour qu'il atteigne son objectif initial de remédier à la discrimination induite et d'offrir des règles plus explicites pour réduire les occasions de discrimination.

[37] Dans sa décision D-2009-008, la Régie exprime ses préoccupations liées à l'application, dans le contexte particulier du réseau québécois, des modifications découlant des récentes ordonnances de la FERC :

*« Plus précisément, la Régie s'attend à ce que le Transporteur fournisse un aperçu descriptif des objectifs et des réformes visés par les ordonnances 890, 890A et 890B de la FERC, en faisant part des problématiques associées à chacune de ces réformes.*

*Le Transporteur devra présenter les orientations et les solutions qu'il propose, avec justifications à l'appui, et préciser en quoi les modifications s'appliquent au contexte québécois de transport d'électricité. Il devra, de plus, préciser l'impact sur le régime réglementaire et sa clientèle, soit les clients du service de point à point, du service en réseau intégré et du service pour l'alimentation de la charge locale. La Régie souhaite également que soient identifiés les articles des Tarifs et conditions visés par chacune des orientations et solutions proposées. »<sup>5</sup>*

[38] Le Transporteur se conforme à cette décision. Ainsi, le dépôt initial<sup>6</sup> du 27 mars 2009 inclut :

- une présentation de la proposition par thème;
- des fiches analytiques faisant état de la nature des modifications, de l'impact sur le régime réglementaire et la clientèle, des références pertinentes aux ordonnances de la FERC et à l'*Open Access Transmission Tariff (OATT) pro forma* ainsi que des autres articles visés des Tarifs et conditions;
- les versions française et anglaise du texte des Tarifs et conditions avec identification des modifications proposées;
- le texte des ordonnances 890, 890-A et 890-B de la FERC.

---

<sup>5</sup> Page 3.

<sup>6</sup> Pièces B-73, HQT-1, document 1 à B-73, HQT-7, document 1.

[39] Le Transporteur présente sa preuve sous les 16 thèmes suivants :

- Thème 1 : Article 6 : Réciprocité;
- Thème 2 : Uniformité et transparence pour le calcul de la capacité de transfert disponible;
- Thème 3 : Processus de planification des installations de transport;
- Thème 4 : Écarts de réception et de livraison;
- Thème 5 : Crédits pour clients du service en réseau intégré propriétaires d'installations de transport;
- Thème 6 : Cession ou revente de capacité;
- Thème 7 : Pénalités liées à l'exploitation : utilisation du réseau sans réservation ou au-delà de la capacité réservée;
- Thème 8 : Autres services complémentaires;
- Thème 9 : Service ferme conditionnel et nouvelle répartition de la production;
- Thème 10 : Priorité de renouvellement;
- Thème 11 : Acquisition du service de transport : délais pour études d'impact, prolongation pour commencement du service et priorité des réservations;
- Thème 12 : Désignation des ressources en réseau, justification et suppression;
- Thème 13 : Service secondaire;
- Thème 14 : Normalisation des règles et pratiques d'affaires : affichage sur le site OASIS (*Open Access Same-Time Information System*) et le site internet du Transporteur;
- Thème 15 : Solvabilité;
- Thème 16 : Définitions prévues dans l'OATT *pro forma*.

[40] Le thème 4 fait l'objet d'une preuve additionnelle le 29 mai 2009 et d'une contre-expertise le 3 juillet 2009. Ce même jour, le thème 3 fait également l'objet d'une contre-expertise.

[41] Dans sa preuve amendée, déposée le 25 juin 2010, le Transporteur apporte plusieurs modifications au texte des Tarifs et conditions tenant compte, d'une part, des ordonnances 890-C et 890-D de la FERC, émises respectivement les 19 mars 2009

et 19 novembre 2009 et, d'autre part, de la décision D-2010-053 du 11 mai 2010, rendue par la Régie dans les dossiers des plaintes de NLH.

[42] La preuve amendée du Transporteur comporte, également, le texte des deux dernières ordonnances de la FERC précitées et plusieurs documents additionnels, particulièrement en lien avec les thèmes 2 et 3.

[43] Les intervenants soumettent leur preuve amendée en septembre 2010.

[44] Aux fins de la présente décision, la Régie procède à l'examen des modifications d'ordre tarifaire soumises par le Transporteur et les intervenants, en considérant l'ensemble de la preuve au dossier. Toutefois, aux fins d'efficacité, la Régie choisit de ne référer, dans la décision, qu'aux positions qu'elle juge les plus pertinentes.

[45] Chacun des thèmes énumérés au paragraphe 39 ci-dessus fait l'objet d'une section de la présente décision.

### 3 CONTEXTE

#### 3.1 HISTORIQUE DES TARIFS ET CONDITIONS

[46] Le Transporteur présente les faits saillants ayant conduit à l'adoption par la Régie du texte des Tarifs et conditions actuellement en vigueur.

[47] Le 24 avril 1996, la FERC rend l'ordonnance 888, qui concrétise l'ouverture du marché de gros et des réseaux de transport aux États-Unis. Cette ordonnance prescrit, dans l'OATT *pro forma* (tarif *pro forma*) qui y est joint, les modalités tarifaires minimales pour offrir un service de transport non discriminatoire. L'ordonnance 888-A est venue par la suite confirmer l'obligation de réciprocité, en termes d'accès aux réseaux de transport et au marché de gros, pour les entités étrangères qui désirent transiger sur le marché américain de gros.



[48] Le 11 décembre 1996, le gouvernement du Québec approuve, par le décret 1559-96, le principe du libre transit d'électricité de gros sur le réseau de transport d'Hydro-Québec. Le 5 mars 1997, le gouvernement approuve, par le décret 276-97, le Règlement 659 d'Hydro-Québec qui établit les tarifs et les conditions du service de transport. Ce règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 1997 et concrétise l'ouverture du réseau de transport d'Hydro-Québec au transit de gros.

[49] Le règlement 659 a été remplacé par le texte des Tarifs et conditions approuvé par la Régie, conformément à la décision D-2002-95<sup>7</sup> du 30 avril 2002 et aux décisions complémentaires rendues par la suite, particulièrement la décision D-2003-12<sup>8</sup> du 16 janvier 2003 approuvant le texte final des Tarifs et conditions.

[50] Depuis, le texte des Tarifs et conditions a fait l'objet de divers amendements au fil des différents dossiers tarifaires.

### **3.2 OBJET DE LA PHASE 2**

[51] Le Transporteur mentionne que l'objet de la phase 2 du présent dossier consiste à analyser les amendements apportés par la FERC à son tarif *pro forma* dans les ordonnances 890 et suivantes et à déterminer si leur inclusion dans les Tarifs et conditions est justifiée à la lumière de l'ensemble des éléments pertinents au contexte québécois.

[52] Le Transporteur indique que les ordonnances de la FERC et la condition de réciprocité sont des considérations pertinentes, comme d'autres considérations que pourrait retenir la Régie pour assurer l'adoption de Tarifs et conditions justes, raisonnables et dans l'intérêt public au Québec.

[53] Selon le Transporteur, dans l'exercice de sa compétence, la Régie doit donner aux ordonnances de la FERC et à leur contenu une importance relative, par rapport aux autres facteurs pertinents pour l'exercice de sa discrétion, qui sera tributaire de la nature des sujets abordés et de l'ensemble des circonstances qui s'y rattachent.

---

<sup>7</sup> Dossier R-3401-98.

<sup>8</sup> Dossier R-3401-98.

[54] Le Transporteur ajoute que, lors de cet exercice, la Régie doit également et nécessairement tenir compte des facteurs suivants :

- a) les particularités de l'industrie de l'électricité au Québec et, notamment, la nature principalement hydraulique de la production;
- b) les particularités du réseau du Transporteur;
- c) la réalité commerciale dans laquelle le Transporteur et sa clientèle évoluent;
- d) les Tarifs et conditions actuellement en vigueur (qui divergent déjà du tarif *pro forma* précédant l'ordonnance 890 à la suite de leur approbation par la Régie);
- e) la législation et la réglementation applicables au Transporteur.

[55] La proposition du Transporteur, qu'il s'agisse de retenir, d'adapter ou d'exclure un amendement proposé par la FERC, doit être étudiée au fond en considérant l'ensemble des facteurs pertinents, y compris la compétence de la Régie, la notion de réciprocité, les précédents au Québec et l'ensemble des éléments de preuve documentaire et testimoniale.

[56] Lors de l'audience, les débats ont porté sur la teneur générale et sur la portée de l'exigence de réciprocité établie par la FERC dans l'examen des diverses propositions de modifications au texte des Tarifs et conditions.

[57] Selon le Transporteur, la première application du principe de réciprocité est d'ordre contractuel et découle de l'article 6 du tarif *pro forma* de la FERC présent dans les OATT des transporteurs américains, de même que dans les Tarifs et conditions. En vertu de cet article, le client qui reçoit un service de transport en libre accès doit offrir un service comparable sur son réseau, y compris sur celui de ses entités affiliées.

[58] Le Transporteur soumet qu'il offre un service de transport comparable et que la proposition de modifications de ses Tarifs et conditions est « *substantially conforming* » aux exigences de la FERC.

[59] Selon le Transporteur, la seconde application du principe de réciprocité est de nature réglementaire. Comme condition d'obtention de l'autorisation de vendre de l'électricité à des prix de marché aux États-Unis (*Market Based Rates Authorization* ou MBRA), un vendeur doit démontrer à la FERC que son entité affiliée propriétaire d'installations de transport au Canada (en l'occurrence le Transporteur), donne à ses

compétiteurs qui souhaitent accéder aux marchés américains, un accès comparable et non discriminatoire à son réseau de transport. La FERC ne requiert donc pas la démonstration que les OATT des transporteurs canadiens affiliés soient identiques à son tarif *pro forma*.

[60] Le Transporteur soumet que ses Tarifs et conditions offrent un accès comparable et non discriminatoire à son réseau de transport aux clients qui souhaitent l'utiliser à des fins de transit d'électricité vers les États-Unis.

[61] Selon l'ACEFQ, l'application des règles de la FERC à la charge locale du Québec relève de la discrétion de la Régie qui conserve pleine juridiction pour déterminer les tarifs et conditions de transport d'électricité en vertu de la Loi. Selon l'intervenante, les règles de la FERC ne devraient s'appliquer à la charge locale que dans la mesure où ces règles ne sont pas à son désavantage et respectent le cadre législatif et réglementaire au Québec.

[62] EBM soumet que la question relative à la réciprocité n'est pas nouvelle et remonte à l'ordonnance 888 de la FERC, laquelle concrétisait l'ouverture du marché de gros et des réseaux de transport aux États-Unis. Dans ce contexte, EBM s'étonne de la réticence du Transporteur à aborder la question de la réciprocité, étant donné que dans le dossier R-3401-98, sa position était claire quant à la nécessité d'adopter des Tarifs et conditions conformes à ce qui était requis par la FERC pour permettre à son entité affiliée de maintenir son MBRA.

[63] NLH soumet que la Régie doit tenir compte, dans le présent dossier, des exigences de la FERC afin de procurer un accès ouvert et non discriminatoire à tous les participants du marché. À cette fin, la Régie doit, notamment, tenir compte de l'exigence de réciprocité.

[64] S.É./AQLPA soumet que les seules règles législatives que la Régie a l'obligation de suivre afin de déterminer si les modifications devraient ou non être apportées au texte des Tarifs et conditions sont celles édictées par le droit québécois, plus particulièrement les articles 5 et 49 de la Loi.

[65] Toutefois, S.É./AQLPA est d'avis que toute discussion sur les règles applicables dans d'autres juridictions, telles que les règles édictées par la FERC, peut être pertinente dans la mesure où elle se rattache, notamment, au risque d'une décision américaine qui empêcherait l'affiliée du Transporteur d'accéder aux marchés américains pour motif de

non-réciprocité des Tarifs et conditions. Dans un tel cas, l'intervenant croit que la Régie doit évaluer ces considérations en fonction des articles 5 et 49 de la Loi, notamment en tenant compte de l'intérêt public, du développement durable, de l'équité au plan individuel comme au plan collectif et du caractère juste et raisonnable des Tarifs et conditions.

[66] L'UC soumet que les exigences de réciprocité sont importantes dans la mesure où une entité affiliée au Transporteur cherche à maintenir son MBRA.

[67] Toutefois, l'intervenante fait valoir qu'en l'absence de preuve sur les impacts possibles sur l'affiliée, la Régie peut difficilement juger de l'importance de cet enjeu. En conséquence, l'UC soumet que la Régie devrait rejeter toute demande d'harmonisation des Tarifs et conditions, à moins d'une preuve concrète et satisfaisante à l'effet qu'elle améliore le régime réglementaire applicable au Québec et qu'elle est dans l'intérêt public.

[68] Le RNCREQ entérine les propos de l'UC à cet égard.

[69] L'UMQ soumet que même si le Transporteur n'est pas assujéti à la juridiction de la FERC, il ne peut agir en autarcie. En effet, les Tarifs et conditions peuvent avoir des répercussions sur les activités de vente d'électricité aux États-Unis de l'affiliée du Transporteur si les standards de réciprocité et de comparabilité de la FERC ne sont pas rencontrés.

[70] Toutefois, le standard de comparabilité est soumis à une appréciation au cas par cas et la FERC peut tolérer des différences avec le tarif *pro forma* pourvu qu'elles soient compatibles (« *consistent with* ») ou supérieures (« *superior to* ») à ce dernier. Ainsi, l'analyse de comparabilité ne doit pas nécessairement conduire à des libellés identiques entre les Tarifs et conditions et le tarif *pro forma*.

### ***Opinion de la Régie***

[71] La Régie retient que la notion générale de réciprocité de la FERC n'a pas fondamentalement changé en vertu des ordonnances 890 et suivantes. Cette exigence a été prise en compte, par le passé, lors de l'adoption des premiers décrets régissant le transport de l'électricité au Québec et dans les divers textes des Tarifs et conditions adoptés par la Régie depuis le dossier R-3401-98.

[72] Dans la décision D-2002-95, la Régie avait précisé la manière dont elle entendait tenir compte des décisions de la FERC dans l'exercice de sa juridiction :

*« Par ailleurs, plusieurs références ont été faites par les participants à des décisions rendues par la FERC. La Régie apprécie connaître la position de la FERC sur divers sujets faisant l'objet de la présente décision, compte tenu notamment du fait que le texte du Règlement 659 est largement similaire à celui du pro forma Open Access Transmission Tariff adopté par la FERC dans son Ordonnance 888.*

*Toutefois, il faut constater que la législation régissant la FERC n'est pas la même que celle en vertu de laquelle la Régie exerce sa compétence. De plus, le contexte québécois du commerce du transport d'électricité est différent, à plusieurs égards, de celui dont la FERC doit tenir compte dans l'exercice de sa compétence.*

*En conséquence, aux fins de la présente décision qui aura pour effet, en vertu de l'article 164 de la Loi, de modifier le Règlement 659, la Régie prend en considération les décisions de la FERC qui ont été portées à son attention par les participants, mais avec la prudence et les nuances que requiert la référence au droit comparé et compte tenu de son devoir de respecter le contexte législatif québécois et de tenir compte du particularisme du contexte québécois du commerce d'électricité. »<sup>9</sup>*

[73] La Régie maintient cette approche aux fins de l'examen des modifications proposées au texte des Tarifs et conditions dans le présent dossier.

[74] La Régie considère qu'en vertu des pouvoirs prévus aux articles 31, 48 et 49 de la Loi, elle a pleine juridiction pour fixer des tarifs et des conditions qui soient justes et raisonnables. La Régie peut, à cette fin, prendre en considération des propositions et modifications qui découlent des ordonnances de la FERC pour tenir compte de l'évolution des textes réglementaires et des pratiques d'affaires en Amérique du Nord. Toutefois, avant de les incorporer dans les Tarifs et conditions, la Régie doit, notamment, s'assurer qu'elles soient pertinentes et applicables au contexte québécois, dans l'objectif d'adopter un texte qui offre aux clients du service de transport un accès ouvert et non discriminatoire au réseau du Transporteur.

---

<sup>9</sup> Pages 18 et 19.

[75] C'est dans cette perspective que l'exigence de réciprocité et ses implications au présent dossier sont prises en compte par la Régie aux fins de la présente décision.

#### 4 THÈME 1 : ARTICLE 6 - RÉCIPROCITÉ

[76] Le Transporteur propose de modifier l'article 6 des Tarifs et conditions afin de refléter les modifications apportées par la FERC dans son tarif *pro forma*. La modification proposée vise à étendre la condition de réciprocité applicable aux clients du service de transport à d'autres types d'entités dont ils peuvent faire partie, soit un organisme de transport régional, un exploitant de réseau autonome ou un autre organisme de transport autorisé à exploiter des installations de transport.

[77] En intégrant ces modifications de la FERC, le Transporteur soumet qu'il tient compte de l'évolution du marché de transport de l'électricité, marquée par la création de nouvelles entités dont peuvent être membres les clients du Transporteur.

[78] Le Transporteur souligne que l'exigence de réciprocité établie dans l'ordonnance 888 de la FERC et reproduite dans les Tarifs et conditions depuis sa première version demeure, pour l'essentiel, inchangée. Le client qui reçoit un service de transport en libre accès doit offrir un service comparable sur son réseau, y compris sur celui de ses entités affiliées.

[79] Selon l'article 6 des Tarifs et conditions, tout client qui obtient un service de transport conformément aux Tarifs et conditions convient de fournir un service de transport comparable à Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (le Producteur) et à Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur) sur les installations de transport qui lui appartiennent ou qui appartiennent à une entité qui lui est affiliée et qui peuvent être utilisées dans le commerce international, interprovincial et interétatique.

#### ***Opinion de la Régie***

[80] La Régie considère que les modifications proposées à l'article 6 des Tarifs et conditions reflètent celles introduites par la FERC à la suite de l'ordonnance 890, tiennent

compte de l'émergence sur le marché de nouvelles entités exploitant des installations de transport et clarifient la portée de l'exigence de réciprocité.

**[81] La Régie accepte les modifications proposées à l'article 6 des Tarifs et conditions.**

## **5 THÈME 2 : UNIFORMITÉ ET TRANSPARENCE POUR LE CALCUL DE LA CAPACITÉ DE TRANSFERT DISPONIBLE**

[82] Le Transporteur propose de modifier les Tarifs et conditions afin d'utiliser l'expression « capacité de transfert » en remplacement de l'expression « capacité de transport » et de préciser les méthodologies qu'il utilise pour évaluer la capacité de transfert disponible (*Available Transfer Capability* ou ATC) et pour coordonner les ATC avec les réseaux voisins.

[83] Ces modifications visent, notamment, à assurer plus de transparence quant à la méthodologie de calcul des capacités de transfert disponibles sur les chemins affichés sur le site OASIS.

### **5.1 NOTION DE CAPACITÉ DE TRANSFERT**

[84] Le Transporteur propose aux articles 1.47, 4, 13.2, 13.7, 14.2, 15.2, 17.2, 17.5, 18.4, 19.7, 36.2, 38.7, 39.3 ainsi qu'au préambule de la partie II et aux appendices C et D des Tarifs et conditions de substituer à l'expression « capacité de transport » celle de « capacité de transfert », conformément au tarif *pro forma* de la FERC.

[85] Le Transporteur précise la nuance entre les deux notions. La capacité de transport a trait à un équipement spécifique de transport et représente sa capacité physique, établie par la fiche signalétique qui l'identifie, indépendamment des conditions de réseau dans lequel cet équipement opère. Quant à la capacité de transfert, il s'agit d'un concept plus large, qui réfère à la capacité du réseau d'acheminer l'électricité à partir d'une source vers une charge, en tenant compte des conditions du réseau. Elle est déterminée par l'opérateur

du réseau en temps réel et par le planificateur de l'exploitation du réseau en temps prévisionnel.

[86] Le Transporteur juge le terme « transfert » plus exact que le terme « transport » lorsqu'il s'agit de déterminer la capacité qui peut être consacrée à des activités commerciales après avoir satisfait à ses engagements<sup>10</sup>. Il estime que ce changement de nature sémantique a peu d'impact au Québec, car ses interconnexions avec les réseaux voisins sont majoritairement radiales et asynchrones. En pratique, les capacités de transfert de ses interconnexions sont généralement égales aux capacités de transport des chemins utilisés<sup>11</sup>.

[87] L'ACEFQ émet une réserve sur l'opportunité d'effectuer ce remplacement, estimant le concept de « transfert » moins approprié pour les services en réseau intégré ou pour l'alimentation de la charge locale<sup>12</sup>.

### *Opinion de la Régie*

[88] La Régie retient que le terme « transfert » est plus approprié que le terme « transport » lorsqu'il s'agit de déterminer la capacité disponible qui peut être consacrée par le Transporteur à des activités de commercialisation après avoir satisfait à ses engagements.

**[89] La Régie accepte la proposition du Transporteur de substituer à l'expression « capacité de transport » celle de « capacité de transfert », dans les articles 1.47, 4, 13.2, 13.7, 14.2, 15.2, 17.2, 17.5, 18.4, 19.7, 36.2, 38.7 et 39.3 ainsi qu'au préambule de la partie II et aux appendices C et D des Tarifs et conditions.**

## **5.2 APPENDICE C-1 – MÉTHODOLOGIE DE CALCUL DE L'ATC**

[90] Le Transporteur mentionne que la FERC demande aux transporteurs plus de détails et de cohérence dans les composantes du calcul de la capacité de transfert disponible, de

---

<sup>10</sup> Pièces B-129, HQT-1, document 1 révisé, page 12 et B-251, Thème 2, paragraphe 6.

<sup>11</sup> Pièce B-73, HQT-2, document 1, fiche appendice C.

<sup>12</sup> Pièce C-4-21, page 3.



certaines données utilisées et des hypothèses de modélisation. De plus, la FERC demande l'affichage d'algorithmes reliés au calcul de l'ATC<sup>13</sup>.

[91] Le Transporteur propose d'ajouter un appendice C-1 au texte des Tarifs et conditions, afin de présenter une méthodologie plus explicite pour évaluer la capacité de transfert disponible, en conformité avec les critères énoncés par la FERC dans l'ordonnance 890. Cette proposition vise à accroître la transparence dans le calcul de l'ATC sur les chemins affichés, en précisant la méthodologie et la définition des variables utilisées.

[92] Le Transporteur indique que la FERC n'impose pas une méthodologie de calcul unique et accorde aux transporteurs une discrétion à cet égard.

[93] L'appendice C-1 n'indique pas la méthodologie de calcul retenue puisque, pour le Transporteur, son examen par la Régie est lié à l'approbation des normes de fiabilité applicables au Québec. Toutefois, le Transporteur mentionne que la méthodologie qu'il utilise est connue en tant que *Rated System Path*. Cette méthodologie est l'une des trois méthodologies acceptées par la FERC et la North American Electric Reliability Corporation (NERC), les deux autres étant la *Network ATC* et la *Network AFC*<sup>14</sup>.

### **5.2.1 PRISE EN COMPTE DES OBLIGATIONS DE SERVICE DE TRANSPORT DANS LE CALCUL DE L'ATC**

[94] Dans les dispositions liminaires de l'appendice C-1 qu'il propose, le Transporteur définit la capacité de transfert disponible comme la portion de la capacité de transfert totale qui n'est pas utilisée après avoir tenu compte de la marge de fiabilité du réseau et des exigences pour satisfaire aux obligations :

- i. du service de transport existant pour la livraison des ressources aux clients de charge locale;
- ii. des contrats existants en vertu desquels le service de transport est fourni;
- iii. des demandes de service de transport acceptées.

---

<sup>13</sup> Pièce B-129, HQT-2, document 2 révisé, fiche appendice C-1.

<sup>14</sup> Pièces A-94-2, pages 45 et 46 et B-73, HQT-5, document 1, page 133, paragraphe 205.

[95] NLH mentionne que l'obligation iii. ci-dessus, relative aux demandes de service de transport acceptées, diffère de celle figurant à l'appendice C des Tarifs et conditions actuellement en vigueur, lequel réfère plutôt aux « demandes valides existantes, acceptées ou en attente, de service de transport ». L'intervenante fait remarquer que ces « demandes en attente » sont absentes de la section 3.b.iii) de l'appendice C-1 proposé et non considérées dans la quantité de services de transport déjà engagés (*Existing Transmission Commitments* ou ETC)<sup>15</sup>.

[96] NLH souligne, de plus, que la proposition du Transporteur n'est pas cohérente avec l'appendice D des Tarifs et conditions qui réfère, à la section 1.(1)(b), aux « demandes valides, existantes, acceptées ou en attente ». Elle fait valoir que le changement proposé à l'appendice C-1 n'est pas conforme aux pratiques du North American Energy Standards Board (NAESB) qui précisent que « *One general rule is that OASIS requests should be evaluated and granted priority on a first-come-first-served basis established by OASIS queued time* »<sup>16</sup>.

[97] Le Transporteur, en réponse à une question de la Régie, mentionne que, selon le fonctionnement du système OASIS, l'établissement de l'ATC ne serait pas affecté par les demandes non encore confirmées ou qui sont encore en traitement. Il mentionne également que le texte, tel que proposé, ne changera pas les façons de faire du Transporteur<sup>17</sup>.

[98] En réponse à NLH, il précise, par ailleurs, que dans le cadre du traitement des demandes qui nécessitent une étude d'impact, le calcul de l'ATC tiendra compte des demandes qui sont à l'étape d'étude<sup>18</sup>.

### ***Opinion de la Régie***

[99] La Régie constate que le Transporteur propose de modifier un des éléments à l'appendice C-1 devant être pris en compte dans le calcul de l'ATC. Ainsi, les termes « satisfaire aux obligations des demandes valides existantes, acceptées ou en attente, de service de transport » de l'appendice C actuellement en vigueur sont remplacés par l'expression « satisfaire aux obligations des demandes de service de transport acceptées »

---

<sup>15</sup> Pièce C-13-50, pages 51 et 52.

<sup>16</sup> Pièce C-13-50 pages 52 et 53.

<sup>17</sup> Pièce A-103-5, pages 141 à 143.

<sup>18</sup> Pièce A-94-1, page 211.

à l'appendice C-1. La référence aux demandes valides existantes ou en attente est donc retirée pour ne référer qu'aux demandes acceptées. Dans la version anglaise des appendices C et D, la Régie note que les termes « demandes en attente » sont traduits par « *queued valid Applications* ».

[100] La Régie retient que les appendices C-1 et D visent des fins différentes. Elle comprend que seules les demandes de service qui auraient fait l'objet d'une acceptation par le Transporteur seraient considérées aux fins du calcul des ATC dans l'appendice C-1, en vue de l'affichage sur OASIS, excluant ainsi les demandes de service valides qui sont dans la liste d'attente ou à l'étude. Elle comprend, de plus, que dans le cadre du traitement des demandes de service, y incluant celles nécessitant une étude d'impact, tel que prévu à l'appendice D, l'évaluation de l'ATC tiendra compte des demandes à l'étude. Le texte de l'appendice D réfère, pour sa part, aux demandes « acceptées ou en attente ».

**[101] Sur cette base, la Régie accepte le texte de l'appendice C-1 faisant l'objet de la présente sous-section.**

## **5.2.2 LES HORIZONS DE TEMPS**

[102] L'appendice C-1 proposé contient et définit des algorithmes et variables utilisés pour le calcul et l'affichage de l'ATC. Ces algorithmes sont précisés selon deux horizons de temps, soit les horizons « Prévisionnel » et « Temps réel », respectivement « *Scheduling* » et « *Real-time* » dans la version anglaise du texte soumis.

[103] Selon l'expert retenu par NLH, Dr Robert A. Sinclair, l'appendice C-1 doit fournir, tel que requis par l'ordonnance 890-C, les algorithmes précisant le calcul de l'ATC sur les horizons « *Scheduling* » (*Same day and real-time*), « *Operating* » (*Day ahead and pre-schedule*) et « *Planning* » (*Beyond the operating horizon*)<sup>19</sup>.

[104] En réponse à un engagement, le Transporteur modifie sa proposition initiale, pour se conformer à la nomenclature utilisée par la FERC et par son fournisseur de service OASIS. Les horizons « Prévisionnel » et « Temps réel » sont remplacés respectivement

---

<sup>19</sup> Pièce C-13-24, *Amended Direct Testimony of Dr Robert A. Sinclair*, pages 8 et 9.

par les horizons « Exploitation et planification » (*Operating and planning*) et « Programmation » (*Scheduling*)<sup>20</sup>.

[105] L'expert Sinclair se dit satisfait de la nouvelle proposition du Transporteur<sup>21</sup>.

### ***Opinion de la Régie***

[106] La Régie constate que la problématique initiale ayant trait à la définition des horizons considérés dans l'appendice C-1 a été résolue à la suite de la modification apportée par le Transporteur.

**[107] La Régie accepte la proposition du Transporteur de modifier l'appendice C-1 afin d'y refléter les horizons « Exploitation et planification » et « Programmation ».**

### **5.2.3 ÉQUATIONS DE BASE POUR LE CALCUL DE LA CAPACITÉ DE TRANSFERT**

[108] Le Transporteur fournit, à l'article 1 de l'appendice C-1, les équations de base pour le calcul de la capacité de transfert ferme disponible ( $ATC_{\text{ferme}}$ ) et la capacité de transfert non ferme disponible ( $ATC_{\text{non ferme}}$ ), pour chacun des horizons.

[109] La capacité de transfert ferme, offerte par le Transporteur sur les bases annuelle et mensuelle, comprend une provision de 5 % de la durée pour tenir compte de l'entretien planifié des équipements et d'autres événements prévus pouvant occasionnellement réduire l'offre de capacité de transfert ferme. Par contre, aucune provision n'est appliquée aux capacités offertes sur les bases hebdomadaire et journalière. Quant à la capacité de transfert non ferme offerte par le Transporteur, elle correspond à la valeur maximale disponible sur l'horizon considéré.

[110] Le Transporteur présente l' $ATC_{\text{ferme}}$  comme la portion de la capacité de transfert totale (*Total Transfer Capability* ou TTC) disponible après la prise en compte de la marge de fiabilité ferme ( $TRM_{\text{ferme}}$ ) et des engagements existants de transport ferme ( $ETC_{\text{ferme}}$ ).

---

<sup>20</sup> Pièce B-199, HQT-41, document 13.

<sup>21</sup> Pièce A-103-16, page 45.

[111] Quant à l'ATC non ferme, elle correspond à la portion de la capacité de transfert totale (TTC) disponible après la prise en compte de la marge de fiabilité non ferme ( $TRM_{\text{non ferme}}$ ), et des engagements existants de transport ferme ( $ETC_{\text{ferme}}$ ) et non ferme ( $ETC_{\text{non ferme}}$ ).

[112] La variable ETC est définie comme la quantité totale de puissance qui est déjà réservée sur un chemin, à laquelle s'ajoutent les capacités requises pour l'alimentation de la charge locale qui sont inscrites sur OASIS.

[113] Les capacités requises pour l'alimentation de la charge locale inscrites sur OASIS comprennent, pour l' $ETC_{\text{ferme}}$ , les capacités de ressources désignées par le Distributeur (QCRD) et les capacités de ressources non désignées par le Distributeur ( $QCRND_{\text{ferme}}$ ).

[114] Dans le cas de l' $ETC_{\text{non ferme}}$ , elles comprennent seulement la capacité de ressources inscrite sur le site OASIS par le Producteur, mais non désignée par le Distributeur ( $QCRND_{\text{non ferme}}$ ).

[115] Le Transporteur mentionne que l'utilisation des termes « ferme » et « non ferme » pour le service de transport à partir d'une ressource non désignée QCRND est une convention d'écriture visant à distinguer l'entité requérant le service de transport demandé. La priorité accordée à l'alimentation de la charge locale diffère alors selon que le service de transport est demandé par le Distributeur ou par le Producteur dans le cas de l'électricité patrimoniale. Afin d'éviter toute confusion, le Transporteur pourrait remplacer l'inscription  $QCRND_{\text{ferme}}$  par  $QCRND_{\text{Distributeur}}$  et l'inscription  $QCRND_{\text{non ferme}}$  par  $QCRND_{\text{Producteur}}$ <sup>22</sup>.

[116] L'expert Sinclair pour NLH reconnaît la conformité de l'inscription QCRD aux ordonnances de la FERC<sup>23</sup>. En argumentation, NLH plaide que cette inscription est bien fondée, mais qu'elle n'est pas nécessaire, car elle n'est ni documentée ni expliquée de manière appropriée dans le texte des Tarifs et conditions.

[117] Quant à l'inscription  $QCRND_{\text{ferme}}$ , qui vise à allouer des droits fermes pour l'alimentation de la charge locale à partir de ressources non désignées, l'expert Sinclair soutient qu'elle n'a pas d'équivalent dans l'ordonnance 890. Il soumet que l'alimentation

<sup>22</sup> Pièce B-251, Thème 2, paragraphes 33 et 34.

<sup>23</sup> Pièce A-103-16, pages 48 et 49.

de la charge locale à partir de ressources non désignées, qui correspond à un engagement non ferme, est traitée comme un engagement ferme dans l'appendice C-1, avec pour effet de réduire l' $ATC_{ferme}$ , ce qui est en violation du tarif *pro forma*<sup>24</sup>.

[118] Selon le Transporteur, le service secondaire s'obtient selon la disponibilité et il ne bénéficie donc pas d'une priorité équivalente à un service de transport ferme. En conséquence, il entend corriger cette situation et déposer un appendice C-1 amendé, dans lequel l'inscription  $QCRND_{ferme}$  sera prise en compte dans la détermination de l' $ETC_{non\ ferme}$ , plutôt que de l' $ETC_{ferme}$ <sup>25</sup>.

[119] NLH se dit satisfaite de la modification proposée par le Transporteur à cet égard<sup>26</sup>.

[120] Quant à l'inscription  $QCRND_{non\ ferme}$ , NLH soutient que sa définition, son interprétation et son utilisation sont incohérentes avec les Tarifs et conditions et avec l'ordonnance 890 de la FERC. Selon elle, cette inscription devrait être retirée de l'appendice C-1.

[121] L'intervenante soumet que la partie IV des Tarifs et conditions, particulièrement les articles 36.1 et 36.3, précise que le service d'alimentation de la charge locale et le service secondaire sont à l'usage du Distributeur. Selon elle, il n'y a aucune disposition prévue pour le Producteur dans cette partie IV des Tarifs et conditions<sup>27</sup>.

[122] NLH fait aussi valoir que le service proposé pour le Producteur apparaît comme une variante du service secondaire prévu à l'article 36.3 des Tarifs et conditions. L'intervenante soutient que les priorités accordées à ce type de service confèreraient au Producteur un avantage sur les autres utilisateurs du service de point à point non ferme<sup>28</sup>.

[123] Le Transporteur soumet que la position de l'expert de NLH à cet égard doit être rejetée, car elle ne tient pas compte du contexte législatif et réglementaire québécois. Il fait valoir qu'il n'existe pas de marché pour l'alimentation de la charge locale au Québec. Le Producteur doit pouvoir effectuer des achats de court terme afin de satisfaire à son obligation de fournir l'électricité patrimoniale conformément au décret patrimonial. Dans

---

<sup>24</sup> Pièce A-103-16, page 49.

<sup>25</sup> Pièce B-251, Thème 2, paragraphe 18.

<sup>26</sup> Pièce C-13-50, page 48, paragraphe 227.

<sup>27</sup> Pièce C-13-50, page 49, paragraphe 230.

<sup>28</sup> Pièce C-13-50, page 50, paragraphe 240.

un tel cas, selon le Transporteur, le Producteur utilise un service de transport de type réseau et non un service de transport de point à point selon la partie II des Tarifs et conditions<sup>29</sup>.

[124] Selon le Transporteur, il ne serait pas efficace, d'un point de vue opérationnel, que le Producteur doive aviser le Distributeur afin que ce dernier procède à une inscription QCRND<sub>ferme</sub>, dans les cas où le Producteur fait appel à des ressources non désignées, de façon temporaire et sur de courtes périodes, pour fournir l'électricité patrimoniale<sup>30</sup>. Dans un tel contexte, il est proposé que le Producteur effectue lui-même une inscription QCRND<sub>non ferme</sub>, mais sans bénéficier de la priorité de niveau 3 accordée au Distributeur. La priorité accordée dans ce cas est de niveau 6, soit la dernière des priorités dans le tableau des priorités d'utilisation des interconnexions<sup>31</sup>.

[125] Le Transporteur soutient que sa proposition de modifications n'introduit aucun changement dans l'ordre des priorités du service de transport pour l'alimentation de la charge locale à partir de ressources non désignées. Il entend continuer d'appliquer l'ordre des priorités qui se trouve déjà sur le mode d'emploi OASIS<sup>32</sup>.

[126] S.É./AQLPA recommande l'affichage, sur le site OASIS du Transporteur, des TTC, des TTC fiables obtenues après soustraction de la marge de fiabilité et des ATC pour chaque chemin, chaque horizon et chacun des services ferme, non ferme et conditionnel. L'intervenant propose, en conséquence, des modifications aux équations de calcul des capacités de transfert<sup>33</sup>.

[127] À cet égard, le Transporteur fait valoir que plusieurs recommandations de l'intervenant réfèrent à des concepts inconnus, mettant ainsi en jeu l'objectif de cohérence des méthodologies employées dans l'industrie, recherché par la FERC et par la NERC.

[128] De plus, le Transporteur soumet que pour certaines valeurs, telle la notion de capacité de transfert totale nette fiable, l'information affichée sur le site OASIS par le Transporteur permet à un client de transport de déduire cette valeur. D'autres modifications lui apparaissent également inutiles, soit parce que les informations

---

<sup>29</sup> Pièce B-251, Thème 2, paragraphes 148 et 151.

<sup>30</sup> Pièce B-251, Thème 2, paragraphe 149.

<sup>31</sup> Pièce B-76, HQT-8, document 1, page 17, tableau R15.1.

<sup>32</sup> Pièce B-251, Thème 2, paragraphe 32.

<sup>33</sup> Pièce C-10-47, pages 12 à 19.

recherchées sont déjà incluses dans l'appendice C-1, soit parce qu'elles visent à introduire des données ou informations non pertinentes<sup>34</sup>.

### ***Opinion de la Régie***

[129] La Régie considère que les formules décrites à l'appendice C-1 fournissent les détails pertinents relatifs à la méthodologie de calcul de l'ATC ferme et de l'ATC non ferme, contribuant à offrir plus de transparence dans l'exploitation du réseau, au bénéfice de la clientèle.

[130] La Régie prend acte du fait que le Transporteur a convenu de déposer un appendice C-1 amendé prévoyant l'inclusion de l'inscription QCRND<sub>ferme</sub> dans la détermination de l'ETC<sub>non ferme</sub> plutôt que dans la détermination de l'ETC<sub>ferme</sub>.

[131] Pour ce qui est des inscriptions QCRND<sub>non ferme</sub> effectuées par le Producteur, la Régie ne peut retenir la proposition de NLH.

[132] Le service secondaire est l'un des moyens pouvant être utilisés pour alimenter la charge en réseau du client du service en réseau intégré et la charge locale, en vertu des articles 28.4 de la partie III et 36.3 de la partie IV des Tarifs et conditions.

[133] Dans le cadre du service secondaire, l'alimentation de la charge locale se fait à partir d'une ressource non désignée. Lorsqu'un chemin affiché sur OASIS est utilisé, ce type d'engagement serait reflété, selon la proposition du Transporteur, par une inscription de type « QCRND ».

[134] Par ailleurs, lorsque le service secondaire est disponible et qu'il est utilisé, les livraisons sous ce service ont, selon le tarif *pro forma* de la FERC, une priorité supérieure au service de point à point non ferme contracté en vertu de la partie II du tarif.

[135] Dans la décision D-2006-66<sup>35</sup>, la Régie a établi une priorité de niveau 3 applicable au service secondaire, lorsque ce service est utilisé par le Distributeur pour alimenter la charge locale par des importations de court terme. Dans sa décision, la Régie a aussi statué que la priorité de niveau 3 ne pouvait cependant être accordée au Producteur

<sup>34</sup> Pièce B-251, Thème 2, paragraphes 175 et 176.

<sup>35</sup> Dossier R-3549-2004 Phase 2.



puisque en plus d'effectuer des importations pour l'alimentation de la charge locale, ce dernier peut aussi effectuer des transactions d'arbitrage pour ses fins propres. Ainsi, à défaut de pouvoir distinguer entre ces deux finalités et afin d'éviter un traitement préférentiel, la Régie a jugé que le Producteur devait être traité de la même façon que l'ensemble des autres clients du Transporteur, c'est-à-dire sans privilège pour ses importations.

[136] Le Transporteur ayant confirmé, au présent dossier, qu'aucune priorité n'était applicable au Producteur lorsque ce dernier fait appel à des ressources non désignées de façon temporaire et sur de courtes périodes pour fournir l'électricité patrimoniale, la Régie est d'avis que la préoccupation émise par NLH, quant au fait que le Producteur bénéficierait d'une priorité non justifiée, n'est pas fondée.

[137] Tenant compte du fait que la proposition du Transporteur n'introduit aucun changement dans l'ordre des priorités existant du service de transport, lequel se trouve déjà sur le mode d'emploi OASIS, et que le service secondaire ne bénéficie pas d'une priorité équivalente à un service de transport ferme, la Régie retient l'approche alternative proposée par le Transporteur, soit l'utilisation des acronymes  $QCRND_{\text{Distributeur}}$  et  $QCRND_{\text{Producteur}}$  en lieu et place des acronymes  $QCRND_{\text{ferme}}$  et  $QCRND_{\text{non ferme}}$ .

[138] En ce qui a trait aux modifications proposées par S.É./AQLPA aux équations de calcul des capacités de transfert, la Régie ne juge pas utile de leur donner suite dans une optique de cohérence avec les méthodologies employées dans l'industrie.

**[139] En conséquence, sous réserve des conclusions émises dans les autres sous-sections relatives au Thème 2, la Régie accepte la proposition du Transporteur ayant trait aux équations de base pour le calcul de la capacité de transfert et lui demande de modifier, dans le texte refondu des Tarifs et conditions qui sera déposé en suivi de la présente décision, l'appendice C-1 afin d'y refléter les attentes suivantes :**

- i. l'acronyme  $QCRND_{\text{Distributeur}}$  remplace celui de  $QCRND_{\text{ferme}}$ , et l'acronyme  $QCRND_{\text{Producteur}}$  remplace celui de  $QCRND_{\text{non ferme}}$ ;**
- ii. le service de transport pour l'alimentation de la charge locale à partir d'une ressource non désignée demandé par le Distributeur ( $QCRND_{\text{Distributeur}}$ ) est pris en compte dans la détermination de l' $ETC_{\text{non ferme}}$  et non dans celle de l' $ETC_{\text{ferme}}$ .**

#### 5.2.4 LES ACRONYMES NATC ET RATC

[140] Le diagramme des étapes de calcul de la capacité de transfert présenté à la section 2 de l'appendice C-1, dans sa version française, réfère aux acronymes NATC et RATC pour lesquels aucune définition n'est incluse. La version anglaise de l'appendice C-1 réfère, comparativement, à l'acronyme ATC.

[141] Le Transporteur précise que les termes NATC et RATC sont déjà utilisés dans le mode d'emploi OASIS et correspondent aux définitions suivantes :

NATC ( <i>Non Recallable Available Transfer Capability</i> ) :	ATC ferme
RATC ( <i>Recallable Available Transfer Capability</i> ) :	ATC non ferme.

#### *Opinion de la Régie*

[142] **La Régie demande au Transporteur de remplacer, dans la version française de l'appendice C-1, les acronymes NATC et RATC apparaissant au diagramme des étapes de calcul de la capacité de transfert, par les acronymes ATC<sub>ferme</sub> et ATC<sub>non ferme</sub>. Elle lui demande également d'assurer la cohérence dans la version anglaise du texte des Tarifs et conditions en y insérant les acronymes NATC et RATC.**

#### 5.2.5 CONFORMITÉ AUX NORMES DE FIABILITÉ

[143] Le Transporteur soutient que la méthodologie et les algorithmes proposés à l'appendice C-1 pour le calcul de l'ATC ferme et de l'ATC non ferme sont conformes aux normes de fiabilité de la NERC. Il mentionne que les dispositions liminaires de l'appendice C-1 reconnaissent expressément que les critères et lignes directrices de la NERC sont suivis par le Transporteur pour évaluer l'ATC et qu'en vertu de son entente avec le Northeast Power Coordinating Council Inc. (NPCC), il est tenu de respecter toutes les normes approuvées par la NERC<sup>36</sup>.

---

<sup>36</sup> Pièce B-251, Thème 2, paragraphes 21 et 22.

[144] Les normes MOD-001, MOD-004, MOD-008 et MOD-029 auxquelles le Transporteur réfère ont été approuvées par la FERC, mais n'ont pas encore été déposées pour approbation à la Régie par le Coordonnateur de la fiabilité. Si la Régie devait apporter des modifications à ces normes lors de leur présentation pour approbation, le Transporteur soutient qu'il procédera aux ajustements nécessaires à l'appendice C-1<sup>37</sup>.

[145] Le Transporteur soumet également que si la Régie approuve sa proposition de modification de l'article 4 des Tarifs et conditions, il pourra afficher sur son site OASIS un hyperlien vers les normes de fiabilité de la NERC, appliquées dans le calcul de l'ATC.

[146] L'expert Philip Raphals, retenu par le RNCREQ et l'UC, soutient que l'ajout de l'appendice C-1 proposé aux Tarifs et conditions n'est pas justifié puisque le Transporteur devra modifier éventuellement sa méthodologie de calcul de l'ATC pour se conformer aux normes de fiabilité de la NERC. Il mentionne que la preuve de la conformité de l'appendice C-1 aux normes de la NERC n'a pas été faite et qu'il serait préférable de reporter la décision sur l'adoption de cet appendice<sup>38</sup>.

### *Opinion de la Régie*

[147] La Régie constate que les dispositions liminaires de l'appendice C-1, tout comme celles de l'appendice C actuellement en vigueur, prévoient que les critères et lignes directrices de la NERC sont suivis par le Transporteur pour évaluer l'ATC, en vertu de l'entente du Transporteur avec le NPCC.

[148] **Sous réserve des autres conclusions contenues dans la présente décision, la Régie ne juge pas nécessaire de retarder l'application de la méthodologie et des algorithmes proposés à l'appendice C-1 pour le calcul de l'ATC ferme et de l'ATC non ferme, dans l'attente de l'approbation des normes de fiabilité au Québec relatives à ce sujet.** Cette méthodologie et ces algorithmes sont utilisés pour le calcul des ETC et ATC et réfèrent aux pratiques de l'industrie. Ils pourront être ajustés ultérieurement, au besoin, lorsque les normes de fiabilité pertinentes auront été approuvées par la Régie.

---

<sup>37</sup> Pièce A-94-1, page 125.

<sup>38</sup> Pièce A-103-8, page 110.

### 5.2.6 AFFICHAGE SUR OASIS

[149] Le Transporteur mentionne qu'il n'affiche les valeurs d'ATC sur OASIS que pour les chemins à vocation et usages commerciaux liant son réseau de transport aux réseaux voisins. Aucune valeur d'ATC n'est ainsi affichée pour les installations de transport qui constituent son réseau interne, représenté par le point HQT<sup>39</sup>.

[150] EBM soutient que les TTC et les ATC devraient être rendues disponibles pour chaque point de transfert interne identifié par des chiffres sur le schéma du Transporteur intitulé « Points de lecture de la capacité du réseau de transport »<sup>40</sup>.

[151] Le Transporteur répond que le site OASIS a pour objectif de communiquer à la clientèle de transport, de façon efficace et non discriminatoire, des informations pertinentes qui revêtent une utilité commerciale et qui sont susceptibles d'avoir un impact sur les décisions relatives à l'achat ou à la vente d'électricité<sup>41</sup>.

[152] Il mentionne que la Régie et la FERC ont décidé qu'un affichage sur OASIS des installations physiques de transport ne constituant pas un chemin, tels les liens internes de raccordement, n'est pas requis. Ce fait est renforcé par l'absence de congestion à l'intérieur du point HQT, objectif qu'il entend poursuivre, par ailleurs, en effectuant des études d'impact sur le réseau<sup>42</sup>.

[153] Le Transporteur fait également valoir que calculer et afficher l'ATC pour le réseau interne serait coûteux et inutile, car l'information en cause ne présente aucune utilité commerciale pour la clientèle<sup>43</sup>.

#### *Opinion de la Régie*

[154] La Régie retient que le site OASIS a pour objectif de communiquer aux clients du service de transport, de façon efficace et non discriminatoire, des informations pertinentes à la commercialisation, par le Transporteur, des capacités de transfert disponibles.

---

<sup>39</sup> Pièce B-251, Thème 2, paragraphe 25.

<sup>40</sup> Pièce C-6-33, pages 15 et 16.

<sup>41</sup> Pièce B-251, Thème 2, paragraphe 78.

<sup>42</sup> Pièce B-251, Thème 2, paragraphes 27 et 82.

<sup>43</sup> Pièce B-251, Thème 2, paragraphe 86.

[155] La Régie n'est pas convaincue de l'utilité d'un affichage général des ATC des chemins internes, lesquels ne sont pas commercialisés par le Transporteur.

**[156] En conséquence, la Régie accepte la proposition du Transporteur de poursuivre sa pratique actuelle de limiter le calcul et l'affichage de l'ATC sur OASIS aux chemins à vocation et usages commerciaux.**

### 5.2.7 SUFFISANCE ET TRANSPARENCE DE L'INFORMATION

[157] Le Transporteur mentionne que la FERC demande aux transporteurs plus de détails et de cohérence dans les calculs de capacité de transfert disponible, mais qu'elle ne dicte pas les équations à utiliser. Selon lui, les équations décrites à l'appendice C-1 sont cohérentes avec les normes établies par la NERC et tiennent compte des spécificités propres à son réseau de transport<sup>44</sup>.

[158] EBM est d'avis que les éléments composant les formules de calcul de la capacité de transfert, décrites à l'appendice C-1, devraient être expliqués davantage. Les modalités d'application des composantes incluses dans les équations devraient être précisées afin d'éviter toute ambiguïté. L'intervenante fait valoir qu'une simple définition n'est pas suffisante pour avoir une bonne compréhension des calculs<sup>45</sup>.

[159] Le RNCREQ et l'UC notent que la FERC exige que les transporteurs rendent disponibles, sur demande et sous réserve des protections de confidentialité appropriées, les données utilisées pour calculer les ATC et TTC pour les chemins contraints et pour les études de planification de réseaux ou études d'impact spécifiques réalisées pour les clients. Selon la FERC, cette exigence accroît la transparence sans imposer un fardeau excessif aux transporteurs.

[160] Le Transporteur soutient que sa proposition expose, de façon transparente, le mode de calcul de l'ATC, en appliquant des méthodes similaires à celles utilisées dans les autres réseaux, harmonisées avec les normes de la NERC et en tenant compte des contraintes spécifiques à son réseau de transport. Il précise, toutefois, ne pouvoir prendre aucun engagement relativement à la divulgation des informations en sa possession, en

---

<sup>44</sup> Pièce B-132, HQT-8, document 2 révisé, page 21.

<sup>45</sup> Pièce C-6-29, page 10.

raison notamment de ses responsabilités quant à la sécurité et à la confidentialité de ces dernières<sup>46</sup>.

[161] S.É./AQLPA mentionne que la publication de la méthodologie de calcul de l'ATC contribuera à accroître la transparence et l'équité de traitement. Mais il estime que d'autres mesures essentielles d'accès à l'information sont aussi nécessaires, car la méthodologie présentée ne permet pas aux intéressés de valider les capacités affichées par le Transporteur, ni de déterminer eux-mêmes à l'avance les paramètres susceptibles d'accroître ou de restreindre leur accès au service de transport.

[162] L'intervenant recommande que le Transporteur permette aux intéressés d'avoir accès aux données, études et hypothèses ayant servi à établir la TTC et l'ATC, sous réserve que des conditions puissent être posées à cet accès afin d'en protéger la confidentialité lorsque cela s'applique, conditions qui pourraient être arbitrées par la Régie en cas de désaccord<sup>47</sup>.

### *Opinion de la Régie*

[163] La Régie est d'avis que l'appendice C-1 proposé par le Transporteur explicite les formules et variables utilisées dans la méthodologie de calcul de l'ATC. Cet appendice constitue une amélioration notable par rapport au texte de l'appendice C actuellement en vigueur.

[164] Elle retient que la proposition du Transporteur expose le mode de calcul de l'ATC, basé sur des méthodes similaires reconnues par la FERC et par la NERC.

**[165] La Régie juge adéquat le niveau de détail inclus dans l'appendice C-1 proposé par le Transporteur, relativement à la méthodologie pour évaluer la capacité de transfert disponible.**

**[166] En ce qui a trait à l'accès à l'information, la Régie considère que le Transporteur doit rendre les informations pertinentes disponibles aux clients qui le requièrent afin, notamment, de leur permettre de valider ou de reconstituer le calcul**

---

<sup>46</sup> Pièce B-132, HQT-8, document 6 révisé, page 38.

<sup>47</sup> Pièce C-10-47, pages 41 et 42.

**des ATC.** La Régie est d'avis que la disponibilité de ces informations est nécessaire dans un souci de transparence.

**[167] Si des questions de confidentialité relatives aux données commercialement sensibles ou de sécurité reliées aux installations critiques se présentent, les parties devront convenir des moyens de protection appropriés, selon les circonstances.**

### **5.3 COORDINATION DES ATC AVEC LES RÉSEAUX VOISINS**

[168] Le Transporteur mentionne que dans l'ordonnance 890, la FERC conclut que des occasions de discrimination induite dans la fourniture du service de transport peuvent découler, d'une part, de la variabilité dans le calcul des éléments sous-jacents à la capacité de transfert totale et, d'autre part, de la transparence insuffisante dans ce calcul. De plus, elle constate que l'absence d'uniformité au sein de l'industrie pour le calcul de la capacité de transfert disponible représente un risque pour l'exploitation fiable des réseaux<sup>48</sup>.

[169] Pour remédier à la situation, la FERC édicte plusieurs exigences, y compris l'uniformité de certains éléments sous-jacents, données et modèles, ainsi que l'uniformité dans l'échange de données entre transporteurs.

[170] Le Transporteur est d'avis que l'appendice C actuellement en vigueur lui permet déjà de coordonner les ATC de son réseau avec les réseaux voisins. Depuis le 8 juillet 2009, il coordonne les ATC<sub>ferme</sub> pour le service de transport de long terme de point à point sur les chemins affichés sur OASIS, à l'exception du chemin LAB-HQT sur lequel aucune entité reconnue ne calcule ni n'affiche les ATC au Labrador<sup>49</sup>.

[171] Le Transporteur indique que cette coordination a été précédée d'échanges avec les réseaux voisins, principalement ceux du Nouveau-Brunswick, de New York et de la Nouvelle-Angleterre. Pour ce qui est des interconnexions avec l'Ontario, le Transporteur précise qu'il y avait déjà une coordination effective sur ces interconnexions, vu leurs particularités. De plus, dans le cas de l'interconnexion majeure mise en service

---

<sup>48</sup> Pièce B-129, HQT-1, document 1 révisé, pages 11 et 12.

<sup>49</sup> Pièce B-251, Thème 2, paragraphes 36 et 37.

récemment avec ce réseau voisin, les réseaux ont été conçus pour refléter des valeurs semblables<sup>50</sup>.

[172] Ces échanges ont fait ressortir que des contraintes sur le réseau de la Nouvelle-Angleterre empêchent ce dernier d'accepter des transactions de long terme de plus de 1 200 MW sur l'interconnexion HQT-NE<sup>51</sup>.

[173] Pour le Transporteur, le fait de coordonner les  $ATC_{\text{ferme}}$  garantit le caractère véritablement ferme du service de transport, de telle sorte que les réservations soient réalisables en tout temps. Il était légitime, à son avis, de réduire les ATC sur les interconnexions afin de tenir compte des contraintes sur les réseaux voisins et de cesser de vendre des capacités de transfert qui ne pourraient être livrées sans devoir procéder à des réductions de service<sup>52</sup>.

[174] Le Transporteur mentionne que la coordination des ATC est expressément requise par la FERC et que sa proposition à cet effet s'inscrit dans une démarche commerciale permettant plus de transparence et de cohérence de l'information. Cette démarche ne vise pas à répondre à une problématique de fiabilité ou d'exploitation présente sur son réseau<sup>53</sup>.

[175] Un transporteur qui continue d'accepter des réservations pour un service de transport ferme de long terme en excès des capacités de réception du réseau voisin s'expose, selon le Transporteur, à des plaintes de la part de sa clientèle, car une telle pratique peut avoir pour effet d'affecter la qualité du service de transport.

[176] Le Transporteur présente la formule suivante comme méthodologie de calcul des ATC :

$$ATC_{\text{HQT}} = TTC_{\text{HQT}} - \text{TRM} \quad (\text{avant ETC})$$

[177] Dans cette formule, la coordination avec les réseaux voisins est prise en compte au moyen de la marge de fiabilité du réseau (*Transmission Reliability Margin* ou TRM). La

---

<sup>50</sup> Pièce A-94-2, pages 74 et 75.

<sup>51</sup> Pièce B-251, Thème 2, paragraphes 38 et 39.

<sup>52</sup> Pièce B-251, Thème 2, paragraphes 40 et 43.

<sup>53</sup> Pièce A-103-5, page 112.



valeur de TRM retenue est alors la plus élevée de la TRM du Transporteur ou de celle du réseau voisin<sup>54</sup>.

[178] Selon l'expert Philip Hanser, retenu par le Transporteur, bien que l'approche de « plus petit dénominateur commun » ne constitue pas une exigence de la FERC, cette méthodologie apparaît la plus appropriée, étant donné les caractéristiques uniques des interconnexions du Transporteur avec les réseaux voisins<sup>55</sup>.

[179] À cet effet, l'expert Hanser souligne que les réseaux voisins qui font partie de l'Eastern Interconnection sont synchronisés entre eux, de telle sorte que les valeurs d'ATC sur un chemin peuvent souvent avoir des impacts sur les chemins avoisinants et même sur d'autres chemins plus éloignés. Contrairement à ces réseaux, le réseau du Transporteur est asynchrone et n'est donc pas influencé par les écoulements de puissance sur les autres systèmes<sup>56</sup>.

[180] Le réseau du Transporteur est relié à ces réseaux au moyen d'interconnexions à courant continu, qui ont la particularité de permettre le contrôle de la puissance transitée. Cette caractéristique fait en sorte que les valeurs d'ATC affichées sur ces chemins par le Transporteur sont indépendantes les unes des autres et qu'il n'est pas requis, pour le Transporteur, de procéder à une modélisation simultanée de toutes les interconnexions pour en déterminer chacune des ATC<sup>57</sup>.

[181] L'expert considère que la méthodologie proposée par le Transporteur produit des valeurs d'ATC cohérentes avec celles des réseaux voisins. Il estime qu'elle est transparente et objective. Cette méthodologie permet de fournir des résultats prévisibles, exacts et qui peuvent être reproduits, en conformité avec les exigences de la FERC. Une approche similaire est appliquée par deux autres transporteurs, en l'occurrence British Columbia Transmission Corporation (BCTC) et Maine Public Service Company<sup>58</sup>.

[182] Le Transporteur soumet que la coordination des ATC n'est pas susceptible d'affecter les droits des clients de transport existants. Les engagements de transport

---

<sup>54</sup> Pièce B-157, page 6.

<sup>55</sup> Pièce B-129, HQT-28, document 1, paragraphe 18.

<sup>56</sup> Pièce B-129, HQT-28, document 1, paragraphes 21 et 25.

<sup>57</sup> Pièce B-129, HQT-28, document 1, paragraphes 26 et 27.

<sup>58</sup> Pièces B-134, HQT-29, document 3.2 et B-134, HQT-29, document 5.1, page 5.

existants et ceux découlant de l'exercice du droit de renouvellement, à la suite de la décision D-2010-160<sup>59</sup>, continuent d'être respectés<sup>60</sup>.

[183] Dans la mesure où la coordination des ATC peut entraîner une diminution de l'ATC sur une interconnexion et ainsi réduire les opportunités de conclure de nouvelles conventions de service ferme de point à point de long terme, elle pourrait avoir un impact sur la prévisibilité du revenu. Cependant, selon le Transporteur, elle n'entraînera pas nécessairement une baisse du revenu puisque les ventes de service ferme de court terme ne sont pas touchées<sup>61</sup>.

[184] S.É./AQLPA et l'UMQ appuient la méthodologie de coordination des ATC proposée par le Transporteur. S.É./AQLPA ajoute qu'à des fins de transparence, il serait souhaitable que le Transporteur affiche continuellement le fait qu'une limitation provient d'un réseau voisin et qu'il aurait été capable d'offrir une capacité de transit supérieure, le cas échéant<sup>62</sup>.

[185] L'ACEFQ recommande que le Transporteur limite les réservations fermes de transport en fonction de l'ATC propre à son réseau. L'intervenante recommande également que le Transporteur affiche à la fois les valeurs d'ATC propres à son réseau et celles propres aux réseaux voisins, de façon à permettre aux clients de transport de faire des choix éclairés, selon leurs besoins<sup>63</sup>.

[186] L'expert Craig Roach, retenu par EBM, soutient que le Transporteur aurait dû justifier l'objectif visé et obtenir l'approbation de la Régie avant de procéder à la coordination des ATC, en raison, notamment, de l'ampleur du changement et du préjudice pouvant en résulter pour les clients du service de transport. Selon l'expert, la Régie devrait évaluer l'impact des changements proposés sur les clients de transport et déterminer l'approche à utiliser pour toute réduction d'ATC. Dans cette dernière éventualité, il suggère de prévoir les dispositions nécessaires au texte des Tarifs et conditions afin de permettre, lors d'une diminution de la valeur d'ATC sur un chemin, une répartition de l'ATC au prorata des engagements de service de transport ferme de long terme<sup>64</sup>.

---

<sup>59</sup> Dossiers P-130-001 et P-130-003.

<sup>60</sup> Pièce B-251, Thème 2, paragraphe 59.

<sup>61</sup> Pièce B-251, Thème 2, paragraphes 55 à 57.

<sup>62</sup> Pièces C-10-59, page 70 et C-11-33, page 11.

<sup>63</sup> Pièce C-4-41, page 9.

<sup>64</sup> Pièce C-6-52, *Expert Report of Craig R. Roach*, pages 7, 9 et 10, paragraphes 13 et 19.

[187] Selon le Transporteur, la proposition d'EBM repose sur le témoignage de son expert selon qui la coordination des ATC requiert l'autorisation préalable de la Régie qui doit elle-même déterminer le niveau approprié d'ATC pour chaque interconnexion sur la foi d'un dossier factuel complet. Le Transporteur est d'avis que cette position doit être rejetée dans sa totalité. Il fait valoir que la coordination des ATC est conforme aux décisions antérieures de la Régie, notamment avec la décision D-2002-95 qui prévoyait que la politique générale du Transporteur devait être de coordonner les ATC avec les réseaux voisins. Il soumet qu'il appert clairement de l'ordonnance 890 que la coordination des ATC devrait être mise en œuvre par le Transporteur, sans autre autorisation préalable<sup>65</sup>.

[188] EBM soulève le fait qu'à l'interconnexion HQT-NE, la coordination des ATC, selon la méthodologie du Transporteur, permet une capacité de transfert ferme de 1 200 MW. Or, en vertu de la décision D-2010-160 confirmant les droits de renouvellement de l'intervenante, les engagements de service de transport ferme totalisent 1 506 MW à cette interconnexion, soit 1 200 MW attribués au Producteur et 306 MW à EBM, conduisant ainsi à une valeur d'ATC négative<sup>66</sup>.

[189] Lors de l'audience, le Transporteur mentionne être conscient de cette problématique, mais ne pas avoir encore trouvé la solution pour afficher cette information de façon à rendre le message le plus clair possible, dans le respect des pratiques d'affaires du NAESB<sup>67</sup>.

[190] EBM soutient que cette situation est loin d'offrir une plus grande transparence et cohérence de l'information<sup>68</sup>.

[191] L'intervenante soutient également que la décision du Transporteur de réduire les ATC ne résultait pas d'une problématique de fiabilité ni d'une problématique de congestion de réseau. Selon elle, il s'agit d'une décision unilatérale du Transporteur puisque la coordination des ATC n'a pas été exigée par les réseaux voisins. L'intervenante base cette affirmation sur le fait que l'ISO-New England (ISO-NE) a clairement énoncé qu'il ne considérait pas nécessaire de coordonner le calcul des ATC avec le réseau du Transporteur sur le chemin HQT-NE, étant donné le fait que cette interconnexion comporte des équipements à courant continu. EBM soumet que les

---

<sup>65</sup> Pièce B-251, Thème 2, paragraphes 99 à 102.

<sup>66</sup> Pièce C-6-103, page 3.

<sup>67</sup> Pièce A-103-5, pages 43 et 44.

<sup>68</sup> Pièce C-6-116, Coordination des ATC, page 7, paragraphe 26.

caractéristiques du réseau du Transporteur, et plus spécifiquement son caractère asynchrone, auraient dû amener ce dernier à conclure, à l'instar de ISO-NE, qu'il n'était pas nécessaire de procéder à la coordination des ATC<sup>69</sup>.

[192] De plus, selon EBM, l'objectif du Transporteur d'envoyer le bon signal commercial à ses clients en s'assurant que les réservations fermes soient réalisables en tout temps, n'est pas cohérent avec les agissements passés du Transporteur. L'intervenante fait valoir que le Transporteur n'a pas donné suite, depuis 2002, à la décision D-2002-95 énonçant que « *la politique générale du transporteur doit être de coordonner ses calculs et les résultats de ses capacités de transfert avec les autres réseaux* »<sup>70</sup>.

[193] De l'avis de cette intervenante, la question du signal commercial n'est pas un motif valable puisque l'ensemble de l'information est connu de tous depuis fort longtemps. De plus, les intervenants de marché qui transigent avec le Transporteur sont sophistiqués, ont les connaissances requises pour transiger et sont bien au fait des différentes capacités de transfert disponibles sur les réseaux voisins, qui ne sont pas nécessairement identiques à celles du Transporteur<sup>71</sup>.

[194] Selon le Transporteur, le fait que les incohérences dans les ATC affichées de part et d'autre de l'interconnexion HQT-NE n'étaient pas de nature à causer des difficultés, étant donné les connaissances particulières des clients concernés, ne saurait être déterminant quant à la question de savoir si le Transporteur peut, comme question de principe, coordonner les ATC et si la méthodologie proposée pour ce faire est appropriée

[195] L'expert Sinclair pour NLH propose que le Transporteur développe une procédure d'échange de données avec les réseaux voisins, incluant le Labrador avec lequel il est interconnecté de manière synchrone, afin de satisfaire aux exigences minimales de l'ordonnance 890.

---

<sup>69</sup> Pièce C-6-116, Coordination des ATC, page 21, paragraphe 92.

<sup>70</sup> Pièce C-6-116, Coordination des ATC, pages 31 et 32, paragraphes 162 à 167.

<sup>71</sup> Pièce C-6-116, Coordination des ATC, page 32, paragraphe 170.

[196] Le Transporteur soumet qu'il participe déjà à des rencontres et consultations avec les réseaux voisins et que ces rencontres permettent d'atteindre les objectifs visés tant par la FERC que par l'intervenante. À son avis, le partage d'informations avec les exploitants des réseaux voisins relève de l'exploitation du réseau et non du texte des Tarifs et conditions. De plus, il plaide qu'en l'absence d'entité reconnue qui calcule et affiche publiquement les ATC au Labrador, il ne coordonne pas les ATC sur le chemin LAB-HQT excluant, de ce fait, tout échange possible de données à cet égard.

[197] NLH fait valoir les différences du marché au Québec avec les marchés de la Nouvelle-Angleterre et de New York. La structure de ces derniers ne fournit aucune garantie, pour un client de point à point ferme du Transporteur, quant à la quantité d'énergie qui sera acceptée sur les réseaux de ces états, et ce, même si la capacité ferme de chaque interconnexion est limitée à 1 200 MW ou moins. Ces marchés répondent à deux critères seulement, soit le prix et le volume (capacité). L'ATC en Nouvelle-Angleterre est fonction des conditions de marché, en opposition avec un calcul déterminé sur une base administrative<sup>72</sup>.

[198] En conséquence, selon l'intervenante, même si le Transporteur limitait l'écoulement de puissance à 1 200 MW, il n'y a encore aucune garantie que les détenteurs de droits de transport ferme au Québec auront l'opportunité d'exercer leurs droits et de faire transiter leur énergie dans ces marchés. L'énergie sera transitée seulement si elle est offerte à un prix relativement faible, comparativement aux autres ressources de la Nouvelle-Angleterre ou de New York<sup>73</sup>.

[199] NLH soutient que ce n'est pas le rôle du Transporteur de limiter le risque d'affaires des participants au marché en limitant la TTC en deçà de la capacité physique du réseau du Transporteur<sup>74</sup>.

---

<sup>72</sup> Pièce C-13-50, page 56, paragraphes 280 et 281.

<sup>73</sup> Pièce C-13-50, page 57, paragraphe 282.

<sup>74</sup> Pièce C-13-50, page 57, paragraphe 286.

[200] Subsidiairement, si la Régie devait accepter la proposition du Transporteur, NLH propose d'inclure des mesures de protection dans les Tarifs et conditions à l'égard des clients de transport, car le processus proposé par le Transporteur pourrait conduire à une discrimination indue s'il y avait une diminution de la valeur d'ATC d'une interconnexion en deçà des engagements de service de transport existants. L'intervenante suggère, dans ce cas, une réduction au prorata des droits de service de transport ferme existants<sup>75</sup>.

[201] Le Transporteur soumet que la question de l'allocation des ATC n'a pas à être tranchée dans le présent dossier.

[202] L'expert Raphals pour le RNCREQ et l'UC soumet que la méthode de coordination des ATC du Transporteur équivaut à adopter l'ATC du réseau voisin. Le constat amène l'expert à mettre en doute l'utilité des composantes qu'on retrouve dans la formule proposée par le Transporteur.

[203] Le Transporteur soumet que cette prémisse de l'expert est erronée puisqu'elle suppose, à tort, que les valeurs de TRM et d'ETC retenues par le Transporteur sont systématiquement identiques à celles du réseau voisin. Selon le Transporteur, la preuve au dossier démontre qu'il n'adopte pas purement et simplement les ATC des réseaux voisins, mais qu'il effectue ses propres calculs en tenant compte de la TRM de ces réseaux.

### ***Opinion majoritaire de la Régie***

[204] La Régie se prononce dans la présente section sur la méthodologie de coordination des ATC avec les réseaux voisins incluse à l'appendice C-1 du texte des Tarifs et conditions.

[205] Le Transporteur fait valoir que la coordination des ATC est en lien avec les décisions antérieures de la Régie et soumet qu'il appert clairement de l'ordonnance 890 que la coordination des ATC devrait être mise en œuvre par les transporteurs, sans autre autorisation préalable.

[206] Pour sa part, EBM soutient que le Transporteur aurait dû obtenir l'approbation de la Régie avant de procéder à la coordination des ATC, en raison de l'ampleur du

---

<sup>75</sup> Pièces C-13-24, *Amended direct Testimony of Dr Robert A. Sinclair*, pages 35 et 36 et C-13-50, paragraphe 287.

changement et du préjudice pouvant en résulter pour les clients du service de transport. Elle en questionne le bien-fondé.

[207] La Régie se prononce également sur ces questions, à la lumière de la proposition du Transporteur et de la preuve au dossier.

[208] La Régie retient que, dans son ordonnance 890, la FERC requiert une plus grande transparence et cohérence de l'information afin de réduire le potentiel de discrimination induite. La FERC considère également le manque de cohérence dans les calculs d'ATC comme une menace à la fiabilité des réseaux, puisqu'un transporteur pourrait ne pas être au fait de l'impact des conditions de réseaux voisins sur ses propres valeurs d'ATC<sup>76</sup>.

[209] La Régie comprend que cette problématique est étroitement liée au fait que les réseaux interagissent de manière synchrone entre eux, faisant en sorte que l'ATC sur un chemin peut avoir un impact sur celles d'autres chemins<sup>77</sup>.

[210] Le réseau du Transporteur, quant à lui, n'est pas synchronisé avec ses réseaux voisins qui font partie de l'Eastern Interconnection et auxquels il est relié par des liens à courant continu. Cette caractéristique le distingue également du cas du réseau de BCTC, synchronisé avec les réseaux de l'Alberta et de l'ouest des États-Unis et cité par le Transporteur comme appliquant une méthodologie similaire à celle qu'il présente.

[211] Les transits des liens à courant continu sont contrôlés, faisant en sorte que les ATC sur ces liens peuvent être considérées comme indépendantes les unes des autres. Ainsi, la problématique de fiabilité résultant du manque de cohérence dans les calculs de l'ATC et caractérisant les multiples interfaces sur les réseaux américains ne s'applique pas dans le cas présent.

---

<sup>76</sup> Pièce B-73, HQT-5, document 1, paragraphes 193 à 195 et 207 à 213.

<sup>77</sup> Pièce B-129, HQT-28, document 1, paragraphe 25.

[212] À cet égard, la disposition suivante contenue au Tarif de l'ISO-NE précise qu'il n'est pas nécessaire de coordonner le calcul des valeurs d'ATC avec le réseau d'Hydro-Québec sur le chemin HQT-NE, compte tenu des caractéristiques à courant continu de cette interconnexion :

**« Coordinating ATC Calculations**

*The phase I-II HVDC-TF is a controllable DC inter-Control Area tie line. Therefore it is not necessary to coordinate the phase I-II HVDC-TF ATC values with the Hydro-Quebec Control Area. »<sup>78</sup>*

[213] La Régie note d'ailleurs que la coordination des ATC, telle que présentée par le Transporteur, ne vise pas à répondre à une problématique de fiabilité, d'exploitation ou de congestion présente sur le réseau du Transporteur<sup>79</sup>. Cette coordination s'inscrit plutôt dans une démarche commerciale qui permettrait au Transporteur de s'assurer que les réservations fermes de ses clients existants soient réalisables en tout temps, en fonction des capacités de transfert de son réseau et de celles des réseaux voisins<sup>80</sup>.

[214] Selon la proposition du Transporteur, la coordination avec les réseaux voisins est prise en compte au moyen de la marge de fiabilité du réseau. La valeur de TRM retenue est alors la plus élevée de la TRM du Transporteur ou de celle du réseau voisin.

[215] À cet effet, la Régie note que la preuve traite principalement du cas de l'interconnexion HQT-NE.

[216] De plus, la Régie retient que, dans les faits, le Transporteur n'a pas le contrôle sur l'attribution des droits de transport ferme par les gestionnaires des réseaux voisins, dont les processus de réservation des droits de transport et les règles de marché sont indépendants et distincts.

[217] La Régie constate que le Transporteur et les intervenants conviennent qu'il est de la responsabilité du client du service de transport de s'assurer qu'il détient les ententes requises avec des réseaux tiers pour permettre d'acheminer l'électricité à l'extérieur du réseau du Transporteur<sup>81</sup>.

---

<sup>78</sup> Pièce C-6-78, page 44.

<sup>79</sup> Pièce A-103-4, page 163.

<sup>80</sup> Pièce B-251, Thème 2, paragraphe 40.

<sup>81</sup> Pièce A-103-4, pages 160 et 161.



[218] Il appert de la preuve que les participants de marché qui transigent avec le Transporteur ont les connaissances requises à cette fin et sont au fait des différentes capacités de transfert disponibles sur les réseaux voisins, lesquelles ne sont pas nécessairement identiques à celles du Transporteur. Ainsi, à titre d'exemple, la réservation d'un service de transport ferme de point à point de long terme du côté Québec d'une interconnexion jumelée avec tout autre service de transport (ferme ou non ferme) du côté du réseau voisin demeure une option commerciale envisageable pour un client.

[219] Dans le cas de l'interconnexion HQT-NE, la prise en compte de la TRM du réseau voisin a pour effet de réduire de 2 000 MW à 1 200 MW la capacité disponible sur le réseau du Transporteur pour des réservations de transport ferme de long terme. La Régie considère que cet écart est significatif et qu'une telle réduction a pour effet de limiter les options commerciales offertes aux clients existants ou potentiels.

[220] La Régie note également que la proposition du Transporteur ne précise pas comment serait traité, sur le site OASIS du Transporteur, l'affichage des écarts négatifs entre l'ATC résultant de l'application de la formule proposée et les droits de transport ferme de point à point de long terme existants.

[221] La Régie juge que la coordination du calcul des valeurs des ATC, dans son application, devrait tenir compte aussi du potentiel commercial disponible au Québec, après considération des contraintes de fiabilité sur le réseau du Transporteur.

[222] La Régie estime qu'il n'est pas acceptable de refuser à un client potentiel l'accès à un service de transport ferme sur le réseau du Transporteur si, d'une part, la capacité au Québec est disponible sans nuire à la fiabilité du réseau du Transporteur et que, d'autre part, la capacité est disponible sur le réseau voisin, en service de transport ferme ou non ferme. Ainsi, toutes les options commerciales sont disponibles pour le client.

[223] Par ailleurs, la coordination des ATC, telle que présentée, pourrait avoir un impact négatif sur la prévisibilité du revenu du Transporteur puisque la garantie de revenu offerte par le service de transport ferme de long terme ne serait plus assurée au même niveau.

[224] Quant à la question de savoir si une autorisation est requise de la Régie avant de procéder à la coordination des ATC, la Régie reconnaît que le Transporteur a la discrétion d'établir au jour le jour, dans ses opérations, les valeurs exactes qui résultent de l'application de la méthodologie de calcul de l'ATC.

[225] Toutefois, la Régie constate que la coordination des ATC, telle que présentée par le Transporteur, fait partie de la méthodologie de calcul de l'ATC soumise pour approbation et intégrée à l'appendice C-1 du texte des Tarifs et conditions. Cette méthodologie constitue un élément-clé qui permet d'assurer la transparence et la cohérence des informations relatives à la commercialisation des services de transport. Elle établit les règles applicables qui doivent être connues de tous et doivent être codifiées.

[226] De ce fait, dans le cas présent, la coordination des ATC, telle que présentée, dépasse le cadre de la gestion courante du Transporteur et doit faire l'objet d'une approbation par la Régie, d'autant plus justifiée qu'elle entraîne une modification substantielle de la capacité commercialisable sur le réseau du Transporteur.

[227] La Régie considère que cette conclusion est de même nature que celle à laquelle en arrive la FERC en ce qui a trait à la transparence des informations servant à la détermination de l'ATC et, au besoin, à l'obligation de soumettre pour approbation la méthodologie de calcul de l'ATC ainsi que toute modification de celle-ci<sup>82</sup>.

**[228] Pour ces motifs, la Régie rejette l'approche de coordination des ATC telle que présentée par le Transporteur et lui demande d'utiliser, pour chaque point d'interconnexion, la TRM applicable selon les données propres au Québec plutôt que la TRM la plus élevée des deux réseaux. La Régie demande au Transporteur de modifier le texte de l'appendice C-1 des Tarifs et conditions en conséquence. Elle précise que la présente décision prendra effet dès l'entrée en vigueur du texte de l'appendice C-1.**

---

<sup>82</sup> Pièce B-73, HQT-5, document 1, paragraphe 325 : « *We do not believe our requirement to include additional information in Attachment C will be overly burdensome or lead to an excessive level of future tariff revisions. Attachment C must provide an accurate documentation of processes and procedures related to the calculation of ATC, not the actual mathematical algorithms themselves, which should be posted on the transmission provider's web site. These processes define service availability and, as such, must be part of the transmission provider's OATT. It is entirely appropriate that, because revisions to such processes impact transmission availability, they should be filed for Commission approval and included in a transmission provider's OATT. We also require transmission providers to file a revised attachment C to incorporate any changes in NERC's and NAESB's revised reliability standards and business practices related to ATC calculations, as requested by the Commission in this Final Rule. This filing should be made within 60 days of completion of the NERC and NAESB processes. As we expect transmission providers to rarely change their ATC calculation methodologies, we do not believe this requirement will trigger an unacceptable level of tariff filings modifying the Attachment C description of the ATC components and processes* » [nous soulignons].

***Motifs de la dissidence du régisseur Richard Carrier en ce qui a trait à la coordination des ATC avec les réseaux voisins***

[229] Je retiens de la preuve que la mise en place de la coordination des ATC par le Transporteur n'a pas été justifiée par des motifs de fiabilité ou par des contraintes d'exploitation du réseau de transport au Québec, mais plutôt par des considérations d'ordre commercial.

[230] Je retiens également que la mise en œuvre de la coordination a été précédée d'échanges avec les réseaux voisins dont l'objectif premier était de faire augmenter les capacités offertes en service de transport ferme de long terme du côté des réseaux américains<sup>83</sup>.

[231] Qu'il y ait coordination des ATC ou non, le Transporteur convient qu'il est de la responsabilité des clients de prendre les arrangements nécessaires avec les réseaux voisins pour effectuer les transactions qu'ils souhaitent réaliser<sup>84</sup>. Il faut toutefois, selon le Transporteur, qu'il y ait une forme de garantie sur le long terme que le produit qu'il commercialise corresponde à ce qui existe dans le marché<sup>85</sup>.

[232] Le fait que le réseau du Transporteur soit asynchrone avec les réseaux voisins fait en sorte que la coordination des ATC ne peut être justifiée simplement par des raisons ayant trait à la fiabilité des réseaux. Cette caractéristique d'ordre technique du réseau de transport ne m'apparaît toutefois pas déterminante à elle seule pour rejeter cette approche. D'autres considérations d'ordre réglementaire ou commercial peuvent intervenir dans le choix de la politique à suivre.

[233] Il ressort de la preuve que la coordination des ATC avec les réseaux voisins est en application depuis juillet 2009 et que les valeurs présentement commercialisées en service de transport ferme de long terme sont établies par le Transporteur sur cette base.

[234] L'approche retenue s'avère cohérente avec l'orientation générale que retenait la Régie dans la décision D-2002-95.

---

<sup>83</sup> Pièce A-94-1, page 128.

<sup>84</sup> Pièce A-94-2, page 95.

<sup>85</sup> Pièce A-103-4, page 161.

[235] En vertu de cette approche, les capacités de transfert disponibles au Québec sont commercialisées en service de transport ferme de long terme jusqu'à concurrence de la capacité de réception ou de livraison des réseaux voisins pour un service de même nature. Le solde, le cas échéant, est commercialisé en service de transport de court terme, ferme ou non ferme, maintenant ainsi l'accès à des capacités de transfert non négligeables à tous les utilisateurs actuels et potentiels.

[236] Cette approche permet au Transporteur d'apparier l'offre de service ferme de long terme avec celle des réseaux voisins, assurant ainsi son caractère réalisable, tant d'un point de vue de fiabilité que d'un point de vue commercial. Les clients demeurent toutefois les seuls responsables des arrangements à prendre avec les gestionnaires de réseaux, selon le type de service qu'ils recherchent.

[237] La coordination des ATC permet d'atteindre, dans le contexte propre au Québec, un résultat similaire à celui recherché sur les réseaux synchrones, tant en termes de cohérence que de prévisibilité des valeurs d'ATC calculées de chaque côté des interfaces.

[238] Toutefois, je note, comme mes collègues, que l'approche de coordination des ATC, dans le contexte du réseau du Transporteur, produit des réductions substantielles des capacités de transfert commercialisables en service de transport ferme de long terme sur certaines interconnexions. Dans un cas, la coordination des ATC résulte en une valeur inférieure à la somme des valeurs des réservations de long terme des clients selon les contrats existants.

[239] Sur la base de la preuve et des arguments soumis ainsi que des motifs qui précèdent, je suis d'avis qu'il n'y a pas lieu de remettre en question, au présent dossier, l'approche de coordination des ATC aux fins de l'examen de l'appendice C-1 proposé. Il s'agit, dans le contexte propre au Transporteur, d'une mesure pouvant servir d'assise pour l'élaboration du cadre réglementaire applicable à la commercialisation des capacités de transfert disponibles.

[240] En ce qui a trait à la méthodologie d'établissement des ATC fermes incluse dans l'appendice C-1, qui consiste en l'utilisation de la valeur de TRM la plus élevée du réseau du Transporteur ou de celle du réseau voisin, je partage l'opinion de l'expert Hanser à l'effet qu'elle permet au Transporteur d'atteindre l'objectif de coordination recherché dans le contexte particulier de son réseau qui est asynchrone. Je serais d'avis d'accepter cette proposition.

[241] En ce qui a trait à l'impact de la coordination sur les clients, le Transporteur, mentionne qu'en vertu des dispositions de la décision D-2010-160, il continuera à satisfaire aux engagements découlant de l'exercice de la priorité de renouvellement d'une convention en cours d'exécution au moment de la coordination<sup>86</sup>. Le Transporteur soutient de plus que la Régie n'a pas à trancher, au présent dossier, les règles d'allocation des ATC, le cas échéant. EBM et NLH soutiennent que la Régie devrait les établir.

[242] Considérant le caractère asynchrone des interconnexions et les capacités de transfert disponibles sur le réseau du Transporteur et en lien avec ma conclusion principale, je serais d'avis que les droits reliés aux contrats existant avant la coordination des valeurs d'ATC devraient être respectés tel qu'édicte dans la décision D-2010-160. Je serais d'avis qu'une approche similaire devrait être appliquée, si de nouveaux cas devaient survenir dans le futur, après la mise en place de la coordination. Dans le cas contraire, il m'apparaîtrait nécessaire que les modalités qui seraient autrement applicables fassent l'objet d'un examen au préalable devant la Régie et, possiblement, soient codifiées au texte des Tarifs et conditions. Enfin, en ce qui a trait à l'opportunité d'introduire une règle d'allocation des ATC entre clients résultant de la coordination effectuée, je serais d'avis que cette question devrait faire l'objet d'un examen spécifique devant la Régie.

#### **5.4 ENTRÉE EN VIGUEUR DE L'APPENDICE C-1**

[243] Le Transporteur propose que l'appendice C-1 entre en vigueur à compter de la date de la décision de la Régie en l'instance<sup>87</sup>.

#### ***Opinion de la Régie***

[244] **La Régie détermine que l'appendice C-1 entrera en vigueur à compter de la date de sa décision sur l'approbation du texte des Tarifs et conditions dans le présent dossier.**

[245] **Sous réserve des conclusions émises dans l'ensemble des sous-sections traitées dans le Thème 2, la Régie accepte l'appendice C-1 proposé par le Transporteur.**

---

<sup>86</sup> Pièce B-251, Thème 2, paragraphe 59.

<sup>87</sup> Pièce B-251, Thème 2, paragraphe 69.

## 6 THÈME 3 : PROCESSUS DE PLANIFICATION DES INSTALLATIONS DE TRANSPORT

[246] Le Transporteur propose de ne pas inclure un processus de planification du réseau de transport sous la forme d'un nouvel appendice K dans les Tarifs et conditions, contrairement à ce que prévoit la FERC dans son tarif *pro forma* découlant de l'ordonnance 890.

[247] Le Transporteur explique que l'ordonnance 890 impose aux transporteurs, ainsi qu'aux organisations de transport régionales et aux gestionnaires indépendants de réseaux, l'obligation de participer à un processus de planification coordonné et transparent satisfaisant aux neuf principes relatifs à ce processus. L'ordonnance 890 requiert également des transporteurs qu'ils décrivent ce processus dans leur OATT respectif, sous la forme d'un appendice K.

[248] Le Transporteur et l'expert Judah Rose qu'il a retenu décrivent, comme suit, les neuf principes relatifs à ce processus :

1. la coordination : vise l'échange d'informations avec les clients du service de transport et les réseaux voisins afin d'ouvrir les lignes de communication appropriées entre les transporteurs, les transporteurs des réseaux voisins, les autorités règlementaires, les clients et d'autres intervenants de marché, d'une manière adaptée à chaque situation;
2. l'ouverture : vise à permettre aux parties intéressées, à l'intérieur de l'interconnexion visée, de participer à des rencontres de planification;
3. la transparence : prévoit le partage d'informations relatives à la planification du réseau de transport;
4. l'échange de renseignements : vise les projections de charges et de ressources des clients en réseau intégré de même que les projections des besoins de service de transport des clients du service de point à point sur l'horizon de planification;
5. le traitement comparable des clients : vise l'élaboration d'un plan de réseau qui satisfait aux demandes spécifiques de ses clients et traite les clients dans des situations similaires de manière comparable;
6. le règlement de différends : vise à assujettir à un processus développé par le transporteur, et non par la FERC, les litiges relatifs à la planification;

7. la coordination régionale : prévoit que chaque transporteur doit se coordonner avec les réseaux interconnectés (synchronisés) en échangeant des plans de réseau afin de s'assurer qu'ils soient simultanément réalisables et qu'ils se fondent sur des prémisses et données cohérentes permettant d'identifier les améliorations au réseau qui pourraient solutionner des problèmes de congestion;
8. les études économiques : visent à identifier et proposer des solutions aux problèmes de congestion les plus criants et l'affichage de ces études sur OASIS;
9. la répartition des coûts : vise à élaborer une méthode de répartition des coûts associés aux nouveaux projets de transport afin de favoriser la construction de nouvelles infrastructures<sup>88</sup>.

[249] Le Transporteur considère qu'aux États-Unis, l'ajout d'un processus respectant les principes énumérés ci-dessus vise principalement à combler la déficience d'investissements en infrastructures de transport<sup>89</sup>. De l'avis du Transporteur, la désuétude des infrastructures de transport et l'insuffisance des investissements dans les réseaux depuis les années 1980 ont largement contribué aux problèmes de congestion et de fiabilité observés aux États-Unis<sup>90</sup>. Le Transporteur soumet que plusieurs extraits de l'ordonnance 890 confirment, sans équivoque, que les problèmes de congestion sont à l'origine de l'adoption d'un appendice K aux États-Unis<sup>91</sup>.

[250] De plus, selon le Transporteur, la FERC considère que la situation problématique aux États-Unis génère des occasions de discrimination induite par le biais de la planification.

[251] L'expert Rose identifie les motivations principales ayant mené à l'élaboration d'un tel processus de planification aux États-Unis. Il partage la position du Transporteur à l'effet que l'une de ces motivations réside dans la situation problématique des réseaux de transport américains caractérisée par le sous-investissement, la présence de congestion, des problèmes de fiabilité, dont la panne majeure de 2003, et le manque de coordination. Selon cet expert, la FERC était également préoccupée par le risque de discrimination induite de la part des transporteurs dans leur processus de planification.

---

<sup>88</sup> Pièces B-250, Thème 3, paragraphes 60 à 79 et B-110, HQT-12, document 1, pages 16 et 17.

<sup>89</sup> Pièce B-129, HQT-1, document 1, pages 13 et 14.

<sup>90</sup> Pièce B-250, Thème 3, paragraphes 28 et 29.

<sup>91</sup> Pièce B-250, Thème 3, paragraphe 30.

[252] Le Transporteur, ainsi que son expert, mettent en évidence certaines particularités physiques du réseau de transport québécois, concluant que ce dernier se compare avantageusement à la situation qui prévaut aux États-Unis. Le réseau du Transporteur, qui constitue le seul réseau majeur au Québec et qui est asynchrone avec les réseaux voisins, représente l'une des quatre grandes interconnexions en Amérique du Nord. L'Interconnexion du Québec compte un seul transporteur d'importance, comparativement à la situation aux États-Unis où l'on compte plus de 500 transporteurs, mais également plus de 3 000 entreprises de service public assurant l'approvisionnement en électricité et plus de 1 600 producteurs indépendants ou producteurs qui ne sont pas des entreprises de service public<sup>92</sup>.

[253] Selon l'expert Rose, les problèmes à l'origine de l'élaboration de l'appendice K par la FERC ne sont pas observés au Québec<sup>93</sup>. En effet, les critères de conception du réseau prévoient des simulations sous des conditions N-0, soit l'absence de congestion lorsque tous les équipements sont en opération. L'absence d'un niveau significatif de congestion confirmerait un niveau suffisant d'investissements dans le réseau.

[254] Le Transporteur plaide que son réseau est planifié et exploité sans congestion et que les éléments déterminants du contexte des États-Unis ayant amené la FERC à adopter un appendice K dans la réforme de son tarif *pro forma* n'existent pas au Québec<sup>94</sup>. Aussi, de l'avis du Transporteur, justifier l'ajout d'un appendice K aux Tarifs et conditions sur la seule base des conclusions de la FERC dans le contexte des réseaux américains, sans tenir compte du contexte ni des conditions de transport propres au Québec, constitue « *une proposition déraisonnable* »<sup>95</sup>.

[255] De plus, le Transporteur soumet qu'au Québec le cadre réglementaire assure un niveau d'investissements qui satisfait la demande et maintient un excellent niveau de fiabilité, tout en assurant un contrôle rigoureux de toute forme de discrimination induite envers ses clients. À cet effet, il mentionne certaines mesures comme l'autorisation de projets d'investissements en vertu de l'article 73 de la Loi, la politique d'ajouts et les procédures d'examen des plaintes. Le Transporteur réfère également à la partie IV des Tarifs et conditions qui régit le service de transport pour l'alimentation de la charge locale, assuré par un seul client du Transporteur, le Distributeur<sup>96</sup>.

<sup>92</sup> Pièces B-110, HQT-12, document 1, pages 41 à 43 et B-250, Thème 3, paragraphes 34 et 40.

<sup>93</sup> Pièce B-132, HQT-8, document 6.1, page 3.

<sup>94</sup> Pièce B-250, Thème 3, paragraphe 145.

<sup>95</sup> Pièce B-250, Thème 3, paragraphe 147.

<sup>96</sup> Pièce B-129, HQT-1, document 1, pages 14 et 15.



[256] Le Transporteur considère que les mesures et les processus de planification en place permettent déjà de satisfaire aux objectifs recherchés par la FERC et constituent un équivalent fonctionnel du processus envisagé par cette dernière<sup>97</sup>.

[257] L'expert Rose conclut, à l'instar du Transporteur, que, combinées à la situation unique du réseau du Transporteur, ces mesures permettent un processus de planification ouvert, transparent et coordonné comparable à celui de la FERC. Les mesures constituant l'équivalent fonctionnel sont les suivantes :

- Plan stratégique;
- Autorisation des projets d'investissements (article 73 de la Loi);
- Dossiers tarifaires et aspects relatifs à la planification du réseau;
- Guide de dépôt;
- Participation au NPCC;
- Processus de consultation pour les projets environnementaux;
- Études exploratoires pour le raccordement de centrales;
- Processus de plaintes;
- Processus de coordination avec les réseaux voisins;
- Code de conduite;
- Études d'impacts<sup>98</sup>.

[258] En ce qui a trait à la mesure relative aux dossiers tarifaires, le Transporteur fait valoir que la pièce HQT-9, document 1, intitulée « Planification du réseau de transport », dont un exemple est déposé en preuve<sup>99</sup>, présente une description détaillée et de façon coordonnée de la planification de son réseau de transport de manière prospective sur un horizon de 10 ans, incluant la méthode de planification du réseau ainsi que les projets d'investissements et les mises en service prévus. Le Transporteur explique que ce document de planification, déposé chaque année dans les dossiers tarifaires, intègre les demandes des clients du Transporteur et représente une vue d'ensemble à un moment précis. Cette planification est appelée à évoluer afin de tenir compte, entre autres, des nouvelles demandes.

---

<sup>97</sup> Pièce B-250, Thème 3, paragraphes 148 et 149.

<sup>98</sup> Pièces B-132, HQT-8, document 6.1, pages 7 à 13 et B-250, Thème 3, paragraphes 155 à 238.

<sup>99</sup> Pièce B-129, HQT-20, document 1.

[259] Par ailleurs, l'expert Rose précise que la FERC accorde un certain niveau de flexibilité aux transporteurs quant à la manière de respecter les neuf principes relatifs au processus de planification. Il ajoute que l'on peut s'attendre à une plus grande flexibilité de la part de la FERC dans l'examen des dispositions applicables au service de transport dans un pays étranger, de par les circonstances locales susceptibles d'être différentes<sup>100</sup>.

[260] L'expert considère également que le Transporteur ne doit pas s'engager dans une harmonisation « *line by line* » de son texte des Tarifs et conditions en adoptant un tel processus alors que le sien est déjà comparable. À cet égard, le Transporteur et son expert sont d'avis que l'adoption de tous les éléments de l'appendice K pourrait limiter, pour l'avenir, la faculté de la Régie d'exercer sa compétence.

[261] L'expert Rose estime que le contexte dans lequel évolue le Transporteur est caractérisé par la présence de plusieurs conditions qui permettent de répondre aux objectifs visés par l'appendice K. Il conclut qu'il n'est pas requis, pour le Transporteur, d'inclure un appendice K tel que prévu par l'ordonnance 890 de la FERC<sup>101</sup>.

[262] Le Transporteur soutient que le processus de planification actuel fonctionne et que ce processus ouvert, coordonné et transparent permet d'assurer, dans les faits, le développement du réseau de manière adéquate et fiable, tout en offrant un service de transport d'une grande qualité à l'ensemble de sa clientèle<sup>102</sup>.

[263] Les intervenants présentent leur position quant aux diverses préoccupations qui auraient amené la FERC à adopter les ordonnances 890 et suivantes.

[264] En ce qui a trait à la problématique observée aux États-Unis en matière d'insuffisance des investissements dans les réseaux de transport, l'expert William K. Marshall, retenu par EBM, soutient que le niveau d'investissements du Transporteur n'est pas nécessairement supérieur, en termes relatifs, à celui des autres réseaux nord-américains. Il fait remarquer que l'absence de congestion n'est pas une caractéristique unique du réseau du Transporteur puisqu'il n'existe pas de congestion interne dans plusieurs autres réseaux. Il soutient, de plus, qu'il existe de la congestion au Québec au niveau des interconnexions<sup>103</sup>.

---

<sup>100</sup> Pièce B-110, HQT-12, document 1, page 17.

<sup>101</sup> Pièce B-110, HQT-12, document 1, page 52.

<sup>102</sup> Pièce A-103-28, page 78.

<sup>103</sup> Pièce C-6-106, page 10.

[265] Le Transporteur plaide, à cet égard, que le niveau des investissements sur son réseau ne peut, d'aucune manière, être comparé à celui prévalant dans les réseaux américains et que la préoccupation de la FERC réfère à la congestion interne d'une interconnexion plutôt qu'à la congestion sur les liens asynchrones avec les réseaux à l'extérieur de l'interconnexion.

[266] EBM, NLH, le RNCREQ et l'UC rappellent l'importance de l'objectif de la FERC visant à contrer les opportunités de discrimination et considèrent que ce motif est aussi applicable au Transporteur<sup>104</sup>.

[267] L'expert Marshall mentionne que les principes d'ouverture et de transparence sont d'autant plus importants pour atténuer le risque de discrimination en présence d'un marché monopolistique, comme celui qui prévaut au Québec<sup>105</sup>.

[268] L'expert Sinclair pour NLH soutient qu'un des objectifs-clés de la FERC dans l'ordonnance 890 est de prévenir toute situation de discrimination induite. Il soutient qu'un excellent niveau de fiabilité du réseau ne donne aucune indication quant à l'accès non discriminatoire à ce dernier par les clients non affiliés<sup>106</sup>.

[269] Le Transporteur maintient qu'en présence d'investissements adéquats et en l'absence de congestion, les craintes d'un comportement discriminatoire sont considérablement réduites<sup>107</sup>.

[270] En ce qui a trait aux mesures de planification déjà en place et constituant, selon le Transporteur, un équivalent fonctionnel des mesures requises par la FERC, les experts Marshall pour EBM et Sinclair pour NLH rappellent que plusieurs d'entre elles trouvent leur équivalent aux États-Unis où elles étaient déjà en vigueur avant l'ordonnance 890.

[271] L'expert Marshall souligne que l'une des préoccupations de la FERC a trait à l'ouverture d'un tel processus. À cet effet, il devrait y avoir une participation des intéressés, en temps opportun, et non une fois qu'un projet est planifié et soumis à la Régie pour approbation.

---

<sup>104</sup> Pièces C-6-29, page 6; C-13-50, paragraphe 290; C-3-78, page 12 et C-2-60, page 26.

<sup>105</sup> Pièce C-6-106, page 11.

<sup>106</sup> Pièce C-13-24, *Amended direct Testimony of Dr Robert A. Sinclair*, pages 17 et 18.

<sup>107</sup> Pièce B-250, Thème 3, paragraphe 48.

[272] L'expert Roach pour EBM ajoute que la faiblesse fondamentale du processus décrit par le Transporteur réside dans le fait qu'il doit y avoir un contexte litigieux pour que l'intéressé puisse participer au processus de planification. Cette façon de faire n'est pas compatible avec l'objectif de la FERC d'offrir un processus qui permet aux intéressés d'intervenir en temps opportun.

[273] EBM et NLH font valoir que leur implication actuelle dans les processus existants ne se fait qu'*a posteriori*, ce qui n'assure pas le niveau de protection recherché contre la discrimination induite dans un processus de planification tel que le conçoit la FERC<sup>108</sup>. EBM précise que, selon cette dernière, une planification coordonnée, transparente et ouverte passe obligatoirement par la participation des clients pour éviter toute situation de discrimination induite<sup>109</sup>.

[274] NLH ajoute que certaines de ces mesures, tels les études exploratoires, les processus de plaintes et d'études d'impact, visent un objectif spécifique, impliquant un seul client à la fois. L'intervenante est d'avis que la participation significative (*meaningful*) à un processus de planification doit inclure les clients dès les premières étapes du développement des plans du réseau et des études y afférentes<sup>110</sup>.

[275] Le RNCREQ et l'UC, à l'instar de leur expert Raphals<sup>111</sup>, considèrent également que l'équivalent fonctionnel présenté par le Transporteur n'offre pas la possibilité aux intervenants et aux clients de participer au processus de planification de manière significative et en temps opportun.

[276] EBM est d'avis qu'aucune des mesures du processus de planification actuel du Transporteur ne répond, de façon spécifique, aux principes de coordination, d'ouverture et de transparence. Ce processus n'offre pas aux parties intéressées et aux clients du Transporteur un forum de discussions et d'échanges avant que ce dernier ne soumette les informations qu'il juge pertinentes en matière de planification<sup>112</sup>.

[277] EBM et NLH ajoutent que la participation des intéressés dans le cadre de certaines mesures en place, telle l'approbation des projets d'investissements en vertu de l'article 73 de la Loi et les dossiers tarifaires, n'est pas assurée. EBM et l'expert Sinclair réfèrent au

<sup>108</sup> Pièces C-6-116, Planification, page 33, paragraphe 90 et C-13-24, page 9.

<sup>109</sup> Pièce C-6-116, Planification, page 21, paragraphe 60.

<sup>110</sup> Pièce A-103-16, pages 27 à 29.

<sup>111</sup> Pièces C-3-78, page 12; C-2-60, page 27 et A-103-8, pages 44 et 45.

<sup>112</sup> Pièce C-6-116, Planification, paragraphe 112.

dossier R-3715-2009 relatif à l'interconnexion HQT-NE. De leur point de vue, ce dossier démontre que la possibilité d'intervention n'existe qu'une fois le processus de planification complété.

[278] Pour ce qui est des études exploratoires de l'équivalent fonctionnel présenté par le Transporteur, EBM soumet qu'elles n'ont pas pour objet de permettre des échanges ou la communication d'information à tous les clients ou parties intéressées en matière de planification du réseau, mais visent plutôt une demande de nature privée par un client qui veut évaluer la faisabilité d'un raccordement à un projet de centrale.

[279] L'expert Marshall conclut que le processus du Transporteur ne rencontre pas les neuf principes identifiés par la FERC. À titre d'exemple, il n'y a pas de procédure pour assurer la consultation et la coordination avec les clients ni de rencontres à cet effet, excepté celles devant la Régie. De plus, les données et méthodes de calcul ne sont pas fournies aux clients.

[280] Selon l'expert Roach, étant donné que le Transporteur considère que son processus est équivalent à celui exigé par la FERC, il devrait le décrire dans un appendice K.

[281] Le Transporteur considère, pour sa part, qu'il n'a pas à démontrer que les mesures en place satisfont en tous points les neuf principes décrits par la FERC, bien que plusieurs de ces principes soient respectés par les mesures existantes.

[282] Le Transporteur mentionne que, dans le cas précis des études d'impact, ces dernières ne peuvent être considérées comme impliquant les clients « *après le fait* », puisque c'est le client qui choisit le moment où il souhaite obtenir les conclusions du Transporteur quant aux impacts de son projet sur le réseau de ce dernier, tenant compte de tous les autres projets anticipés antérieurs ayant un impact sur le projet à l'étude<sup>113</sup>.

[283] L'expert Rose soumet, pour sa part, que les experts Sinclair, Marshall et Raphals n'accordent pas suffisamment d'importance à la situation avantageuse du Transporteur en termes de planification ainsi qu'à l'absence des problèmes à l'origine de l'élaboration d'un tel processus.

---

<sup>113</sup> Pièce B-250, Thème 3, paragraphe 237.

[284] EBM soumet que le processus de planification tel que décrit par le Transporteur n'est pas un équivalent fonctionnel à l'appendice K prévu au tarif *pro forma* de la FERC et qu'il ne peut donc être considéré comme un processus similaire ou supérieur à celui prévu par la FERC.

[285] NLH recommande que la Régie requière du Transporteur de développer un processus de planification respectant les exigences minimales auxquelles la FERC réfère<sup>114</sup>.

[286] Pour leur part, le RNCREQ et l'UC considèrent qu'il est essentiel d'inclure, à tout le moins, l'équivalent d'un appendice K dans les Tarifs et conditions, considérant que cela permettrait une meilleure gestion du réseau de transport, indépendamment des exigences de la FERC. À l'instar de leur expert, ces intervenants recommandent à la Régie d'entreprendre un débat entre le Transporteur, ses clients et les autres parties intéressées sur la forme que devrait prendre un processus de planification ouvert et transparent<sup>115</sup>.

[287] L'ACEFQ recommande que le Transporteur décrive son processus de planification dans l'appendice K, au minimum pour les services de point à point et en réseau intégré<sup>116</sup>.

[288] Le GRAME soumet que les objectifs de transparence de la FERC pourraient inclure les coûts prospectifs découlant des impacts potentiels sur l'environnement. L'intervenant recommande que le Transporteur fasse le point sur cet aspect<sup>117</sup>.

[289] S.É./AQLPA recommande d'assujettir la planification du Transporteur à un mode de consultation plus élaboré de toutes les parties prenantes, notamment afin de systématiser l'accès aux données, études et hypothèses servant à la planification et la possibilité, pour ces parties, d'être consultées quant à la planification du réseau et de demander, de façon consensuelle, des études de planification spécifiques<sup>118</sup>.

[290] L'intervenant réfère aux articles 5 et 49 de la Loi pour justifier cette position. En effet, un tel processus serait souhaitable en fonction des exigences d'intérêt public, de

---

<sup>114</sup> Pièce C-13-50, pages 71 et 72, paragraphe 378.

<sup>115</sup> Pièces C-3-58, page 70 et C-2-60, page 29.

<sup>116</sup> Pièce C-4-41, pages 19 et 20.

<sup>117</sup> Pièce C-8-32, pages 27 à 29.

<sup>118</sup> Pièce C-10-59, page 66.

développement durable, d'équité ainsi que de justesse et raisonnable des conditions de service. De plus, l'intervenant soumet qu'un besoin de transparence et de transmission d'informations existe indépendamment de la question de savoir si les conditions prévalant dans le contexte américain à l'origine d'un appendice K existent au Québec<sup>119</sup>.

[291] Selon le Transporteur et son expert Rose, la meilleure démonstration de la suffisance et de l'efficacité de ces mesures adaptées au Québec réside dans le fait que le système actuellement en place a su protéger le réseau du Transporteur des problématiques sévères qui affectent les réseaux américains, au bénéfice de l'ensemble de sa clientèle<sup>120</sup>.

[292] Plusieurs intervenants expriment le besoin d'établir un cadre d'échanges entre le Transporteur et les parties intéressées en matière de planification.

[293] EBM suggère la création d'un Comité de Planification du Réseau qui permettrait, entre autres, la mise en place d'un forum approprié pour la diffusion d'informations à l'ensemble des intervenants<sup>121</sup>.

[294] L'expert Sinclair pour NLH, pour sa part, soumet qu'une meilleure compréhension de différents aspects relatifs à la planification du réseau dans le cadre d'un processus ouvert et transparent permettrait de déposer des demandes de service de manière plus éclairée<sup>122</sup>.

[295] Les intervenantes EBM et NLH souhaitent mieux comprendre plusieurs intrants à la planification, notamment les critères de conception utilisés par le Transporteur, les méthodologies employées pour la planification du réseau et dans la réalisation des études d'impact<sup>123</sup> dont les grandes lignes sont précisées à l'appendice D des Tarifs et conditions.

[296] Ces intervenantes et leurs experts ont également manifesté un intérêt particulier pour certains aspects spécifiques à la réalisation d'une étude d'impact, à savoir, le cas de

---

<sup>119</sup> Pièce A-103-7, page 57.

<sup>120</sup> Pièces B-250, Thème 3, paragraphes 153 et 154 et A-94-3, pages 139 et 140.

<sup>121</sup> Pièce C-6-33, page 6.

<sup>122</sup> Pièce C-13-24, *Amended direct Testimony of Dr Robert A. Sinclair*, pages 21 et 22.

<sup>123</sup> Pièces C-6-33, page 7; C-13-24, pages 22 et 23 et C-13-50, paragraphe 378.

base utilisé, les hypothèses de calcul employées, le choix d'alternatives, la prise en compte des droits de renouvellement ou d'autres demandes de service<sup>124</sup>.

[297] EBM mentionne qu'il n'existe aucun processus développé par le Transporteur en consultation avec les clients et autres intervenants pour la transmission d'informations pertinentes à la planification. De son point de vue, l'adoption d'un appendice K permettrait d'avoir un forum québécois approprié pour discuter de nouveaux projets tels l'ajout d'une interconnexion ou la modification à une interconnexion actuelle<sup>125</sup>. L'intervenante donne comme exemple l'interconnexion projetée entre le Québec et le New Hampshire.

[298] En ce qui a trait aux besoins d'échanges et de transfert d'informations exprimés par les intervenants, le Transporteur soumet que la mise en place d'un appendice K ne pourrait constituer un forum permettant aux parties intéressées, entre autres, d'obtenir à l'avance des informations commerciales sensibles sur leurs concurrents, ni d'être informées de quelque intention du Transporteur quant à l'initiation de projets d'interconnexion, puisque le Transporteur n'agit qu'à la suite des demandes de service de ses clients, telles qu'affichées sur OASIS.

[299] Selon l'expert Raphals, un processus similaire à celui exigé par la FERC apporterait des bénéfices réels au régime réglementaire du service de transport au Québec. Par exemple, cela pourrait permettre d'identifier des solutions de moindre coût pour les besoins liés à la croissance de la charge locale, qui n'impliquent pas nécessairement l'ajout de nouveaux actifs de transport.

[300] L'expert Raphals est d'avis qu'un tel processus permettrait une plus grande compréhension de la population, de la société civile et des clients à l'égard des projets futurs. Questionné en audience, cet expert précise que la Régie peut établir ses propres exigences pour un appendice K, tenant compte des particularités du Québec<sup>126</sup>.

---

<sup>124</sup> Pièces C-13-24, *Amended direct Testimony of Dr Robert A. Sinclair*, pages 18 et 20; C-13-50, paragraphe 387iv); C-6-52, *Revised Evidence of William K. Marshall*, pages 10 et 11; A-103-16, pages 28 et 29 et C-6-116, Planification, paragraphes 91 et 124.

<sup>125</sup> Pièce C-6-116, Planification, paragraphes 95 et 102.

<sup>126</sup> Pièce A-103-10, pages 141 à 143.



### *Opinion de la Régie*

[301] La Régie doit statuer, dans le contexte prévalant au Québec, s'il est justifié d'adopter un nouvel appendice K portant sur le processus de planification des installations du réseau de transport.

[302] Après examen de la preuve, la Régie est d'avis que la problématique reliée au manque d'investissements dans les infrastructures des réseaux de transport, telle qu'observée aux États-Unis, ne trouve pas son équivalent au Québec. Le Transporteur a été en mesure de réaliser les investissements nécessaires pour répondre aux besoins en pérennité et en croissance de la demande, tant pour les clients du service de point à point que pour l'alimentation de la charge locale, dans la mesure où les demandes s'avéraient conformes aux exigences du texte des Tarifs et conditions.

[303] Néanmoins, la Régie juge que l'objectif de la FERC d'assurer une protection suffisante contre les risques de discrimination induite en matière de planification des réseaux de transport mérite une attention particulière, en raison, d'une part, du caractère monopolistique des activités de transport d'électricité au Québec et, d'autre part, de la présence d'affiliées dans les secteurs de la distribution et du marché de gros de l'électricité.

[304] La Régie réitère l'objectif fondamental d'assurer le traitement équitable et non discriminatoire de l'ensemble des clients dans leur accès au réseau, objectif qu'elle a énoncé à plusieurs reprises dans ses décisions<sup>127</sup>. À cette fin, la Régie a adopté, au fil des ans, divers outils réglementaires, dont le texte des Tarifs et conditions, lequel inclut une partie IV portant sur les conditions applicables à la desserte de la charge locale au Québec et un appendice J portant sur la politique d'ajouts au réseau. Ces outils comprennent également le système OASIS, le code de conduite du Transporteur ainsi que le processus de traitement des plaintes des clients du réseau de transport<sup>128</sup>.

[305] En matière d'autorisation d'investissements dans les infrastructures du réseau de transport, la Régie exerce sa compétence selon les prescriptions de l'article 73 de la Loi et de son règlement d'application, le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*<sup>129</sup>.

---

<sup>127</sup> Décision D-2002-95, page 36 et décision D-2006-66, pages 36 et 44.

<sup>128</sup> Décision D-2002-95, pages 36, 335 et 336 et décision D-2006-66, page 36.

<sup>129</sup> (2001) 133 G.O. II, 6165.

[306] Par ailleurs, en ce qui a trait aux moyens de gestion de la demande, la Régie examine, en vertu de l'article 72 de la Loi, le Plan d'approvisionnement du Distributeur, lequel comprend l'examen des besoins des marchés québécois et des contrats d'approvisionnement requis pour les satisfaire, après prise en compte des mesures en efficacité énergétique.

[307] La Régie retient de la preuve que le réseau de transport au Québec comporte des particularités, notamment en ce qu'il n'y a qu'un seul transporteur majeur qui agit à l'intérieur de l'Interconnexion du Québec et que le réseau de transport est asynchrone avec les réseaux voisins<sup>130</sup>.

[308] La Régie note que le Transporteur planifie et conçoit l'évolution de son réseau afin de répondre aux besoins de l'ensemble de sa clientèle, tout en maintenant la pérennité des infrastructures, et que, de plus, il est en mesure de satisfaire ces besoins en réalisant les projets requis qui en découlent. Elle note, par ailleurs, que le réseau du Transporteur est conçu afin d'éviter toute congestion sur le réseau principal lorsque tous les équipements sont en opération<sup>131</sup>.

[309] La Régie retient également que la planification du réseau de transport fait l'objet d'une pièce déposée en preuve par le Transporteur dans ses dossiers tarifaires. Cette pièce présente tant la méthode de planification du réseau de transport que les investissements et les mises en service projetés sur un horizon de 10 ans<sup>132</sup>.

[310] La partie II du texte des Tarifs et conditions prévoit, quant à elle, les modalités encadrant la démarche préalable à l'élaboration de projets concrets, depuis l'étape où le client du service de point à point a identifié son besoin en service de transport par le dépôt d'une demande de service jusqu'à l'étape où il signe une convention de service, confirmant l'utilisation des services de transport correspondants.

[311] En ce qui a trait à l'alimentation de la charge locale, la partie IV des Tarifs et conditions précise, notamment, les informations que le Distributeur doit fournir au Transporteur afin que ce dernier puisse assurer la desserte de la charge locale et prévoir la planification du réseau en conséquence.

---

<sup>130</sup> Pièce B-250, Thème 3, paragraphes 84 à 93.

<sup>131</sup> Pièces B-129, HQT-20, document 1, pages 5 et 10; A-94-3, pages 88 et 174 et B-250, Thème 3, paragraphes 127 et 130.

<sup>132</sup> Pièce B-129, HQT-20, document 1, page 5.

[312] Considérant les divers outils réglementaires déjà en place mentionnés ci-dessus, les particularités du marché de gros au Québec caractérisé par un nombre limité de participants, les spécificités du réseau du Transporteur, ainsi que la capacité de ce dernier à répondre aux demandes de service conformes aux Tarifs et conditions, la Régie conclut qu'il n'est pas requis de prévoir et de codifier au texte des Tarifs et conditions l'ensemble des éléments constituant le processus de planification du Transporteur et les divers principes y afférents.

[313] La Régie retient, toutefois, le besoin exprimé par certains intervenants, notamment les clients du Transporteur, à l'effet de mieux comprendre les divers intrants liés à la planification. Ces intrants comprennent, entre autres, les critères de conception utilisés, les méthodologies employées pour la planification du réseau et dans la réalisation des études d'impact, ainsi que les modalités de prise en compte des besoins des clients<sup>133</sup>.

[314] La Régie retient également que les clients souhaitent être impliqués en temps opportun dans un processus ouvert et transparent et ainsi avoir la possibilité de tenir des échanges significatifs avec le Transporteur préalablement à l'élaboration de sa planification.

[315] La Régie est d'avis que la mise en place d'un cadre d'échanges ouvert et consacré aux aspects liés à la planification du réseau est justifiée dans les circonstances. Par la présentation des plans d'évolution des actifs tenant compte à la fois des besoins exprimés par les clients et du développement prévu du réseau, ces échanges permettront une meilleure compréhension des solutions à moyen et long termes telles que les envisage le Transporteur.

[316] La mise en place d'un tel cadre d'échanges doit donner aux clients du service de transport l'opportunité de tenir des discussions en temps opportun avec le Transporteur lui permettant d'en tenir compte dans son exercice de planification. Ces échanges et discussions se tiendront dans un cadre autre que celui d'un dossier réglementaire.

[317] Selon la Régie, la mise en place de ce forum d'échanges ne remplace pas et ne saurait interférer avec le processus formel de traitement des demandes de service présentées en vertu du texte des Tarifs et conditions. De même, la Régie est d'avis qu'au terme de ces discussions, il appartiendra au Transporteur de déterminer les projets qu'il

---

<sup>133</sup> Pièces C-6-33, page 7; C-13-50, paragraphe 378 et C-6-116, Planification, paragraphes 86, 91 et 124.

retient dans son plan d'évolution des actifs, lequel est présenté dans le cadre des dossiers tarifaires.

[318] Par ailleurs, la Régie considère que l'analyse des solutions n'impliquant pas des actifs de transport, tels la gestion de la demande ou les programmes d'efficacité énergétique ne devrait pas être incluse dans les sujets à traiter. Cette analyse relève de la responsabilité du Distributeur dans la gestion des approvisionnements en énergie pour desservir la charge locale. Les besoins en service de transport identifiés par le Distributeur tiennent compte de l'analyse comparative de ces solutions et de celles pouvant impliquer l'ajout d'actifs de transport. Le Transporteur pourra toutefois être appelé à fournir des informations sur les intrants, paramètres et méthodes qu'il a utilisés à cette fin.

[319] La Régie s'attend à ce que ces rencontres se tiennent au moins une fois par année. **Le Transporteur devra faire rapport de ces rencontres à la Régie par le biais d'un suivi administratif annuel.**

[320] Bien que les objectifs recherchés par la mise en œuvre d'un processus d'information et d'échanges en lien avec la planification du réseau visent prioritairement les clients actuels et potentiels du Transporteur et les autres participants des marchés limitrophes, ce processus pourra également être ouvert à la participation de groupes d'intérêt public, tels les associations de consommateurs et les groupes environnementaux.

[321] Considérant la nature de ce processus ainsi que les objectifs recherchés, aucun remboursement des frais afférents à ces rencontres ne sera accordé aux divers participants.

[322] **Considérant ce qui précède, la Régie demande au Transporteur d'ajouter au texte des Tarifs et conditions un appendice K intitulé « Processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport », libellé comme suit :**

*« Le Transporteur doit mettre en œuvre un processus d'information et d'échanges sur la planification de son réseau avec l'ensemble de sa clientèle. Ce processus a pour objectif de permettre une meilleure compréhension des méthodes utilisées par le Transporteur et d'assurer une plus grande transparence dans l'élaboration de la planification de son réseau. »*

*Le processus d'information et d'échanges doit comprendre des rencontres annuelles dans une démarche d'ouverture et de transparence envers l'ensemble de la clientèle, par l'échange d'informations favorisant l'élaboration de solutions compatibles avec le développement optimal du réseau de transport.*

*Le Transporteur doit faire rapport, une fois par année, à la Régie des rencontres tenues dans le cadre de ce processus. »*

## **7 THÈME 4 : ÉCARTS DE RÉCEPTION ET DE LIVRAISON**

[323] Le Transporteur explique que l'écart de réception correspond à la différence entre un volume d'électricité programmé par un client du service de transport et celui effectivement reçu par le Transporteur pour une heure donnée au point de réception<sup>134</sup>, tel que défini également dans l'ordonnance 890.

[324] Un écart de livraison représente la différence entre le volume d'électricité programmé par le client et celui effectivement livré par le Transporteur afin d'alimenter pour une heure donnée une charge située dans la zone de réglage<sup>135</sup>.

[325] Le Transporteur explique que les écarts créés lorsque les programmes ne sont pas respectés affectent l'équilibre offre/demande de son réseau et que cet équilibre est essentiel au maintien de la fiabilité de son réseau.

### **7.1 CENTRALES ASSUJETTIES**

[326] Lors de la phase 1 du présent dossier, le Transporteur a soumis à la Régie une proposition de modifications à l'annexe 4 des Tarifs et conditions. Cette proposition visait à appliquer le service de compensation d'écart de réception non seulement aux centrales localisées dans la zone réglage du Transporteur, mais également aux centrales situées à l'extérieur de sa zone de réglage lorsque ces dernières sont synchronisées à son réseau.

---

<sup>134</sup> Pièce B-250, Thème 4, paragraphe 15.

<sup>135</sup> Pièce B-250, Thème 4, paragraphe 16.

[327] Dans sa décision D-2009-015, la Régie s'exprimait comme suit quant à l'examen de cette proposition :

*« La Régie comprend que la proposition du Transporteur a pour effet d'appliquer le service de compensation d'écart de réception aux centrales qui sont dans sa zone de contrôle et aux centrales, hors de sa zone de contrôle, qui sont synchronisées à son réseau. La Régie considère que ce sujet n'a pas été traité de façon assez approfondie pour lui permettre d'accepter, au présent dossier, les modifications proposées par le Transporteur. »<sup>136</sup>*

[328] En phase 2, le Transporteur maintient sa proposition selon laquelle le service de compensation d'écart de réception doit s'appliquer aux centrales synchronisées à son réseau. La proposition du Transporteur diffère du texte adopté par la FERC, lequel ne vise que les centrales localisées dans la zone de réglage d'un transporteur. Il soumet que l'asynchronisme de son réseau avec les réseaux voisins crée une particularité qui n'est pas reflétée dans le texte adopté par la FERC, étant donné que les zones de réglage aux États-Unis sont, en règle générale, synchrones entre elles.

[329] Le Transporteur précise que la modification proposée vise à couvrir une situation particulière au Québec où des centrales situées à l'extérieur de sa zone de réglage peuvent parfois être synchronisées à son réseau de façon temporaire. Le Transporteur vise plus spécifiquement les centrales Saunders et Chute-des-Chats exploitées par OPG (les centrales d'OPG), situées dans la zone de réglage de l'Ontario. Ces centrales peuvent, lorsqu'elles sont isolées du réseau de l'Ontario et synchronisées à la zone de réglage du Transporteur, créer des écarts de réception sur le réseau du Transporteur.

[330] Le Transporteur précise que son objectif est de s'assurer que l'ensemble des centrales pouvant générer des écarts de réception sur son réseau soit soumis à l'autorité d'un responsable de l'équilibrage qui puisse gérer ces écarts lorsqu'ils surviennent.

[331] Dans le cas des centrales d'OPG, le Transporteur et l'Independent Electricity System Operator (IESO) ont signé une déclaration commune dans laquelle les parties reconnaissent que l'IESO, en tant que responsable de l'équilibrage, a les mêmes responsabilités, moyens et autorités dans la zone d'équilibrage de l'Ontario que le Transporteur envers les centrales situées dans sa zone de réglage. Il y est également

---

<sup>136</sup> Dossier R-3669-2008 Phase 1, page 107.

précisé que les écarts générés lorsque les centrales d'OPG sont synchronisées au réseau du Transporteur peuvent être gérés par l'IESO<sup>137</sup>.

[332] Le Transporteur propose que l'annexe 4 des Tarifs et conditions ne soit pas applicable aux centrales d'OPG, à la condition que les termes de la déclaration commune soient respectés, à défaut de quoi ces centrales devront être soumises à cette annexe lorsqu'elles sont synchronisées au réseau du Transporteur.

[333] Par ailleurs, le Transporteur se dit prêt à modifier le texte de l'annexe 4 afin de codifier l'exception d'application de cette annexe aux centrales synchronisées lorsque les coordonnateurs de la fiabilité concernés conviennent de garantir le respect des programmes<sup>138</sup>.

[334] En conclusion, le Transporteur fait valoir qu'une adaptation des modifications retenues par la FERC est nécessaire au Québec afin, d'une part, d'éviter l'exclusion des centrales synchronisées à son réseau de l'application d'un mécanisme de gestion des écarts et, d'autre part, d'éviter toute ambiguïté quant aux rôles des coordonnateurs de la fiabilité dans leur zone de réglage respective. Cette adaptation permettra également d'assurer un cadre supplétif dans l'hypothèse où des ententes telles que celles convenues avec l'IESO ne sont pas exécutées ou mises en œuvre suivant une compréhension commune.

[335] OPG appuie la proposition du Transporteur de codifier l'exception d'application du service de compensation d'écart de réception à l'annexe 4, tout en précisant que l'annexe 5 ne s'applique pas à elle<sup>139</sup>.

[336] Outre les centrales d'OPG situées à l'extérieur de sa zone de réglage, le Transporteur identifie les autres centrales pouvant créer des écarts de réception sur son réseau. Il s'agit de centrales situées dans sa zone de réglage, soit les centrales d'Énergie La Lièvre s.e.c, la centrale de cogénération de Kruger Inc., ainsi que la centrale de Churchill Falls appartenant à Churchill Falls (Labrador) Corporation Limited (CF(L)Co)<sup>140</sup>.

---

<sup>137</sup> Pièce C-12-5.

<sup>138</sup> Pièces B-250, Thème 4, paragraphe 28 et B-205, HQT-41, document 16.

<sup>139</sup> Pièce C-12-17, pages 5 et 6.

<sup>140</sup> Pièce B-91, HQT-10, document 1, page 4.

[337] Le Transporteur ajoute que les producteurs privés situés dans sa zone de réglage et détenant un contrat de service de transport pourraient également créer des écarts de réception sur son réseau. Il en est de même pour les centrales du Producteur générant des surplus que le Distributeur pourrait revendre en utilisant le service de point à point en vertu de la partie II des Tarifs et conditions.

[338] EBM constate que le Transporteur n'a pas soumis de preuve additionnelle en ce qui a trait aux modifications relatives aux centrales assujetties proposées en phase 1 du présent dossier. Selon l'intervenante, le Transporteur n'a pas rempli son fardeau de preuve à cet égard et n'a pas expliqué les impacts, du point de vue juridictionnel, d'un tel ajout.

[339] En argumentation, NLH soutient que le Transporteur ne fournit pas de justification raisonnable quant à sa proposition de modifications en ce qui a trait aux centrales synchronisées assujetties à l'annexe 4, plutôt qu'aux centrales situées dans la zone de réglage du Transporteur, tel que libellé dans le tarif *pro forma* de la FERC.

[340] NLH fait valoir que cette différence contrevient à la définition d'une zone de réglage prévue aux Tarifs et conditions. L'intervenante mentionne que le Labrador n'appartient pas à l'Interconnexion du Québec et que, par conséquent, la centrale Churchill Falls ne peut être considérée comme faisant partie de la zone de réglage du Transporteur, ni comme étant une ressource *on-system*, telle que définie par les Tarifs et conditions.

[341] En ce qui a trait à la situation particulière de la centrale Churchill Falls, le Transporteur mentionne, en argumentation, que son statut sur le réseau du Transporteur et les transactions qui y sont associées par NLH, ont fait l'objet de débats dans d'autres instances et que la Régie a rendu les décisions qui disposent de ces questions.

### ***Opinion de la Régie***

[342] La Régie retient de la preuve qu'un écart de réception est créé lorsque des sources de production ne livrent pas sur le réseau du Transporteur la quantité d'énergie programmée par le client. Dans un tel cas, le Transporteur est tenu d'offrir un service de compensation d'écart de réception, afin de corriger tout déséquilibre pouvant affecter l'exploitation fiable de son réseau.



[343] La Régie estime justifié que la production de toute centrale pouvant créer un impact sur le maintien de la fiabilité du réseau du Transporteur soit assujettie à l'annexe 4 des Tarifs et conditions. À cet égard, toutes les centrales synchronisées à son réseau sont susceptibles de créer de tels écarts, même si certaines d'entre elles sont situées à l'extérieur de la zone de réglage du Transporteur.

[344] Bien que la proposition du Transporteur diffère du texte adopté par la FERC, la Régie est d'avis que les modifications proposées sont adaptées à la réalité du réseau asynchrone du Transporteur.

**[345] En conséquence, la Régie accepte la proposition du Transporteur d'appliquer le service de compensation d'écart de réception aux centrales synchronisées à son réseau.**

[346] Par ailleurs, la Régie comprend de la proposition du Transporteur qu'il est possible, pour un producteur dont la centrale est située à l'extérieur de la zone d'équilibrage du Transporteur, d'être exempté de l'application des dispositions de l'annexe 4. Les responsables de l'équilibrage des deux réseaux devront alors convenir d'une entente à l'effet de garantir le respect des quantités programmées. La gestion des écarts sera ainsi assumée par le responsable de l'équilibrage du réseau où est située la centrale synchronisée au réseau du Transporteur.

**[347] Dans ce cas, et tant que les termes de cette entente seront respectés par les signataires, les centrales synchronisées visées seront exemptées de l'application de l'annexe 4 des Tarifs et conditions.**

**[348] Considérant que le texte des Tarifs et conditions établit les règles applicables à tous les utilisateurs du réseau, la Régie juge nécessaire que la possibilité de mesures d'exception soit codifiée à l'annexe 4 du texte des Tarifs et conditions par l'ajout du texte proposé par le Transporteur<sup>141</sup>. En conséquence, la Régie demande au Transporteur d'inclure une telle disposition dans ses Tarifs et conditions.**

---

<sup>141</sup> Pièce B-205, HQT-41, document 16, réponse à l'engagement 22.

## 7.2 IDENTIFICATION DES CLIENTS RESPONSABLES DES ÉCARTS

[349] Lors de l'audience, il a été question de la méthode qu'utilisera le Transporteur afin d'identifier et facturer les clients qui créeront les écarts de réception sur son réseau.

[350] Dans le cas où il n'y a qu'une seule transaction au point de réception, le service de compensation d'écart de réception s'applique au client responsable de l'écart. Dans le cas où plus d'un utilisateur transite sur le même chemin, le Transporteur indique qu'il n'a pas encore déterminé la méthode qu'il utilisera pour identifier le ou les clients qui devront être facturés. Toutefois, le Transporteur entend respecter le principe reconnu par la Régie dans la décision D-2009-015, à l'effet qu'il doit être en mesure d'identifier le client qui crée l'écart de réception pour le facturer<sup>142</sup>.

[351] Le Transporteur soulève la possibilité d'utiliser une méthode qui serait basée sur une règle du prorata afin de départager l'écart entre les différents utilisateurs qui transmettent un programme sur le même chemin.

[352] Le Transporteur reconnaît que le degré de complexité augmente avec le nombre d'utilisateurs, mais précise qu'il existe des moyens objectifs permettant de départager l'énergie sur une ligne de transport et que cet exercice ne lui semble pas impossible à réaliser. Il comprend que le client voudra s'assurer que la formule ou la méthode retenue soit reproductible et vérifiable<sup>143</sup>.

[353] En argumentation, le Transporteur rappelle que les Tarifs et conditions constituent un texte normatif d'application générale qui n'est pas conçu pour disposer de cas particuliers à la pièce ou à l'avance, *a fortiori* lorsqu'ils peuvent requérir une analyse des faits ou d'ordre technique pour déterminer ou départager la responsabilité pour la création d'écarts observés entre utilisateurs du réseau<sup>144</sup>.

[354] NLH plaide que les échanges tenus dans le cadre de la présente audience n'ont pas permis de résoudre la problématique liée à la détermination de la responsabilité des écarts lorsque plusieurs clients utilisent le même chemin<sup>145</sup>. Par ailleurs, l'intervenante soumet

---

<sup>142</sup> Pièce A-103-2, pages 86 à 88.

<sup>143</sup> Pièce A-103-2, page 95.

<sup>144</sup> Pièce B-250, Thème 4, paragraphe 30.

<sup>145</sup> Pièce C-13-50, page 44, paragraphe 217.

qu'un écart en provenance du Labrador devrait être traité comme un écart d'énergie entre réseaux (*inadvertent exchanges*) et non pas comme un écart de réception<sup>146</sup>.

### ***Opinion de la Régie***

[355] La Régie retient que le service de compensation d'écart de réception s'applique au client responsable de l'écart.

[356] La Régie comprend que le Transporteur n'a pas encore déterminé la méthode qu'il compte appliquer pour identifier le(s) client(s) responsable(s) d'un écart de réception lorsque plus d'un client utilise simultanément le même chemin.

[357] La problématique liée à l'identification des responsables des écarts de réception a fait l'objet de discussions dans le cadre de la phase 1 du présent dossier. La Régie s'exprimait comme suit, dans sa décision D-2009-015, en ce qui a trait à la situation particulière d'un des clients du Transporteur :

*« Selon le Transporteur, le service de compensation d'écart de réception s'applique à EBMI lorsqu'elle effectue des transactions de point à point, car le Transporteur peut identifier les heures où EBMI est la seule à transmettre un programme à l'entrée de son réseau. Par contre, pour les heures où plus d'un client effectue une réservation au point d'entrée, EBMI serait traitée comme réseau voisin et les écarts seraient considérés comme de l'énergie « inadvertante ».*

[...]

*En ce qui concerne EBMI, le Transporteur est en mesure de distinguer les circonstances où celle-ci doit être traitée comme un client du service de point à point du Transporteur de celles où elle doit être traitée comme un réseau voisin. La Régie est d'avis que tous les clients du service de transport doivent être soumis aux mêmes modalités relativement au service complémentaire de compensation d'écarts de réception, lorsqu'applicables. Ainsi, les modalités s'appliquent à EBMI lorsque le Transporteur est en mesure de déterminer qu'elle est responsable de l'écart observé. »<sup>147</sup> [nous soulignons]*

<sup>146</sup> Pièce C-13-50, page 43, paragraphe 211.

<sup>147</sup> Décision D-2009-015, dossier R-3669-2008 Phase 1, pages 106 et 107.

[358] La Régie note que le Transporteur souscrit au principe émis par la Régie à l'effet que le service de compensation d'écart de réception doit être facturé selon les modalités prévues lorsque le Transporteur est en mesure d'identifier le client responsable de cet écart. Elle retient que, dans certains cas, une analyse des faits ou d'ordre technique peut être requise pour déterminer ou départager la responsabilité des clients.

**[359] La Régie conclut que les modalités décrites à l'annexe 4 ne peuvent trouver application que lorsqu'il est possible, pour le Transporteur, de mesurer l'écart observé sur son réseau et d'identifier, par des moyens objectifs et vérifiables, le client responsable de cet écart.**

**[360] À défaut, le Transporteur devra appliquer la solution identifiée en phase 1, soit de traiter les écarts comme de l'énergie « inadvertante ».**

### 7.3 TARIFICATION

[361] Dans sa décision D-2009-015, la Régie s'exprimait comme suit quant à la tarification des services de compensation d'écarts de réception et de livraison :

*« Bien que sensible à la préoccupation du Transporteur d'offrir un service comparable à celui prévu par la FERC dans les ordonnances 890 et 890A, la Régie doit s'assurer, tout en respectant les particularités du marché québécois, que l'effet dissuasif de cette proposition n'est pas indu ni excessif, tout en maintenant un traitement équitable, à la fois pour le fournisseur du service et pour le client qui y est assujéti.*

[...]

*La Régie considère que l'utilisation d'un prix de marché satisfait l'objectif d'offrir une juste compensation au fournisseur du service, sans créer d'opportunités d'arbitrage pour les clients du Transporteur.*

***La Régie est d'avis que le prix de référence doit refléter les prix horaires sur les marchés limitrophes, ajustée des coûts de transport.***

[...]

***La Régie demande au Transporteur de déposer pour examen, dans le cadre de la Phase 2 du présent dossier, une proposition quant aux modalités d'application et d'implantation de l'approche retenue. »***<sup>148</sup>

[362] Quant au traitement des revenus de pénalités pouvant découler de la tarification du service, la Régie indiquait :

*« La Régie est d'avis que les revenus résultant des pénalités doivent être conservés par le Transporteur. Comme le Transporteur est celui qui gère ce service, il est normal qu'il en garde les revenus pour remise ultérieure aux clients par le biais d'un compte d'écart. »*<sup>149</sup>

[363] Pour donner suite à cette décision, le Transporteur soumet une nouvelle proposition de tarification et demande d'approuver les modifications proposées en ce sens aux annexes 4 et 5 des Tarifs et conditions. De plus, afin de compléter la mise en place des systèmes informatiques requis pour l'implantation de la nouvelle tarification, le Transporteur demande de fixer l'entrée en vigueur des annexes 4 et 5 à un délai de six mois après la décision finale de la Régie<sup>150</sup>.

[364] La proposition comprend trois paliers définis selon la quantité programmée :

- un premier palier pour les écarts de moins de 1,5 % ou 2 MW, selon la plus élevée de ces valeurs;
- un deuxième palier pour les écarts supérieurs à ceux du premier palier, mais inférieurs à 7,5 % ou 10 MW, selon la plus élevée de ces valeurs, et;
- un troisième palier pour les écarts supérieurs à 7,5 % ou 10 MW, selon la plus élevée de ces valeurs.

[365] La tarification proposée par le Transporteur tient compte de l'offre reçue de son unique fournisseur, le Producteur. Cette offre établit des prix de référence sur la base de prix horaires sur les marchés limitrophes de l'Ontario, de New York (NY) et de la Nouvelle-Angleterre (NE), lesquels sont ajustés pour tenir compte des frais d'accès à ces réseaux<sup>151</sup>.

<sup>148</sup> Décision D-2009-015, dossier R-3669-2008 Phase 1, page 111.

<sup>149</sup> Décision D-2009-015, dossier R-3669-2008 Phase 1, page 111.

<sup>150</sup> Pièce B-85, HQT-9, document 1, page 5.

<sup>151</sup> Pièce B-155, HQT-9, document 4.1 révisé.

[366] Selon cette offre, le Producteur fournit l'énergie à un prix par MWh correspondant au prix horaire le plus élevé entre :

- le Prix de vente NY;
- le Prix de vente NE; et
- le Prix de vente Ontario.

[367] Pour les deuxième et troisième paliers, le Producteur fixe un seuil minimum de 100 \$ CA/MWh.

[368] Toujours selon cette offre, le Producteur achète l'énergie à un prix par MWh correspondant au prix horaire le plus bas entre :

- le Prix d'achat NY;
- le Prix d'achat NE; et
- le Prix d'achat Ontario.

[369] Pour le deuxième palier, le Producteur fixe un seuil maximum de 25 \$ CA/MWh.

[370] Pour ce qui est du troisième palier, le Producteur achète l'énergie à un prix de 0 \$ CA/MWh<sup>152</sup>.

[371] Comme mentionné précédemment, la formule de prix inclut certains frais fixes pour tenir compte des frais afférents applicables sur les marchés limitrophes, notamment les frais de transport et les services complémentaires liés à la livraison ou à la réception, selon le cas.

[372] Le Transporteur propose d'appliquer un taux de pénalité de 10 % et de 25 % respectivement pour les écarts situés dans les deuxième et troisième paliers. Les sources d'énergie intermittentes sont exclues du taux de pénalité applicable au troisième palier, conformément à la décision D-2009-015.

---

<sup>152</sup> Pièce B-155, HQT-9, document 4.1 révisé.

[373] Le Transporteur soumet que la tarification des écarts doit tenir compte du contexte du marché québécois. Ce contexte se caractérise par la présence d'un seul fournisseur qui dispose de la capacité de production requise pour absorber, en tout temps, les écarts aléatoires générés par les utilisateurs du réseau, et ce, à l'intérieur de la zone d'équilibrage<sup>153</sup>.

[374] Selon le Transporteur, cette tarification reflète la décision D-2009-015 ainsi que les principes des ordonnances de la FERC et limite les occasions d'arbitrage qui pourraient compromettre la fiabilité du réseau du Transporteur.

[375] L'expert retenu par le Transporteur, Dr Ren Orans, précise que les prix minimum et maximum représentent la valeur de l'emmagasinage<sup>154</sup>. Selon le Transporteur, ces prix reflètent une réalité de marché et sont raisonnables si l'on tient compte de la capacité du Producteur de vendre et d'acheter au moment opportun.

[376] Le Transporteur soumet que toute divergence entre la formule de prix approuvée par la Régie pour les services d'écarts de réception et de livraison aux annexes 4 et 5 des Tarifs et conditions et le coût d'acquisition de ces services par le Transporteur auprès de son fournisseur créera un écart qui devra être inscrit dans un compte d'écart afin qu'il soit intégré aux revenus requis<sup>155</sup>.

[377] Enfin, pour ce qui est des revenus tirés des pénalités, le Transporteur propose de les verser dans un compte d'écart, conformément à la décision D-2009-015. Il précise que ce compte sera intégré aux revenus requis du Transporteur pour remise ultérieure aux clients<sup>156</sup>.

[378] L'ACEFQ recommande d'adapter les méthodes d'allocation de coûts de transport pour éviter un interfinancement en faveur de la clientèle de point à point, étant donné que le Transporteur ne prévoit pas que les coûts d'implantation et d'exploitation du système de tarification horaire seront compensés par les revenus qui en découlent<sup>157</sup>.

---

<sup>153</sup> Pièce B-250, Thème 4, paragraphe 49.

<sup>154</sup> Pièce B-182, page 12.

<sup>155</sup> Pièce B-85, HQT-9, document 1, page 9, paragraphe 73.

<sup>156</sup> Pièce B-85, HQT-9, document 1, page 8.

<sup>157</sup> Pièces C-4-22, page 7 et C-4-41, pages 25 et 26.

[379] L'ACEFQ, EBM, le RNCREQ et l'UC considèrent que l'insertion des seuils ou prix fixes de 0 \$ CA/MWh, 25 \$ CA/MWh et 100 \$ CA/MWh rendent la tarification non conforme à la décision D-2009-015, car elle ne reflète pas les prix horaires sur les marchés limitrophes<sup>158</sup>.

[380] L'expert Raphals pour le RNCREQ et l'UC précise qu'entre 2004 et 2008, le coût incrémentiel a dépassé 100 \$ CA/MWh en moyenne 18 % du temps. Au cours de cette même période, le coût décrémental a été inférieur à 25 \$ CA/MWh pendant 9 % des heures en moyenne<sup>159</sup>. Selon cet expert, le fait que ces prix existent de temps à autre dans le marché ne signifie pas qu'il s'agisse de prix horaires de marché. Ainsi, l'expert recommande de retirer, de la formule de tarification, les seuils de 100 \$ CA/MWh pour le prix incrémentiel et de 0 \$ CA/MWh et 25 \$ CA/MWh pour le prix décrémental<sup>160</sup>.

[381] EBM, référant aux données de 2009 et 2010, soumet que les prix horaires sur les marchés limitrophes étaient inférieurs à 100 \$ CA/MWh environ 95 % du temps et supérieurs à 25 \$ pour 72 % du temps. L'intervenante conclut qu'on ne peut ainsi affirmer que la formule proposée par le Transporteur est représentative des prix de marché<sup>161</sup>.

[382] EBM ainsi que le RNCREQ et l'UC et leur expert Raphals, concluent que la structure proposée par le Transporteur comporte une double pénalité, soit l'application des seuils et des taux de pénalité aux deuxième et troisième paliers<sup>162</sup>.

[383] L'expert Marshall pour EBM, est d'avis que la proposition du Transporteur ne reflète pas les ordonnances de la FERC, puisque la tarification proposée prévoit deux formules différentes pour l'établissement des prix incrémentiel et décrémental et que l'introduction des seuils fait en sorte que la formule peut varier selon le palier de tarification. Ces particularités de la tarification proposée engendreraient des pénalités supérieures à celles de 10 % et 25 % prévues par la FERC. L'expert est d'avis qu'un tel niveau de pénalité s'apparente aux pénalités applicables aux écarts intentionnels. Selon lui, la FERC prévoit que les transporteurs peuvent imposer, pour les écarts intentionnels,

---

<sup>158</sup> Pièces C-4-41, page 24; C-6-116, annexes 4 et 5, page 18, paragraphe 62 et C-3-78, pages 15 et 16.

<sup>159</sup> Pièce C-3-42, pages 1 et 2.

<sup>160</sup> Pièce C-3-58, Témoignage expert de Philip Raphals pour le RNCREQ et UC, pages 13 et 14.

<sup>161</sup> Pièce C-6-97, pages 5 et 6.

<sup>162</sup> Pièces C-6-116, annexes 4 et 5, page 20; C-3-78, page 15 et C-3-58, Témoignage expert de Philip Raphals pour le RNCREQ et UC, page 13.



des pénalités spécifiques. Toutefois, ils doivent dans ce cas être en mesure d'identifier de tels écarts<sup>163</sup>.

[384] L'expert Marshall souligne que la proposition de tarification du Transporteur ne prévoit pas qu'il facture, pour les écarts au premier palier, les écarts nets à la fin du mois, mais plutôt que chacun des écarts soit facturé, sur une base horaire. Un tel traitement représente, selon cet expert, un coût additionnel significatif pour le client.

[385] L'expert Marshall propose une formule alternative comprenant un seul prix de référence, lequel serait fonction de la situation d'Hydro-Québec à chaque heure. Dans le cas où Hydro-Québec serait importateur net, le prix de référence serait celui auquel les 10 derniers MW auraient été acquis sur les marchés limitrophes sur lesquels il importe. De manière analogue, si Hydro-Québec est exportateur net, le prix de référence serait celui qu'il a pu obtenir pour les 10 derniers MW, sur les marchés limitrophes sur lesquels il exporte. Une fois le prix de référence établi, les taux de pénalité de 10 % et de 25 % seraient appliqués pour les deuxième et troisième paliers<sup>164</sup>.

[386] L'expert Orans réfute cette alternative ainsi que celle de l'expert Raphals, qui ont pour effet de retirer les seuils minimum et maximum de la formule proposée. De son point de vue, ces propositions ne permettent pas de récupérer les coûts assumés par le Transporteur pour acquérir le service auprès de son fournisseur et ne respectent pas les principes de causalité des coûts et d'utilisateur-payeur<sup>165</sup>. De plus, elles ne fournissent pas un incitatif suffisant aux clients pour respecter leurs programmes.

[387] Dans sa preuve amendée, l'expert Marshall réfute cette position de l'expert Orans. Selon lui, si le Transporteur applique une formule déterminée par la Régie et qu'il remet les revenus qui en découlent à son fournisseur, il n'y a pas de sous-récupération. Quant aux opportunités d'arbitrage, il précise que les clients ne connaissent pas le niveau des tarifs de compensation d'écarts de réception et de livraison avant que ces écarts ne se produisent. L'expert mentionne également que les pénalités de 10 % et 25 % qui

---

<sup>163</sup> Pièce C-6-52, *Revised Evidence of William K Marshall - Imbalance Pricing And Related Issues Relative To Ferc Order 890*, pages 4, 5 et 10.

<sup>164</sup> Pièce C-6-52, *Revised Evidence of William K Marshall - Imbalance Pricing And Related Issues Relative To FERC Order 890*, pages 7 et 8.

<sup>165</sup> Pièce B-110, HQT-12, document 2, page 5.

s'ajoutent à ces prix devraient avoir un effet suffisamment dissuasif pour éviter que les clients dévient de leurs programmes<sup>166</sup>.

[388] EBM le RNCREQ et l'UC soulignent que l'offre du fournisseur n'a pas été négociée. EBM ajoute qu'aucune analyse n'a été demandée au fournisseur, notamment sur la valeur de l'eau emmagasinée<sup>167</sup>. De plus, EBM soumet que le Transporteur n'a pas effectué de vérification en profondeur en ce qui a trait aux prix minimum et maximum.

[389] Par ailleurs, selon EBM, puisque la Régie a juridiction pour déterminer un tarif qui est raisonnable, tout excédent à ce coût devrait être assumé par l'entité Hydro-Québec et ne pas faire partie des coûts à inclure dans le revenu requis<sup>168</sup>.

[390] En argumentation, NLH dit partager les critiques de l'expert Marshall quant aux modalités de tarification de ce service et leur conformité aux principes de la FERC.

[391] L'UMQ appuie la formule de prix soumise par le Transporteur. Toutefois, cette intervenante est d'avis que les coûts non recouvrables découlant d'une divergence entre la formule de prix des services d'écart approuvée par la Régie et le coût d'acquisition devraient être traités ultérieurement, le cas échéant, dans un autre forum, selon les dispositions des articles 26 et 34.5 des Tarifs et conditions<sup>169</sup>.

### ***Opinion de la Régie***

[392] La Régie juge utile de rappeler que l'objet de la présente phase, en ce qui a trait à la tarification des écarts de réception et livraison, porte sur l'examen de la proposition du Transporteur quant aux modalités d'application et d'implantation de l'approche retenue dans la décision D-2009-015.

[393] Lorsqu'elle approuve les tarifs, la Régie a le devoir de s'assurer qu'ils sont justes et raisonnables. Elle tient compte, à cet effet, du contexte particulier du Québec, mais aussi de la nature du service en question. Dans le cas présent, le service consiste en la compensation d'écarts aléatoires pouvant se produire de temps à autre. Aussi, selon la

---

<sup>166</sup> Pièce C-6-52, *Revised Evidence of William K Marshall - Imbalance Pricing And Related Issues Relative To FERC Order 890*, pages 9 et 10.

<sup>167</sup> Pièces C-6-116, annexes 4 et 5, page 22 et C-3-78, page 16.

<sup>168</sup> Pièce C-6-116, page 32, paragraphe 107.

<sup>169</sup> Pièce C-11-34, page 12, paragraphes 58 à 60.

preuve du Transporteur, il n'y a au Québec, pour l'instant, qu'un fournisseur apte à fournir ce service, soit le Producteur.

[394] La Régie rappelle que l'approche qu'elle a retenue en phase 1 est celle d'une compensation basée sur les prix horaires sur les marchés limitrophes dans lesquels le Producteur opère.

[395] La Régie juge que les prix de référence proposés par le Transporteur, lesquels diffèrent selon que le fournisseur achète ou vend l'énergie, reflètent de manière satisfaisante les prix horaires accessibles dans les marchés limitrophes. Ces prix offrent, dans le contexte prévalant au Québec, une base raisonnable pour établir la compensation du fournisseur. Il s'agit également de données publiques, connues des clients et facilement vérifiables.

[396] La Régie ne retient pas l'alternative proposée par l'expert Marshall comprenant un prix de référence horaire basé sur celui auquel les 10 derniers MW seraient réputés être acquis ou vendus par Hydro-Québec sur les marchés limitrophes, en fonction de la situation nette d'importation ou d'exportation. Cette approche ajouterait un niveau de complexité dans son application que la Régie, eu égard aux objectifs visés, ne juge pas requis.

[397] **En conséquence, la Régie accepte l'utilisation des prix horaires sur les marchés limitrophes proposée par le Transporteur et approuve la tarification proposée pour les écarts du premier palier.** La Régie est d'avis que cette formule satisfait aux exigences de la décision D-2009-015.

[398] **La Régie retient l'application des taux de pénalité de 10 % et de 25 % applicables sur le prix de référence pour les écarts des deuxième et troisième paliers respectivement.** La Régie est d'avis que ces majorations fournissent aux clients un incitatif adéquat pour respecter leurs programmes.

[399] En ce qui a trait aux prix proposés pour les deuxième et troisième paliers, la Régie partage la position de plusieurs des intervenants à l'effet que l'inclusion des seuils ou prix fixes de 0 \$ CA/MWh, 25 \$ CA/MWh et 100 \$ CA/MWh résulterait en une structure de prix qui, lorsque ces seuils sont appliqués, diffère du prix de marché observé dans les régions limitrophes à l'heure où la compensation survient. La Régie constate, sur la base des données historiques produites en preuve, que la compensation établie en vertu du tarif

proposé aurait été basée, dans une très forte proportion du temps, sur les seuils proposés plutôt que sur les prix horaires de marché. En ce sens, la proposition soumise par le Transporteur à cet égard ne respecte pas l'esprit de la décision rendue en phase 1.

[400] Par ailleurs, la proposition du Transporteur de tenir compte de la capacité d'entreposage du Producteur reflète une caractéristique qui lui est propre, lui permettant d'effectuer des transactions d'arbitrage sur les marchés en fonction de ses intérêts commerciaux. Cette caractéristique n'a cependant aucun lien avec les prix horaires de marché observés dans les régions limitrophes au moment où les écarts se produisent et où le service est rendu.

**[401] Pour ces motifs, la Régie rejette l'inclusion des seuils de 0 \$ CA/MWh, 25 \$ CA/MWh et 100 \$ CA/MWh dans la formule de tarification de ce service.**

**[402] La Régie accepte la proposition du Transporteur quant à l'inclusion des frais fixes qui reflètent les frais de transport et les frais des services complémentaires applicables sur les marchés limitrophes. La Régie est satisfaite de la description et de la méthodologie utilisée pour l'établissement de ces frais<sup>170</sup>. La Régie demande au Transporteur de mettre à jour, le cas échéant, ces montants dans le cadre des dossiers tarifaires.**

**[403] Par ailleurs, la Régie retient l'approche proposée par le Transporteur pour la facturation des écarts, laquelle est établie en tenant compte des prix horaires observés sur le marché au moment où chacun de ces écarts se produit.** Elle considère qu'un tel traitement est approprié, compte tenu de la formule de prix retenue et de la possibilité d'imputer à chaque client le montant correspondant au coût du service reçu, dans l'heure où l'écart survient.

**[404] Conformément à la décision D-2009-015, les revenus résultant des pénalités des deuxième et troisième paliers devront être traités par le biais d'un compte d'écart. La Régie accepte la proposition du Transporteur d'appliquer le solde du compte d'écart en réduction de son revenu requis.**

**[405] La Régie rejette la proposition du Transporteur de créer un compte d'écart qui capterait tout écart entre le coût du service résultant de la formule de prix**

---

<sup>170</sup> Pièce B-91, HQT-10, document 1, pages 8 à 10.

**approuvée par la Régie et le coût d'acquisition du Transporteur auprès de son fournisseur, le cas échéant.**

[406] La Régie juge que la formule de prix proposée par le Transporteur n'est pas conforme à la décision D-2009-015 qui établissait ses exigences pour déterminer une formule de prix qui soit juste et raisonnable, tant pour les clients que pour le fournisseur. La Régie est d'avis qu'il ne serait pas équitable envers les clients de permettre au Transporteur de récupérer, dans ses revenus requis, les écarts de coûts causés par une formule qu'elle considère comme n'étant pas conforme à sa décision.

**[407] La Régie demande au Transporteur de soumettre un texte conforme à la présente décision pour les annexes 4 et 5 des Tarifs et conditions.**

[408] Pour ce qui est de la question relative à l'affectation des coûts d'implantation du nouveau système associé à la tarification des services de compensation des écarts de réception et de livraison soulevée par l'ACEFQ, la Régie considère que cette question réfère à la méthodologie de répartition du coût de service et déborde, de ce fait, du cadre du présent dossier.

**[409] Par ailleurs, la Régie accorde le délai demandé de six mois à compter de la date de la décision finale avant l'entrée en vigueur des modalités retenues, afin de permettre au Transporteur de procéder aux travaux d'implantation du nouveau système de tarification. La Régie demande au Transporteur d'ajuster le libellé de l'article 44.2 du texte des Tarifs et conditions en conséquence.**

## **8 THÈME 5 : CRÉDITS POUR CLIENTS DU SERVICE EN RÉSEAU INTÉGRÉ PROPRIÉTAIRES D'INSTALLATIONS DE TRANSPORT**

[410] Le Transporteur propose de modifier l'article 30.9 des Tarifs et conditions afin de refléter les modifications apportées par la FERC à son tarif *pro forma* relativement au crédit octroyé au client en réseau intégré pour des installations de transport qu'il construit sur son propre réseau.

[411] Le Transporteur mentionne que les Tarifs et conditions prévoient actuellement que le client en réseau intégré qui ajoute des installations au réseau de transport du Transporteur après la date du début du service, a droit à une rémunération pour ces ajouts s'ils satisfont à deux conditions, soit i) les installations de transport sont intégrées à la planification et à l'exploitation du Transporteur et ii) les installations ont été planifiées en commun et installées en collaboration avec le Transporteur<sup>171</sup>.

[412] Le Transporteur soutient que la FERC a éliminé la deuxième condition mais maintenu la première, précisant que les installations dont le client est propriétaire sont considérées comme étant intégrées à l'exploitation du transporteur si elles sont intégrées à son réseau de transport, si elles procurent des avantages additionnels à ce réseau en termes de capacité et de fiabilité et si elles peuvent être utilisées par le transporteur dans l'exploitation de son réseau<sup>172</sup>.

[413] Le Transporteur explique que, selon l'ordonnance 888, les nouvelles installations appartenant à des clients en réseau donnaient droit à des crédits si elles étaient planifiées de concert avec le fournisseur de transport et si elles étaient implantées en coordination avec ce dernier. Dans l'ordonnance 890, la FERC rompt ce lien entre la planification conjointe et l'admissibilité aux crédits pour ces installations, jugeant que ce lien peut inciter le fournisseur de transport à refuser la planification conjointe pour éviter d'accorder des crédits au client propriétaire d'installations de transport.

[414] Le Transporteur propose de modifier l'article 30.9 des Tarifs et conditions afin de préciser i) que le client à qui appartiennent des installations de transport qui sont intégrées au réseau du Transporteur après la date de début de service n'a droit à une rémunération que dans la mesure où les installations en cause sont intégrées à l'exploitation des installations du Transporteur et ii) que ces installations sont présumées être intégrées à l'exploitation des installations du Transporteur si elles pouvaient être incluses dans les revenus requis annuels de ce dernier, conformément à l'appendice H, si elles lui appartenaient<sup>173</sup>.

[415] Le Transporteur soumet que la modification qu'il propose n'a pas d'impact sur la clientèle actuelle puisqu'il n'y a aucun client existant en réseau intégré. Il juge néanmoins

---

<sup>171</sup> Pièce B-250, Thème 5, paragraphe 3.

<sup>172</sup> Pièce B-250, Thème 5, paragraphes 4 et 5.

<sup>173</sup> Pièce B-250, Thème 5, paragraphe 1.

utile, raisonnable et opportun de mettre cette disposition à niveau avec l'ordonnance 890 au cas où cette situation devait changer<sup>174</sup>.

[416] S.É./AQLPA recommande d'accepter la proposition du Transporteur. Il soutient que la modification proposée est en ligne avec l'actuel appendice J des Tarifs et conditions, lequel prévoit une contribution maximale pour les postes de départ.

### ***Opinion de la Régie***

[417] La Régie juge pertinentes les modifications apportées à l'article 30.9, afin de rompre le lien établi entre la planification conjointe avec le Transporteur et l'admissibilité aux crédits pour de nouvelles installations appartenant au client en réseau intégré.

[418] La Régie constate, toutefois, que le Transporteur ne propose pas de reproduire intégralement le changement de texte de l'article 30.9 effectué par la FERC dans son ordonnance 890 :

« [...] *In order to receive such consideration the Network Customer must demonstrate that its transmission facilities are integrated into the planning and operations of the Transmission Provider to serve all of its power and transmission customers. [...] » (ordonnance 888, tarif *pro forma*, article 30.9)  
[nous soulignons]*

« [...] *In order to receive such consideration the Network Customer must demonstrate that its transmission facilities are integrated into the plans or operations of the Transmission Provider, to serve its power and transmission customers. [...] » (ordonnance 890, tarif *pro forma*, article 30.9)  
[nous soulignons]*

[419] La Régie comprend que l'approche du Transporteur est la même que celle de la FERC et que son intention est de refléter le sens et la portée des modifications apportées par cette dernière. La Régie juge que l'article 30.9 du texte du tarif *pro forma* de l'ordonnance 890 est plus précis à cet égard que celui proposé par le Transporteur.

---

<sup>174</sup> Pièce A-94-5, pages 164 et 165.

[420] Dans ce contexte, la Régie demande au Transporteur de modifier le libellé de l'article 30.9 en reproduisant, dans la version anglaise proposée, les termes soulignés dans la phrase suivante issue du texte du tarif *pro forma* de la FERC :

« [...] *In order to receive such consideration the Network Customer must demonstrate that its transmission facilities are integrated into the plans or operations of the Transmission Provider, to serve its power and transmission customers. [...] »*

[421] Cette même modification devra être reflétée dans la version française de cet article.

[422] Sous réserve de ce qui précède, la Régie accepte les modifications proposées par le Transporteur à l'article 30.9 des Tarifs et conditions.

## 9 THÈME 6 : CESSION OU REVENTE DE CAPACITÉ

[423] Le Transporteur propose de modifier les articles 23.1, 23.2 et 23.3 des Tarifs et conditions afin de supprimer le prix maximum de revente des services de transport pendant une période expérimentale, soit jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 2012<sup>175</sup>. Cette modification permettrait à un client de revendre son service de transport à un prix supérieur à son prix d'achat initial auprès du Transporteur.

[424] Selon les Tarifs et conditions actuellement en vigueur, le prix versé au revendeur ne peut excéder le plus élevé des montants suivants :

- le prix initial payé par le revendeur,
- le tarif maximum du Transporteur en vigueur au moment de la cession, ou
- le coût d'opportunité du revendeur<sup>176</sup>.

<sup>175</sup> Pièces B-164, page 2 et A-94-5, page 174.

<sup>176</sup> Pièce B-73, HQT-2, document 1, fiche article 23.1.



[425] Les modifications proposées visent aussi l'ajout, aux Tarifs et conditions, de l'appendice A-1 portant sur la formule de convention de service pour la revente, la cession ou le transfert du service de transport de point à point entre le cessionnaire et le Transporteur. L'article 23.1, tel que soumis, prévoit aussi que le Transporteur continue de facturer le revendeur selon les tarifs fixés dans sa convention de service et le créditera du prix indiqué dans la convention de service avec le cessionnaire<sup>177</sup>.

[426] Enfin, les modifications proposées à l'article 23.3 ont trait à l'obligation d'afficher sur le site OASIS toutes les ventes et cessions de capacité au plus tard à la date de début du service de la nouvelle cession<sup>178</sup>.

[427] Selon le Transporteur, la FERC, après avoir constaté que le prix plafond pour la revente de capacité de transport de point à point n'était plus juste et raisonnable et que la revente de capacité n'avait pas donné lieu à un marché secondaire actif, a annoncé, dans l'ordonnance 890, la levée du prix plafond. L'ordonnance 890-A précise que cette modification serait en vigueur jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 2010, moment où la FERC examinerait la pertinence de la maintenir, en fonction des résultats obtenus durant la période expérimentale proposée. Dans l'ordonnance 739, rendue le 20 septembre 2010, la FERC a maintenu la levée du prix plafond.

[428] Le Transporteur réfère aux résultats de la période expérimentale tenue par la FERC au cours de laquelle le nombre de transactions sur le marché secondaire est passé de 200 à 32 000<sup>179</sup>. De plus, il mentionne que l'ordonnance 739 de la FERC, qui fait le bilan de deux années d'essai de levée du prix plafond aux États-Unis, confirme l'absence de comportement abusif des revendeurs au cours de cette expérience, qu'ils soient ou non affiliés aux transporteurs<sup>180</sup>.

[429] Le Transporteur estime juste et raisonnable d'appliquer, avec les adaptations nécessaires, les modifications décidées par la FERC portant sur la revente de capacité qui, selon lui, favorisent le développement du marché secondaire, atténuent les risques des acheteurs de services de transport de long terme, optimisent les capacités de transport disponibles et stimulent l'utilisation du réseau de transport par ceux qui y attribuent une plus grande valeur<sup>181</sup>.

---

<sup>177</sup> Pièce B-73, HQT-2, document 1, fiche article 23.1.

<sup>178</sup> Pièce B-73, HQT-2, document 1, fiche article 23.3.

<sup>179</sup> Pièce B-132, HQT-8, document 2 révisé, pages 4 et 5.

<sup>180</sup> Pièce B-250, Thème 6, paragraphe 53.

<sup>181</sup> Pièce B-164, page 3.

[430] Par ailleurs, le Transporteur souligne que la Régie pourra revoir l'utilité de la mesure au terme de la période expérimentale proposée.

[431] S.É./AQLPA appuie la proposition du Transporteur, considérant que les modifications soumises permettront de maximiser l'usage des équipements existants.

[432] Selon l'ACEFQ, il n'est pas prouvé, étant donné la situation propre au Québec, que l'abolition du plafond de prix associé à la revente de capacité de transport favoriserait le développement d'un marché secondaire<sup>182</sup>.

[433] Cette intervenante considère que l'exigence pour le cessionnaire de signer une nouvelle convention de service et le fait que le revendeur demeure responsable de ses engagements compliquent la procédure de revente de capacité. Le Transporteur devrait ainsi offrir la possibilité au cessionnaire de signer une nouvelle convention de service directement avec le Transporteur, sur acceptation du revendeur, afin de libérer ce dernier de ses engagements. L'intervenante est d'avis que cela faciliterait l'administration et réduirait les coûts administratifs y reliés<sup>183</sup>.

[434] Le Transporteur plaide que les Tarifs et conditions prévoient déjà que le revendeur demeure responsable de l'exécution de ses obligations. Il s'oppose à la suggestion de l'ACEFQ, étant d'avis que la cession ne devrait pas affecter les droits existants du Transporteur<sup>184</sup>.

[435] EBM, le RNCREQ et l'UC s'opposent à la modification proposée par le Transporteur ayant trait à la levée du prix plafond.

[436] EBM est d'avis que l'expérience américaine est fort différente de celle observée au Québec où une grande partie de la capacité de transport ferme de long terme est détenue par une seule entité, soit le Producteur, et ce, pour de très longues périodes. EBM rappelle que l'ordonnance 888 prévoyait un prix plafond en raison d'un niveau insuffisant de compétitivité du marché secondaire. Dans ce contexte, l'intervenante est d'avis qu'un retrait du prix plafond donnerait au Producteur une position monopolistique sur le marché secondaire de la cession ou de la revente de capacité au Québec<sup>185</sup>.

---

<sup>182</sup> Pièce C-4-41, page 21.

<sup>183</sup> Pièce C-4-41, page 13.

<sup>184</sup> Pièce B-250, Thème 6, paragraphe 32.

<sup>185</sup> Pièces A-103-13, pages 164 à 166 et C-6-118, page 3.

[437] De plus, l'intervenante estime que la possibilité pour des entités affiliées de transiger, en vertu de l'article 23.3 des Tarifs et conditions, sans affichage préalable sur le site OASIS, pourrait créer un risque de discrimination<sup>186</sup>.

[438] L'expert Raphals pour le RNCREQ et l'UC, souligne que les phénomènes importants de congestion et de sous-investissement aux États-Unis, qui constituent la motivation principale de la FERC pour les modifications proposées, sont inexistantes au Québec<sup>187</sup>.

[439] De plus, l'expert précise que la FERC a décidé d'appliquer ces modifications à toutes les catégories de clients, incluant les entités affiliées, en concluant que les forces de marché, combinées avec la surveillance réglementaire de la FERC ainsi que le constat de compétitivité du marché secondaire, limiteraient la capacité des clients du service de transport d'exercer un pouvoir de marché. Or, depuis l'ouverture des marchés, il n'y a pas eu de transactions sur le marché secondaire. On ne peut ainsi prétendre que ce marché est compétitif au Québec<sup>188</sup>.

[440] L'expert Raphals ne voit pas d'enjeu de comparabilité à l'adoption de ces modifications.

[441] Se référant au document de la FERC intitulé *Staff Report on Capacity Reassignment*<sup>189</sup>, lequel fait le point sur la période expérimentale fixée, le RNCREQ soumet que l'expérience américaine n'est pas concluante sur l'effet du déplafonnement du prix de cession ou de revente de capacité, vu le nombre et le volume relativement faibles des transactions cédées à un montant supérieur au prix plafond qui aurait été en vigueur<sup>190</sup>.

[442] Selon le RNCREQ et l'UC, les constats de l'expert Raphals montrent que le contexte québécois n'exige pas cette modification. Les intervenants sont d'avis que le Transporteur ne s'est pas déchargé de son fardeau de preuve en ce qui a trait aux autres motivations comme la possibilité de bénéfices pour lui-même, ses clients, la charge locale ou la société québécoise en général.

---

<sup>186</sup> Pièce C-6-29, page 9.

<sup>187</sup> Pièces C-3-58, Témoignage expert de Philip Raphals, pages 18 et 19 et C-2-60, page 24.

<sup>188</sup> Pièces B-81, HQT-8, document 6, page 8 et C-3-58, Témoignage expert de Philip Raphals, pages 16 et 19.

<sup>189</sup> Pièce C-3-63.

<sup>190</sup> Pièce C-3-78, pages 11 et 12.

[443] Pour ce qui est des différences importantes entre les marchés américains et la situation au Québec, le Transporteur soumet que la possibilité de vendre au-dessus du prix plafond pourrait avoir un impact direct sur le service de transport disponible pour les joueurs intéressés et ainsi représenter un bénéfice pour la clientèle du Transporteur. Il ajoute que cette possibilité comporte des risques minimes d'abus hypothétiques impliquant les entités affiliées. Il partage la position de la FERC selon laquelle la possibilité pour les clients d'obtenir le service de transport sur le marché primaire assurera le caractère raisonnable des prix de vente<sup>191</sup>.

### ***Opinion de la Régie***

[444] La Régie partage les constats exprimés par certains intervenants quant aux différences entre le contexte québécois du transport d'électricité et celui observé aux États-Unis. Les particularités du contexte québécois portent, notamment, sur le fait qu'une seule entité détient les droits sur une très forte proportion des capacités disponibles des interconnexions pour de très longues périodes.

[445] La Régie juge que les données et considérations sur lesquelles a pu s'appuyer la FERC sont difficilement transposables dans le contexte québécois de transport d'électricité.

[446] La Régie rappelle, à cet égard, l'exigence suivante formulée dans la décision D-2009-008 :

*« Le Transporteur devra présenter les orientations et les solutions qu'il propose, avec justifications à l'appui, et préciser en quoi les modifications s'appliquent au contexte québécois de transport d'électricité. »*<sup>192</sup>

[447] La Régie juge que le Transporteur n'a pas démontré de manière satisfaisante en quoi les modifications qu'il propose peuvent se justifier dans le contexte québécois.

[448] Le Transporteur n'a soumis aucune étude des problématiques sous-jacentes ni démontré en quoi la présence d'un prix plafond pouvait expliquer l'absence de

---

<sup>191</sup> Pièce B-250, Thème 6, paragraphes 42, 44 et 49.

<sup>192</sup> Page 3.

développement d'un marché secondaire au Québec<sup>193</sup>. De même, il n'a pas démontré qu'un incitatif additionnel répondait à un besoin clairement exprimé par les clients.

[449] **En conséquence, la Régie rejette les modifications proposées à l'article 23.1 relatives à la levée du prix plafond pour une période expérimentale.** Les clients du service de transport conservent donc la possibilité de revendre des capacités de transfert sur le marché secondaire, en respectant les conditions actuellement prévues à cet effet.

[450] Par ailleurs, pour ce qui est de la recommandation de l'ACEFQ quant à la possibilité pour un cessionnaire de signer une nouvelle convention de service directement avec le Transporteur, la Régie note que l'article 23.2 des Tarifs et conditions actuellement en vigueur prévoit que le revendeur demeure responsable de l'exécution de ses obligations sauf si les parties impliquées, soit le Transporteur et le revendeur, s'entendent sur d'autres conditions. **La Régie juge que cette clause demeure appropriée et accepte l'ajout proposé par le Transporteur à l'article 23.2.**

[451] **En conséquence, la Régie accepte les modifications proposées par le Transporteur à l'article 23.1 relatives aux modalités de facturation. La Régie accepte également l'ajout de l'appendice A-1.** Elle considère raisonnable que le cessionnaire, en tant qu'utilisateur du réseau, soit régi par une telle convention de service.

[452] La Régie ne partage pas les préoccupations d'EBM ayant trait à la nécessité d'un affichage au préalable sur OASIS des capacités de transfert pouvant faire l'objet de cession ou de revente. L'intervenante ne l'a pas convaincue que les risques de situations de discrimination en faveur d'entités affiliées étaient fondés. La règle proposée, soit d'afficher au plus tard à la date de début de la cession, correspond à celle retenue par la FERC et s'applique à tous les clients, en cas de revente, qu'ils soient affiliés ou non au Transporteur.

[453] **La Régie accepte les modifications à l'article 23.3 relatives à l'obligation d'afficher sur le site OASIS toutes les ventes et cessions de capacité au plus tard à la date de début du service de la nouvelle cession.** Ces modifications faciliteront le suivi des transactions sur le marché secondaire et assureront une plus grande transparence.

---

<sup>193</sup> Pièce A-94-6, pages 55 et 56.

## 10 THÈME 7 : PÉNALITÉS LIÉES À L'EXPLOITATION

[454] Le Transporteur propose de modifier les articles 3, 13.4, 28.6 et 36.5 des Tarifs et conditions. Il prévoit appliquer à toutes les catégories de clients les pénalités en cas d'utilisation du réseau sans réservation ou au-delà de la capacité réservée.

### 10.1 PÉNALITÉS POUR USAGE NON AUTORISÉ

[455] Le Transporteur propose de modifier les articles 3 et 13.4 des Tarifs et conditions afin d'y refléter les modifications adoptées à la suite de l'ordonnance 890.

[456] Il fait valoir que la FERC, afin de promouvoir l'utilisation et l'acquisition ordonnées du service de transport, prévoit des pénalités d'exploitation, comme celles applicables en cas d'utilisation du réseau sans réservation ou au-delà de la capacité réservée.

[457] Cependant, la FERC laisse au transporteur la latitude de fixer le montant de la pénalité, dans le respect de certains principes énoncés dans l'ordonnance 890, à la condition que ce montant soit prévu expressément dans l'OATT du transporteur.

[458] La FERC modifie l'article 3 du tarif *pro forma* afin de préciser, de manière plus détaillée, que le client doit assumer le coût des services complémentaires fournis en lien avec l'utilisation du réseau sans réservation ou au-delà de la capacité réservée.

[459] L'ordonnance 890 ajoute au tarif *pro forma* une annexe 9 portant sur le service complémentaire de compensation d'écart de réception. Ce service est déjà prévu à l'annexe 4 du texte actuellement en vigueur des Tarifs et conditions.

[460] À l'instar de la FERC, le Transporteur modifie également l'article 3 des Tarifs et conditions pour y inclure une modification de concordance afin d'assurer la cohérence dans l'application de l'annexe 4 proposée<sup>194</sup>.

---

<sup>194</sup> Pièce B-85, HQT-9, document 1, page 7.

[461] Par ailleurs, la FERC modifie l'article 13.4 du tarif *pro forma* afin de préciser que lorsque des pénalités s'appliquent à un client, ce dernier est présumé avoir conclu la convention de service appropriée afin de permettre au transporteur de facturer les pénalités applicables au client.

[462] Le Transporteur explique qu'en vertu de la partie II des Tarifs et conditions, les clients du service de transport sont tenus de réserver la totalité de la capacité de service ferme ou non ferme qu'ils prévoient utiliser. Toutefois, il arrive que les programmations de service de transport effectuées par les clients excèdent les capacités réservées ou qu'un service soit programmé sans qu'il y ait eu de réservation au préalable<sup>195</sup>. La pratique du Transporteur est de respecter les programmes soumis et de fournir les services complémentaires requis à cette fin, à moins que la fiabilité du réseau n'en soit affectée.

[463] Le Transporteur rappelle que lorsqu'un client excède la capacité réservée, il doit assumer, en plus des pénalités prévues aux articles 13.7 et 14.5 des Tarifs et conditions pour les services de transport ferme et non ferme de point à point qui excèdent sa réservation, celles prévues à l'article 3 pour les services complémentaires associés aux capacités excédant la réservation<sup>196</sup>.

[464] Le texte actuel de l'article 3 prévoit déjà qu'advenant un usage non autorisé des services complémentaires de la part du client, ce dernier doit payer au Transporteur 150 % des tarifs applicables prévus aux annexes 1 à 7, ce qui représente une pénalité de 50 % des tarifs applicables aux services complémentaires<sup>197</sup>.

[465] Le Transporteur propose de modifier l'article 3 afin de préciser que l'obligation de payer les tarifs correspondant à un usage non autorisé des services complémentaires prévus aux annexes 1 à 7, incluant la pénalité de 50 % prévue à l'article 3, sera établie en fonction de la quantité de service de transport programmée, ou utilisée, mais non réservée. Le Transporteur soutient que la modification vient préciser les modalités d'application de la pénalité de 50 % des tarifs applicables aux services complémentaires déjà prévue dans le texte des Tarifs et conditions actuellement en vigueur<sup>198</sup>.

[466] Le Transporteur mentionne que la valeur de la pénalité, fixée à 50 %, a déjà été approuvée par la Régie. Il fait valoir qu'aucune considération relative à l'ordonnance 890

<sup>195</sup> Pièces B-250, Thème 7, paragraphes 3 et 4 et B-90, HQT-8, document 1 révisé, pages 7 et 8.

<sup>196</sup> Pièce B-90, HQT-8, document 1 révisé, pages 7 et 8.

<sup>197</sup> Pièce B-73, HQT-2, document 1, fiche article 3.

<sup>198</sup> Pièce A-94-6, page 77.

de la FERC ne justifierait de proposer une modification de cette pénalité dans le cadre du présent dossier. Il mentionne, par ailleurs, que le texte de l'article 3 du tarif *pro forma* de la FERC précise que « *The Transmission Provider shall specify the rate treatment and all related terms and conditions in the event of an unauthorized use of Ancillary Services by the Transmission Customer* »<sup>199</sup>.

[467] Le Transporteur confirme que l'article 3 s'applique tant au service ferme qu'au service non ferme et que les modifications proposées ne changent pas les modalités d'application de la pénalité de 50 % des tarifs des services complémentaires relatifs à un usage non autorisé en sus des tarifs des services complémentaires<sup>200</sup>.

[468] Selon le Transporteur, les modifications proposées permettront d'accroître la flexibilité et la performance des services complémentaires qu'il offre aux clients du service de point à point, tout en assurant la fiabilité du réseau par une plus grande précision dans la programmation. En effet, la pénalité de 50 % vise à décourager une programmation pour un service de transport qui n'a pas fait l'objet d'une réservation adéquate.

[469] Le Transporteur indique que cette pénalité diffère de celle intégrée à la tarification des écarts de réception, laquelle vise à décourager une livraison d'électricité inférieure ou supérieure à la quantité programmée<sup>201</sup>. Il précise que la pénalité de 50 % n'est pas applicable aux services complémentaires de compensation d'écarts de réception et de livraison, traités respectivement aux annexes 4 et 5 des Tarifs et conditions, puisque ce ne sont pas les mêmes quantités d'énergie qui sont visées<sup>202</sup>.

[470] Par ailleurs, afin de faciliter l'application de l'article 3 des Tarifs et conditions, le Transporteur propose de modifier l'article 13.4 afin de faire présumer l'existence d'une convention de service de transport de point à point lorsqu'un client soumet une programmation sans réservation au préalable. De l'avis du Transporteur, l'existence réputée d'un contrat fournit la base contractuelle par laquelle il pourra recouvrer la pénalité pour usage non autorisé du réseau auprès d'un client.

---

<sup>199</sup> Pièce B-78, HQT-8, document 3, pages 12 et 13.

<sup>200</sup> Pièces B-90, HQT-8, document 1 révisé, pages 7, 8 et 9 et A-94-6, pages 77, 78 et 79.

<sup>201</sup> Pièces B-250, Thème 7, paragraphe 9; B-90, HQT-8, document 1 révisé, page 8 et A-94-6, pages 81 et 82.

<sup>202</sup> Pièces A-94-6, pages 83, 89 et 90; B-90, HQT-8, document 1 révisé, page 8 et B-91, HQT-10, document 1, page 13.



### ***Opinion de la Régie***

[471] La Régie considère que les modifications proposées à l'article 3 s'inscrivent dans la continuité du texte actuel et apportent des précisions qui encadreront davantage l'application de la pénalité de 50 % aux tarifs des services complémentaires. Cette pénalité devra être assumée par tout client dont la programmation de service de transport excède la capacité réservée ou par tout client qui programme un service sans qu'il y ait eu de réservation au préalable.

[472] La Régie constate que le libellé des modifications apportées par le Transporteur, reproduisant celles du tarif *pro forma*, ne vise que le service ferme. Or, la preuve du Transporteur est à l'effet que la pénalité de 50 % prévue à l'article 3 s'applique tant au service ferme qu'au service non ferme, lorsqu'un client du service de point à point utilise le réseau sans réservation ou au-delà de la capacité réservée<sup>203</sup>. Le Transporteur confirme d'ailleurs que les modifications apportées ne changent pas les modalités d'application de l'article 3 actuel<sup>204</sup>.

[473] Comme l'a rappelé le Transporteur, les pénalités prévues aux articles 13.7 et 14.5 des Tarifs et conditions s'appliquent aux tarifs des services de transport tant ferme que non ferme qui excèdent la réservation.

**[474] Compte tenu de ce qui précède, la Régie demande au Transporteur de modifier le texte proposé à l'article 3 afin de préciser que la pénalité de 50 % prévue pour les services complémentaires s'applique tant au service ferme qu'au service non ferme.**

**[475] Par ailleurs, la Régie prend acte de l'affirmation du Transporteur à l'effet que la pénalité de 50 % prévue à l'article 3 des Tarifs et conditions ne s'applique pas aux services de compensation d'écarts de réception et de livraison.**

[476] De plus, la Régie considère que la modification de concordance de l'article 3 avec l'annexe 4 des Tarifs et conditions est également justifiée dans un souci de cohérence.

---

<sup>203</sup> Pièces B-250, Thème 7, paragraphes 3 et 4 et B-90, HQT-8, document 1 révisé, pages 7, 8 et 9.

<sup>204</sup> Pièce A-94-6, pages 77, 78 et 79.

[477] Relativement à la proposition de modifications à l'article 13.4, la Régie est d'avis qu'elle facilite l'application de l'article 3 aux clients effectuant des programmations sans réservation ni convention de service dûment signée. La Régie retient du libellé proposé à l'article 13.4 que cette présomption ne vaudra qu'aux fins de l'évaluation des frais et pénalités appropriés. Considérant cette précision, la Régie juge que les modifications proposées à l'article 13.4 sont justifiées.

**[478] La Régie accepte les modifications proposées par le Transporteur dans le texte des Tarifs et conditions à l'article 13.4 ainsi que celles proposées à l'article 3, sous réserve des dispositions prévues dans la présente section.**

## **10.2 PÉNALITÉS POUR DES VENTES NE SERVANT PAS À ALIMENTER LA CHARGE DÉSIGNÉE**

[479] Le Transporteur propose de modifier l'article 28.6 des Tarifs et conditions applicable au service de transport en réseau intégré, afin d'y inclure les modifications adoptées par la FERC. Le Transporteur propose d'apporter, par transposition, les mêmes modifications à l'article 36.5 de la partie IV des Tarifs et conditions.

[480] L'ordonnance 890 de la FERC prévoit que le transporteur doit préciser à l'article 28.6 les frais et les pénalités qui s'appliquent lorsque le client en réseau intégré utilise ce service, ou qu'il utilise le service secondaire prévu à l'article 28.4, pour effectuer des ventes qui ne servent pas à alimenter sa charge en réseau intégré.

[481] Le Transporteur rappelle que les articles 28.6 et 36.5 des Tarifs et conditions prévoient déjà que le client en réseau intégré et le Distributeur ne peuvent utiliser le service de transport prévu respectivement aux parties III et IV afin de vendre de la puissance et de l'énergie à des charges non désignées ou de fournir, directement ou indirectement, un service de transport à des tiers.

[482] Les modifications proposées par le Transporteur à l'article 28.6 visent à préciser les dispositions prévoyant que le client devra payer une pénalité s'il contrevient à cette restriction.

[483] Dans ce cas, le Transporteur indique que ce sont les dispositions de l'article 13.7 d) qui s'appliquent. Ainsi, le client en réseau intégré ou le Distributeur doit réserver un

service de point à point pour la totalité de ses livraisons qui ne servent pas à alimenter ses charges en réseau intégré ou la charge locale. De plus, advenant le cas où le client ne réserve pas le service de point à point approprié au préalable, il devra payer au Transporteur une pénalité de 50 % du tarif de transport de point à point applicable, en sus de celui-ci.

[484] Le Transporteur est d'avis que, par la nécessité de réservations précises, sa proposition de modifications favorise l'utilisation efficiente de son réseau en permettant à un plus grand nombre de clients d'y accéder. De plus, selon le Transporteur, les modifications proposées permettent d'éviter les conflits d'interprétation lorsqu'un client en réseau intégré ou le Distributeur utilise le réseau de transport, ou le service secondaire, à d'autres fins que l'alimentation de ses charges désignées<sup>205</sup>. Cette proposition de modifications permet également d'assurer que le client en réseau intégré et le Distributeur respectent les règles relatives à la désignation des ressources<sup>206</sup>.

[485] L'ACEFQ recommande de remplacer, à l'article 36.5 des Tarifs et conditions, le terme « faciliter » par « réaliser » dans l'expression « *pour faciliter une vente de gros de ressources qui ne serviront pas à alimenter une charge locale* ». L'intervenante fait valoir que le terme « faciliter » est imprécis et mentionne qu'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<sup>207</sup>.

[486] Le Transporteur ne s'objecte pas à cette recommandation<sup>208</sup>.

[487] Par ailleurs, l'ACEFQ considère que les pénalités liées à l'exploitation, payées par les clients du service de point à point et par les clients en réseau intégré, tant pour les services de transport que pour les services complémentaires, devraient être comptabilisées dans le revenu requis du Transporteur afin d'alléger le fardeau de la charge locale<sup>209</sup>.

[488] Le Transporteur soumet, à cet effet, que le traitement tarifaire des pénalités pourra être considéré dans le cadre d'un prochain dossier tarifaire<sup>210</sup>.

---

<sup>205</sup> Pièce B-73, HQT-2, document 1, fiches articles 28.6 et 36.5.

<sup>206</sup> Pièce B-250, Thème 7, paragraphes 2b) et 14.

<sup>207</sup> Pièce C-4-21, page 10.

<sup>208</sup> Pièce B-250, Thème 7, paragraphe 16.

<sup>209</sup> Pièces C-4-21, page 11 et C-4-41, page 18.

<sup>210</sup> Pièce B-250, Thème 7, paragraphe 18.

### *Opinion de la Régie*

[489] La Régie est d'avis que les modifications proposées par le Transporteur aux articles 28.6 et 36.5 des Tarifs et conditions auront pour effet de favoriser une utilisation efficace du réseau par l'imposition de pénalités en cas d'utilisation du réseau à d'autres fins que l'alimentation des charges désignées. Elle constate que ces modifications reflètent également l'objectif de la FERC, en y apportant les adaptations requises au Québec.

[490] En ce qui a trait à la modification du libellé proposée par l'ACEFQ à l'article 36.5, la Régie juge que le terme « faciliter » est moins restrictif que « réaliser » et s'inscrit en conformité avec l'article 28.6 du tarif *pro forma* issu de l'ordonnance 890 de la FERC.

[491] Par ailleurs, pour ce qui est du traitement tarifaire des revenus découlant des pénalités, la Régie retient la recommandation du Transporteur d'en faire l'examen dans un prochain dossier tarifaire.

**[492] La Régie accepte les modifications proposées par le Transporteur aux articles 28.6 et 36.5 des Tarifs et conditions et lui demande de présenter, lors d'un prochain dossier tarifaire, une proposition de traitement tarifaire des revenus découlant des pénalités liées à l'exploitation.**

## **11 THÈME 8 : AUTRES SERVICES COMPLÉMENTAIRES**

[493] Le Transporteur propose de modifier les annexes 2, 3, 6 et 7 des Tarifs et conditions afin d'y intégrer les modifications adoptées par la FERC.

[494] La FERC conclut que certaines ressources offertes sur le marché, telles la gestion de la demande, l'efficacité énergétique et la production décentralisée, doivent être traitées de manière comparable aux ressources de production. La FERC modifie en conséquence les annexes de son tarif *pro forma* relatives à la tarification des services complémentaires afin de prévoir cette éventualité.

[495] Le Transporteur propose d'apporter les mêmes modifications afin de permettre aux ressources autres que la production de fournir les services complémentaires suivants :

- Réglage de tension (annexe 2),
- Réglage de fréquence (annexe 3),
- Maintien de la réserve tournante (annexe 6), et
- Maintien de la réserve arrêtée (annexe 7)<sup>211</sup>.

[496] Le Transporteur précise que les modifications qu'il propose aux annexes 2, 3, 6 et 7 s'appliquent au service de transport de point à point et au service de transport en réseau intégré. Elles ne s'appliquent pas au service pour l'alimentation de la charge locale, lequel est traité à l'annexe 8 des Tarifs et conditions.

[497] Le Transporteur obtient actuellement la fourniture des services complémentaires à partir de centrales appartenant au Producteur situées sur le réseau, conformément aux dispositions actuelles des Tarifs et conditions. La possibilité, pour le Transporteur, d'acquérir ces services auprès d'autres ressources que la production accroît sa flexibilité d'approvisionnement de manière comparable aux conditions prévalant dans d'autres réseaux. De plus, cette modification offre aux clients une flexibilité additionnelle pour la fourniture des services complémentaires, comparable à celle qui est offerte dans d'autres réseaux.

[498] Le Transporteur précise que la mise en application des modifications qu'il apporte pourrait se traduire, par exemple, par la demande, associée à une réservation de service de point à point, d'utiliser des services complémentaires provenant d'une autre ressource. Le Transporteur évaluera alors si cette ressource est en mesure de fournir un service comparable à celui fourni actuellement par les centrales du Producteur<sup>212</sup>.

[499] Le Transporteur n'entrevoit pas actuellement de nouveaux besoins pour compléter la fourniture des services complémentaires existants. Il n'entend pas, non plus, faire appel aux producteurs privés pour fournir de la réserve synchrone, à moins qu'il ne reçoive une demande en ce sens.

---

<sup>211</sup> Pièce B-129, HQT-1, document 1 révisé, pages 22 et 23.

<sup>212</sup> Pièce B-90, HQT-8, document 1 révisé, page 9.

[500] Le Transporteur précise que toute ressource qu'il évaluera devra répondre aux mêmes critères et exigences en termes de rapidité, de qualité, d'efficacité et de fiabilité que les équipements de production. Les critères de conception et les exigences techniques relatives au raccordement des centrales au réseau diffèrent selon qu'il s'agisse de réserve tournante, de réserve arrêtée ou de réglage de fréquence.

[501] Quelle que soit la ressource envisagée pour fournir les services complémentaires, le Transporteur confirme qu'il n'est pas nécessaire de mettre à jour les normes qu'il utilise déjà, les exigences étant les mêmes, en termes de performance, que celles requises pour les équipements de production.

[502] À titre illustratif, le Transporteur identifie les ressources, autres que la production, qui pourraient éventuellement être envisagées pour la fourniture des services complémentaires. Il cite les volants d'inertie pour fournir de la réserve tournante, la gestion de la charge pour combler une partie des besoins en réserve 10 et 30 minutes, ou encore les équipements tels les condensateurs, les inductances ou compensateurs, pour le service de réglage de tension.

[503] Le Transporteur mentionne qu'il n'a effectué aucune étude de potentiel de ces ressources offertes sur le marché, incluant la gestion de la demande, puisqu'actuellement tous les services complémentaires visés sont fournis par le Producteur, conformément aux dispositions prévues aux Tarifs et conditions. Le Transporteur n'a pas, non plus, requis du Distributeur qu'il fasse les adaptations requises à la suite des propositions de modifications relatives à la fourniture des services complémentaires.

[504] L'ACEFQ n'est pas convaincue des affirmations du Transporteur à l'effet que les ressources autres que la production ne requièrent pas de normes spécifiques.

[505] À cet effet, le Transporteur soumet, en argumentation, que les modifications proposées aux annexes 2, 3, 6 et 7 ne requièrent pas la mise à jour des normes qu'il utilise déjà.

[506] Le GRAME soumet que le recours possible à des ressources autres que la production pour la fourniture des services complémentaires permettrait l'utilisation d'innovations technologiques, telles les *Flexible Alternating Current Transmission System* (FACTS) comprenant des équipements shunt ou série permettant de régulariser le niveau de tension d'un réseau par des moyens électroniques.

[507] Puisqu'aucun potentiel des ressources pouvant offrir la fourniture des services complémentaires n'a été identifié par le Transporteur, le GRAME recommande qu'une étude de ce potentiel soit réalisée par le Transporteur et déposée auprès de la Régie. Si cette étude démontre qu'un potentiel existe, une modification des dispositions prévues aux Tarifs et conditions devra être faite pour permettre l'intégration de ce potentiel<sup>213</sup>.

[508] Cet intervenant émet une préoccupation relative à la préservation des acquis en matière d'énergies renouvelables au Québec qui, selon lui, est également applicable au service de Maintien de la réserve tournante.

[509] L'expert Raphals pour le RNCREQ et l'UC ne s'objecte pas aux modifications proposées par le Transporteur aux annexes 2, 3, 6 et 7. Toutefois, il mentionne que la Régie ne s'est jamais penchée sur la question de la fourniture de ces services complémentaires par d'autres fournisseurs que le Producteur ou par des ressources autres que la production. Il soumet, néanmoins, qu'il serait souhaitable que la Régie requière du Transporteur un suivi de l'application concrète de ces modifications dans le prochain dossier tarifaire.

[510] Le RNCREQ et l'UC recommandent à la Régie d'examiner toute la question de la fourniture des services complémentaires avant de se prononcer sur les demandes de modifications proposées par le Transporteur<sup>214</sup>.

[511] S.É./AQLPA appuie la proposition du Transporteur. L'intervenant soumet que cette ouverture à d'autres ressources serait intéressante du point de vue environnemental en maximisant l'usage des équipements existants lorsque de nouveaux investissements peuvent être évités.

[512] En argumentation, le Transporteur reconnaît qu'il ne détient pas d'étude du potentiel des ressources susceptibles de fournir les services complémentaires. Toutefois, il fait valoir que l'absence de mesures exactes de l'impact futur d'un élargissement de l'offre des services complémentaires ne devrait pas empêcher l'accroissement de la flexibilité d'approvisionnement ni un traitement comparable de l'ensemble des ressources pouvant fournir ces services. L'évolution du marché et des impacts sur la clientèle, y

---

<sup>213</sup> Pièce C-8-32, page 21.

<sup>214</sup> Pièces C-3-78, page 25 et C-2-60, page 29.

compris le Distributeur, pourra être examinée en temps opportun, lors d'un prochain dossier tarifaire<sup>215</sup>.

### *Opinion de la Régie*

[513] La Régie est d'avis que les modifications proposées aux annexes 2, 3, 6 et 7 représentent une amélioration qui permettra, tant au Transporteur qu'aux clients, une plus grande flexibilité dans la fourniture des services complémentaires. Le Transporteur pourra alors recourir à des ressources autres que la production, dans la mesure où elles offrent un service comparable à celles fournissant actuellement les services complémentaires.

[514] La Régie ne retient pas la recommandation du GRAME d'exiger la réalisation et le dépôt d'une étude du potentiel des ressources autres que la production. Elle retient la proposition du Transporteur à l'effet que l'évolution du marché et des impacts sur la clientèle, y compris le Distributeur, pourra, au besoin, être examinée lors d'un prochain dossier tarifaire.

[515] Par ailleurs, la Régie considère que les autres enjeux soulevés par l'ACEFQ, le GRAME, le RNCREQ et l'UC dépassent le cadre d'examen du présent dossier.

**[516] Considérant ce qui précède, la Régie accepte les modifications proposées par le Transporteur aux annexes 2, 3, 6 et 7 des Tarifs et conditions.**

[517] Par ailleurs, la Régie note que la possibilité de recourir à des ressources autres que la production s'applique également à la fourniture, par le client, des services complémentaires de compensation d'écart de réception et de compensation d'écart de livraison traités respectivement aux annexes 4 et 5 des Tarifs et conditions.

---

<sup>215</sup> Pièce B-250, Thème 8, paragraphes 15 et 16.



## **12 THÈME 9 : SERVICE FERME CONDITIONNEL ET NOUVELLE RÉPARTITION DE LA PRODUCTION**

[518] Le Transporteur propose de modifier les articles 1.15, 13.4, 13.5, 13.6, 14.7, 15.4, 19.1, 19.3, 27, 32.3 et 40.3 des Tarifs et conditions.

[519] Les modifications soumises visent à offrir un service ferme conditionnel aux clients du service ferme de point à point de long terme et à en prévoir les priorités, modalités et conditions. Elles visent également à encadrer la possibilité d'offrir une nouvelle répartition des ressources, le cas échéant, et à offrir des options de réduction automatique de service aux clients du service en réseau intégré et au Distributeur.

### **12.1 SERVICE FERME CONDITIONNEL**

#### **12.1.1 OPTION DE SERVICE FERME CONDITIONNEL**

[520] Le Transporteur propose d'inclure les modifications apportées par la FERC à son tarif *pro forma*, moyennant les adaptations nécessaires, en instaurant un service ferme conditionnel en tant qu'alternative à des ajouts au réseau. Il fait valoir que cette nouvelle offre permettra d'accepter des demandes de service de transport qui, selon les Tarifs et conditions actuellement en vigueur, seraient autrement refusées en raison de brèves indisponibilités du service.

[521] Il soutient que les modifications proposées favorisent l'utilisation optimale du réseau de transport et en assurent la fiabilité, en prévoyant des conditions d'application qui tiennent compte des restrictions d'ordres technique, géographique et commercial propres à son réseau.

[522] Le Transporteur mentionne que le service ferme conditionnel est un service de transport ferme de point à point de long terme qui lui permet de fournir la totalité du service demandé, sauf pendant un nombre prédéterminé d'heures par année ou dans certaines conditions du réseau. Ces deux cas, qui constituent des conditions alternatives et

non des conditions cumulatives, sont identifiés dans la Convention de service prévue à l'appendice A des Tarifs et conditions<sup>216</sup>.

[523] Le Transporteur précise qu'il ne s'agit pas d'un troisième type de service de transport, mais plutôt d'une modalité du service ferme de point à point de long terme. Ainsi, mises à part les périodes ou conditions de réseau convenues avec le client, ce service est équivalent en tout point à un service de transport ferme et bénéficie des mêmes priorités<sup>217</sup>.

[524] Selon le Transporteur, le service ferme conditionnel sera davantage utilisé de manière transitoire, dans l'attente de la construction d'ajouts au réseau. Il précise que ce service pourra également être de durée indéterminée si le client refuse de procéder à des ajouts requis.

[525] Le Transporteur mentionne que les restrictions applicables au service ferme conditionnel, à certains moments de l'année, seront identifiées dans l'étude d'impact effectuée à la demande du client, après que le Transporteur ait établi qu'il ne peut répondre favorablement à la demande complète de service en raison d'une insuffisance de capacité sur le réseau de transport.

[526] S.É./AQLPA recommande d'approuver l'ajout du service de transport ferme conditionnel, lequel permet de maximiser l'usage des équipements existants.

[527] Cet intervenant recommande également qu'une liste de deux ou trois types de service de transport ferme conditionnel soit établie. Il demande que l'information relative à la capacité de transit disponible par chemin et par horizon soit publiée pour chacun d'eux<sup>218</sup>.

### ***Opinion de la Régie***

[528] La Régie note que la proposition d'ajout, par le Transporteur, d'un service ferme conditionnel, n'a fait l'objet d'aucune objection de la part des intervenants.

---

<sup>216</sup> Pièces B-132, HQT-8, document 2 révisé, page 17 et B-84, HQT-8, document 9, page 9.

<sup>217</sup> Pièce B-250, Thème 9, paragraphes 4 et 5.

<sup>218</sup> Pièce C-10-47, page 9.

[529] Elle considère que cette nouvelle option permettra d'optimiser l'utilisation du réseau du Transporteur, en acceptant des demandes de service de transport ferme qui, selon les Tarifs et conditions actuellement en vigueur, seraient autrement refusées en raison de brèves indisponibilités du service. Il en résulte donc une offre de service plus avantageuse pour la clientèle.

[530] La Régie retient que l'option d'un service ferme conditionnel n'est pas un nouveau service de transport mais qu'elle constitue plutôt une modalité du service ferme de point à point de long terme.

[531] La Régie ne retient pas la recommandation de S.É./AQLPA relative à l'établissement et à l'affichage de différents types de service de transport ferme conditionnel. Elle considère que les dispositions proposées sont suffisantes pour permettre aux clients d'exercer un choix éclairé.

**[532] La Régie accepte l'ajout, au texte des Tarifs et conditions, de l'option d'un service ferme conditionnel, tel que proposé.**

### **12.1.2 DÉFINITION DE L'EXPRESSION « CONDITIONS DU RÉSEAU »**

[533] Tel que prévu par l'ordonnance 890, le Transporteur propose d'ajouter un nouvel article 1.15 aux Tarifs et conditions afin de prévoir une définition de l'expression « Conditions du réseau » utilisée dans le cadre du service ferme conditionnel et d'en préciser l'application.

[534] Le Transporteur précise que les conditions du réseau auxquelles il réfère ont trait à des contraintes de réseau, telles les limites thermiques ou de fréquence, de même que les problèmes de tension ou de stabilité pouvant survenir sur le réseau de transport<sup>219</sup>.

[535] Toutefois, le Transporteur mentionne avoir retiré la notion de « *flowgate* » de la définition adoptée par la FERC puisque son réseau n'est pas synchronisé aux réseaux voisins et que, par conséquent, cette notion ne trouve pas application au Québec.

---

<sup>219</sup> Pièce A-94-6, page 119.

### *Opinion de la Régie*

[536] La Régie note que la proposition d'ajout de cette nouvelle définition n'a fait l'objet d'aucune objection de la part des intervenants. La Régie constate que l'expression « conditions du réseau » permettra au Transporteur de caractériser le service ferme conditionnel.

[537] **La Régie accepte le libellé de l'article 1.15 proposé par le Transporteur.**

#### **12.1.3 PRIORITÉ ET TARIFICATION DU SERVICE FERME CONDITIONNEL**

[538] Le Transporteur mentionne qu'à l'exception des heures ou des périodes auxquelles des conditions s'appliquent, les caractéristiques du service ferme conditionnel sont identiques à celles du service ferme de point à point de long terme, incluant notamment les priorités de réservation, de réduction et de renouvellement. En contrepartie des périodes pendant lesquelles certaines restrictions s'appliquent, le client est dégagé de sa responsabilité relative aux coûts des ajouts au réseau<sup>220</sup>.

[539] Le Transporteur précise qu'advenant le cas où des réductions s'avéraient nécessaires en dehors des périodes restrictives pour assurer la fiabilité du réseau, le service ferme conditionnel serait traité, en termes de priorité de service, sur la même base que les autres services de transport ferme pouvant soulager la contrainte de réseau<sup>221</sup>.

[540] Par contre, si les limitations au service ferme conditionnel s'appliquent, le Transporteur précise que ce service est alors subordonné aux autres services de transport ferme. Le service ferme conditionnel dispose alors de la même priorité de réduction que le service secondaire pour l'alimentation de la charge locale. Le Transporteur soumet que cette application des priorités reflète les pratiques de l'industrie<sup>222</sup>.

[541] Relativement à la tarification du service ferme conditionnel, le Transporteur mentionne que le tarif applicable est le même que pour le service ferme de point à point

---

<sup>220</sup> Pièce B-76, HQT-8, document 1, page 10.

<sup>221</sup> Pièce B-84, HQT-8, document 9, page 11.

<sup>222</sup> Pièce B-250, Thème 9, paragraphe 23.

de long terme. Questionné à ce sujet, il précise que le tarif est appliqué à la capacité réservée par le client, sans égard au nombre d'heures de réduction conditionnelle<sup>223</sup>.

### *Opinion de la Régie*

[542] La Régie comprend que le client, lorsqu'il refuse de procéder aux ajouts requis et souscrit au service ferme conditionnel, accepte que des restrictions de service puissent lui être appliquées, mais qu'en contrepartie il évite les frais d'ajouts au réseau qu'il devrait autrement encourir pour bénéficier d'un service ferme.

[543] La Régie juge satisfaisantes les justifications apportées par le Transporteur.

[544] **La Régie approuve les caractéristiques de priorité et de tarification du service ferme conditionnel, telles que proposées par le Transporteur.**

## **12.2 NOUVELLE RÉPARTITION DE LA PRODUCTION**

### **12.2.1 OPTION DE NOUVELLE RÉPARTITION DE LA PRODUCTION**

[545] Le Transporteur mentionne que la possibilité de répondre à une demande de service par une nouvelle répartition des ressources est déjà prévue aux Tarifs et conditions actuellement en vigueur, lorsque cette nouvelle répartition permet de fournir la totalité du service demandé de façon plus économique que la construction des ajouts requis pour donner suite à une demande de service de point à point

[546] Selon la proposition, l'option d'une nouvelle répartition des ressources pourra dorénavant, comme pour le service ferme conditionnel, être retenue pour une période transitoire, dans l'attente de la construction d'ajouts au réseau, ou pour une durée indéterminée en alternative à ces ajouts, si cela permet de fournir la totalité du service de transport.

---

<sup>223</sup> Pièce B-183, HQT-44, document 1, page 4.

[547] Le Transporteur mentionne que, comme pour le service ferme conditionnel, l'option de nouvelle répartition de la production permet de faire place à des transactions supplémentaires et favorise une utilisation optimale à long terme du réseau de transport<sup>224</sup>.

[548] L'ACEFQ soumet que les mots « de façon plus économique » devraient être conservés à l'article 27 des Tarifs et conditions. Selon l'intervenante, il importe que la minimisation des coûts soit prise en compte par le Transporteur dans ses études afin qu'il propose des solutions de moindre coût pour les clients du service de transport<sup>225</sup>.

[549] En argumentation, le Transporteur plaide qu'il est justifié de retirer l'expression « de façon plus économique » des articles 13.5 et 27. Le critère économique est une condition limitative dans la mesure où le Transporteur n'est pas tenu de procéder à la nouvelle répartition si elle ne permet pas de fournir le service de transport de façon plus économique que les ajouts au réseau. Selon lui, le critère économique sera vraisemblablement pris en compte par le client dans sa décision de requérir ou non l'option de nouvelle répartition puisqu'il est tenu d'en assumer les coûts<sup>226</sup>.

### ***Opinion de la Régie***

[550] La Régie note que la proposition du Transporteur, à l'effet de permettre le choix d'une option de nouvelle répartition de la production en cas d'insuffisance de capacité sur son réseau de transport, n'a fait l'objet d'aucune objection de la part des intervenants.

[551] La Régie reconnaît l'utilité d'offrir aux clients du service ferme de point à point de long terme, une option de nouvelle répartition de la production en tant qu'alternative à la construction d'ajouts au réseau ou encore, de manière transitoire, dans l'attente de la construction d'ajouts.

[552] Cette option de nouvelle répartition permettra de faire place à des transactions supplémentaires et favorisera une utilisation optimale à long terme du réseau du Transporteur.

---

<sup>224</sup> Pièce B-250, Thème 9, paragraphe 32.

<sup>225</sup> Pièce C-4-21, page 14.

<sup>226</sup> Pièce B-250, Thème 9, paragraphes 62 et 63.

[553] Relativement à la suggestion de l'ACEFQ, la Régie constate que dans les articles 13.5 et 27 des Tarifs et conditions, le retrait des mots « de façon plus économique » est jumelé au retrait d'expressions relatives à la réalisation d'ajouts. Elle considère, de plus, que le critère économique sera pris en compte par le client dans sa décision de requérir ou non l'option de nouvelle répartition puisqu'il est tenu d'en assumer les coûts.

**[554] En conséquence, la Régie accepte les modifications proposées par le Transporteur aux articles 13.5 et 27 relatives à l'option d'une nouvelle répartition des ressources.**

## **12.3 CONDITIONS D'APPLICATION RELATIVES AU SERVICE FERME CONDITIONNEL ET À LA NOUVELLE RÉPARTITION DE LA PRODUCTION**

### **12.3.1 RÉÉVALUATION BIENNALE**

[555] Le Transporteur mentionne que les options de nouvelle répartition de la production ou de service ferme conditionnel sont assujetties à une réévaluation biennale lorsque le client du service de transport refuse de procéder aux ajouts requis<sup>227</sup>. Cette réévaluation périodique permet de pallier aux difficultés inhérentes à la prévision des conditions de réseau sur une longue période de temps. Elle permet également au Transporteur d'établir si, compte tenu de l'évolution du réseau, il peut continuer d'assurer le service demandé en toute fiabilité.

[556] Le Transporteur soumet que la réévaluation biennale est réalisée aux frais du client du service de transport. À la suite de la réévaluation, le Transporteur ou le client peut mettre fin au service si les termes initiaux de l'entente ne conviennent plus<sup>228</sup>.

[557] L'ACEFQ remet en question la période de deux ans pour la réévaluation de la pertinence d'une nouvelle répartition et suggère que cette période soit réduite à un an afin de limiter l'accroissement du risque lié à l'évolution de la demande<sup>229</sup>.

---

<sup>227</sup> Pièce B-250, Thème 9, paragraphes 11 et 34.

<sup>228</sup> Pièce B-250, Thème 9, paragraphes 12, 29 et 30.

<sup>229</sup> Pièce C-4-21, page 5.

[558] En argumentation, le Transporteur s'oppose à cette suggestion de l'intervenante. Il plaide que sa proposition offre les outils et comporte toutes les réserves et les conditions permettant d'offrir le service ferme conditionnel et la nouvelle répartition des ressources, sans affecter la fiabilité du réseau. De plus, il soutient qu'il ne dispose pas des ressources suffisantes pour effectuer une réévaluation plus fréquente.

### *Opinion de la Régie*

[559] La Régie reconnaît le bien-fondé d'une réévaluation périodique, par le Transporteur, du service ferme conditionnel et de la nouvelle répartition de la production, aux frais du client qui se prévaut de ces options. Elle retient que cette réévaluation permettra d'assurer la fiabilité continue du réseau et la qualité du service aux autres clients<sup>230</sup>.

[560] La Régie considère suffisante la fréquence de la réévaluation proposée par le Transporteur, laquelle permet de pallier aux difficultés inhérentes à la prévision des conditions de réseau sur une longue période de temps et de tenir compte des contraintes de fiabilité.

**[561] La Régie accepte la proposition du Transporteur d'une réévaluation biennale du service ferme conditionnel et de la nouvelle répartition de la production.**

### **12.3.2 DEMANDE ÉCRITE**

[562] Le Transporteur soumet qu'une demande écrite doit être faite par le client qui demande l'une ou l'autre des options de nouvelle répartition de la production ou de service ferme conditionnel.

[563] Le Transporteur précise que la demande écrite est nécessaire pour qu'il puisse procéder à l'étude d'impact de ces options. Il justifie cette exigence par le fait que l'étude d'impact à réaliser est, dans ce cas, plus complexe, plus longue et plus coûteuse à réaliser qu'une étude d'impact habituelle et que les coûts supplémentaires sont à la charge du client. Cette confirmation écrite du client peut être faite dans la demande de service de transport, avant la convention d'étude d'impact, ou encore être intégrée à cette

---

<sup>230</sup> Pièce B-250, Thème 9, paragraphe 13.



convention. Le Transporteur soumet que cette confirmation doit être faite le plus tôt possible<sup>231</sup>.

[564] Selon l'ACEFQ, les modifications apportées à l'article 19.1 en ce qui a trait à l'avis de la nécessité d'une étude d'impact sur le réseau ne sont pas claires, à l'égard des coûts associés à l'étude des options de nouvelle répartition ou de réduction conditionnelle que le client pourrait vouloir faire réaliser.

[565] Selon l'expert Marshall pour EBM, une demande écrite du client, en référence à cette exigence du Transporteur incluse dans l'article 15.4 proposé, n'est pas nécessaire. Selon lui, la seule obligation du client est de soumettre une demande complète de service de transport. Si le Transporteur détermine qu'une étude d'impact est requise à la suite de la demande du client, la convention d'étude d'impact peut alors fournir au Transporteur la confirmation recherchée. Toute exigence additionnelle pour une demande écrite est redondante et peut entraîner des délais additionnels<sup>232</sup>.

[566] NLH demande le retrait de l'exigence d'une demande écrite par le Transporteur à l'article 15.4, laquelle n'apparaît pas dans le tarif *pro forma* de la FERC.

### ***Opinion de la Régie***

[567] La Régie retient que les études relatives aux options de service ferme conditionnel et de nouvelle répartition peuvent être plus complexes, plus longues et plus coûteuses à réaliser. La Régie considère que l'exigence d'une demande écrite permettra de s'assurer que le client convient de payer les coûts d'une telle étude d'impact.

**[568] La Régie accepte la proposition du Transporteur à l'effet de préciser, au texte des Tarifs et conditions, qu'une demande écrite du client de transport est requise afin de procéder à l'étude des options de service ferme conditionnel et de nouvelle répartition.**

[569] Toutefois, dans un souci de fournir toute l'information pertinente au client, la Régie est d'avis que le Transporteur doit offrir explicitement à ce dernier la possibilité

---

<sup>231</sup> Pièce B-250, Thème 9, paragraphes 15 à 18 et 33.

<sup>232</sup> Pièce C-6-52, *Revised Evidence of William K. Marshall on Hydro-Québec Tariff Relative to FERC Order 890*, page 4.

d'étudier ces options, au moment où il informe le client de la nécessité de réaliser une étude d'impact en raison de l'insuffisance de capacité sur son réseau de transport. Une telle information permettra au client d'effectuer un choix éclairé, à cet égard, dès cette étape.

**[570] La Régie demande au Transporteur d'apporter les modifications nécessaires, afin de clarifier les dispositions des articles 15.4 et 19.1 des Tarifs et conditions en ce sens.**

### **12.3.3 CONDITIONS D'OUVERTURE À LA NOUVELLE RÉPARTITION**

[571] Le Transporteur propose d'inclure, à l'article 15.4 des Tarifs et conditions, les conditions d'ouverture à une nouvelle répartition des ressources. Bien que l'énoncé de ces conditions soit nouveau, le Transporteur mentionne que sa procédure d'évaluation de l'opportunité d'une nouvelle répartition demeure inchangée. Il soumet que les conditions suivantes sont adaptées de l'ordonnance 890 :

- i. les ressources sont disponibles pour une nouvelle répartition pour la durée du service demandé;
- ii. le client a obtenu le consentement du propriétaire des ressources en cause;
- iii. le Transporteur a déterminé que la nouvelle répartition est techniquement faisable et n'est pas susceptible de compromettre la fiabilité et la stabilité du réseau;
- iv. la répartition permet de fournir la totalité du service demandé sans effectuer d'ajouts au réseau (hormis le cas où la nouvelle répartition s'applique afin d'offrir un service provisoire partiel, dans l'attente de la construction des ajouts au réseau, en vertu de l'article 19.7 des Tarifs et conditions);
- v. le client accepte de dédommager le Transporteur pour les coûts de ce service, conformément à l'article 27 des Tarifs et conditions.

[572] En ce qui a trait à la condition ii) relative au consentement, le Transporteur mentionne que l'utilisation de ressources de production pour une nouvelle répartition implique nécessairement le consentement de leur propriétaire. Il considère ce consentement discrétionnaire et présume que cette discrétion sera exercée de bonne foi.

[573] Le Transporteur soumet qu'il n'a pas à s'immiscer dans les relations entre ses clients potentiels et les propriétaires de centrales pouvant servir à la nouvelle répartition et à agir, ce faisant, comme intermédiaire de marché, ce qui mettrait son indépendance à risque.

[574] Le Transporteur soutient ainsi qu'il appartient au demandeur de l'option de nouvelle répartition d'obtenir le consentement du propriétaire d'une ressource appelée à servir à cette fin, au moment où cette information lui sera transmise par le Transporteur afin de permettre la poursuite de l'étude de sa demande. Il envisage que, dans un cas typique, ce consentement serait obtenu au moment de la signature de la convention d'étude d'impact afin d'éviter de procéder à l'étude de solutions qui ne seraient pas réalisables<sup>233</sup>.

[575] En audience, le Transporteur fait valoir que l'exigence de consentement est déjà présente à l'appendice C du texte actuellement en vigueur des Tarifs et conditions<sup>234</sup>.

[576] Quant à la condition iii) relative à la capacité du réseau de fournir la nouvelle répartition, le Transporteur soumet qu'elle est requise pour préserver la fiabilité du réseau de transport et tenir compte des restrictions d'ordres technique, géographique ou commercial qui lui sont propres.

[577] Pour ce qui est de la condition v) référant aux coûts, le Transporteur souligne que les articles 13.5 et 27 du texte actuellement en vigueur des Tarifs et conditions prévoient que le client a l'obligation de dédommager le Transporteur pour les coûts relatifs à la nouvelle répartition. Il précise qu'il ne peut qu'évaluer les coûts qui sont à sa connaissance et qui portent sur son réseau.

[578] Le GRAME soumet que la nouvelle répartition à partir des ressources associées au bloc d'électricité patrimoniale semble problématique et inapplicable. Selon cet intervenant, en vertu de l'article 15.4, le Transporteur doit requérir le consentement du propriétaire de la ressource, soit le Producteur, pour effectuer une nouvelle répartition de ressources qui seraient autrement associées à l'approvisionnement des marchés québécois<sup>235</sup>.

---

<sup>233</sup> Pièces B-250, Thème 9, paragraphes 41 et 42 et A-94-6, page 183.

<sup>234</sup> Pièce A-94-6, page 188.

<sup>235</sup> Pièce A-103-6, page 199.

[579] Le Transporteur répond qu'il ne peut effectuer de nouvelles répartitions visant à satisfaire une demande de service ferme de point à point de long terme qu'à partir de ressources qui sont disponibles, ce qui exclut les ressources désignées du Distributeur, puisque ces ressources ne peuvent faire l'objet d'engagements envers des tiers sur une base non interruptible. De plus, il précise que le propriétaire d'une centrale désignée devrait prendre, le cas échéant, les arrangements nécessaires avec le Distributeur avant de consentir à la nouvelle répartition<sup>236</sup>.

[580] Enfin, le GRAME se dit préoccupé de conserver les acquis du Québec en matière énergétique et demande de prévoir un libellé à l'article 15.4 afin que les choix en matière de répartition des ressources retiennent en priorité des ressources renouvelables, lorsque disponibles<sup>237</sup>.

[581] Le Transporteur s'oppose à cette proposition de l'intervenant. Selon lui, elle pourrait être contraire au principe de la fourniture d'un service de transport non discriminatoire pour l'ensemble de la clientèle<sup>238</sup>.

### ***Opinion de la Régie***

[582] La Régie retient que les conditions d'ouverture proposées par le Transporteur font déjà partie de sa procédure d'évaluation de la nouvelle répartition et que ces conditions sont adaptées de l'ordonnance 890.

[583] En ce qui a trait à la problématique soulevée par le GRAME relativement à l'utilisation, pour la nouvelle répartition, de ressources désignées du Distributeur dont le propriétaire est le Producteur, la Régie considère que le Distributeur serait nécessairement impliqué dans le processus de décision, en tant que client du Transporteur, puisqu'il devrait, au préalable, supprimer la désignation de toute ressource qui ferait l'objet d'engagements envers des tiers sur une base non interruptible.

---

<sup>236</sup> Pièce B-250, Thème 9, paragraphes 38, 81 et 82.

<sup>237</sup> Pièce C-8-32, page 46.

<sup>238</sup> Pièce B-250, Thème 9, paragraphe 87.

[584] La Régie ne retient pas la suggestion du GRAME de modifier l'article 15.4 des Tarifs et conditions afin de prévoir que toute nouvelle répartition des ressources soit faite en priorité à partir de ressources renouvelables, lorsque disponibles. La Régie considère, à cet égard, que la nouvelle répartition n'implique pas le changement des ressources en place, mais porte plutôt sur leur réallocation. De plus, il appartiendra au propriétaire de la ressource de donner son consentement, en tenant compte de l'ensemble des implications pouvant en découler.

**[585] La Régie accepte les conditions d'ouverture à la nouvelle répartition telles qu'explicitées par le Transporteur à l'article 15.4 des Tarifs et conditions.**

#### **12.4 OPTIONS DE RÉDUCTION AUTOMATIQUE**

[586] Le Transporteur propose, aux articles 32.3 et 40.3 des Tarifs et conditions, des modifications visant à fournir, aux clients du service en réseau intégré et au Distributeur, un service comparable à celui offert au client du service de point à point par le biais du service ferme conditionnel.

[587] Ces modifications sont à l'effet que le Transporteur examine dans l'étude d'impact, lorsque requises par le client en réseau intégré ou le Distributeur, les options d'installation de dispositifs automatiques de réduction du service comme solution de rechange à des ajouts au réseau.

#### ***Opinion de la Régie***

[588] La Régie constate que les modifications proposées par le Transporteur reflètent celles apportées au tarif *pro forma* de la FERC avec les adaptations nécessaires au contexte québécois.

**[589] La Régie accepte les modifications proposées aux articles 32.3 et 40.3 des Tarifs et conditions.**

**[590] Sous réserve des conclusions émises dans l'ensemble des sous-sections traitées dans le Thème 9, la Régie accepte les modifications proposées par le Transporteur aux articles 1.15, 13.4, 13.5, 13.6, 14.7, 15.4, 19.1, 19.3, 27, 32.3 et 40.3 des Tarifs et conditions, relativement aux options de service ferme conditionnel et de nouvelle répartition de la production.**

### 13 THÈME 10 : PRIORITÉ DE RENOUELEMENT

[591] Le Transporteur propose de modifier l'article 2.2 des Tarifs et conditions relatif au droit de renouvellement accordé aux clients du service de transport ferme de point à point de long terme.

[592] Le Transporteur mentionne que, selon la FERC, le droit de renouvellement prévu au tarif *pro forma* depuis l'ordonnance 888 est peu compatible avec les obligations qui en résultent pour les transporteurs en ce qui a trait à la planification et à l'amélioration des réseaux requises pour donner effet à ces renouvellements. Elle ne considère plus les conditions requises à cet égard comme étant justes, raisonnables et non indûment discriminatoires<sup>239</sup>.

[593] Dans l'ordonnance 890, la FERC se donne pour objectif de rendre proportionnelles les obligations des détenteurs d'un droit de renouvellement aux obligations de planification et de construction imposées aux transporteurs par l'existence de ce droit<sup>240</sup>.

[594] De façon à mieux assortir le droit de renouvellement aux échéanciers de planification et de construction des transporteurs, la FERC porte de un à cinq ans la durée minimale d'un contrat de service de transport de long terme afin que le client puisse bénéficier d'une priorité de renouvellement.

[595] Corrélativement, la FERC porte de 60 jours à un an avant l'expiration du contrat, la date limite pour le préavis que le client doit transmettre au transporteur afin de l'informer de son choix d'opter pour le renouvellement.

---

<sup>239</sup> Pièce B-129, HQT-1, document 1 révisé, page 24.

<sup>240</sup> Pièce B-129, HQT-2, document 2 révisé, fiche article 2.2.

[596] Le Transporteur propose donc de modifier l'article 2.2 des Tarifs et conditions afin d'accorder la priorité de renouvellement au client du service de transport ferme de long terme qui souscrit ce service pour une convention de service d'une durée minimale de cinq ans et d'assujettir le maintien d'une priorité de renouvellement à l'envoi d'un préavis écrit d'exercice d'une durée minimale de un an<sup>241</sup>.

[597] Le Transporteur prévoit une règle de mise en œuvre transitoire de ces modifications pour les demandes pendantes et les conventions de service en cours. Ainsi, il propose que les conventions de service conclues avant la date d'entrée en vigueur des modifications, ou liées à une demande de service antérieure à cette date, se conforment aux nouvelles exigences à compter de la première occasion d'exercice du droit de renouvellement après la date d'entrée en vigueur des modifications. Quant aux conventions de service dont la durée résiduelle de service est de plus de cinq ans à la date d'entrée en vigueur des modifications, il propose qu'elles soient visées par l'obligation de donner un préavis de un an pour leur renouvellement à compter de cette date<sup>242</sup>.

[598] Le Transporteur précise que cette période transitoire de mise en œuvre ne doit pas être confondue avec une quelconque forme de droit acquis<sup>243</sup>. Au terme de la période transitoire, le client désireux de maintenir sa priorité de renouvellement devra nécessairement renouveler son contrat de service pour une durée minimale de cinq ans.

[599] Ces modifications visent, selon le Transporteur, un meilleur équilibre entre, d'une part, les droits et obligations du client du service de transport ferme de long terme et, d'autre part, l'obligation du Transporteur de planifier et de construire son réseau en tenant compte de l'exercice possible de ces droits de renouvellement. Le Transporteur fait valoir que, selon les dispositions actuellement en vigueur des Tarifs et conditions et compte tenu du fait qu'il doit tenir compte de l'exercice des droits de renouvellement, un client possédant un contrat de un an seulement reçoit, en quelque sorte, une garantie de service prolongé supérieure à ses engagements et à ce qu'il doit payer au Transporteur.

[600] Le Transporteur estime être privé de revenus additionnels, ne pouvant commercialiser cette capacité engagée sur une base annuelle sans savoir, avant soixante jours de la fin du contrat, si le client renouvellera celui-ci. Cette situation, qui résulte en une incertitude des capacités de transfert disponibles, représente également une perte

---

<sup>241</sup> Pièce B-250, Thème 10, paragraphe 1a)b).

<sup>242</sup> Pièce B-129, HQT-2, document 2 révisé, fiche article 2.2.

<sup>243</sup> Pièce B-250, Thème 10, paragraphe 29.

d'opportunité pour la clientèle. Les modifications proposées apporteront une plus grande certitude aux ATC pour les années futures, ce qui est à l'avantage de la clientèle.

[601] Le Transporteur indique que les échéanciers de planification et de construction des composantes de son réseau varient selon la nature et les caractéristiques de ces composantes et ne sont pas nécessairement de cinq ans. Toutefois, l'imposition d'un terme minimal de cinq ans constitue, à son avis, une mesure pertinente, applicable et raisonnable dans le contexte de son marché<sup>244</sup>.

[602] De plus, un terme minimal de cinq ans protège la charge locale en assurant que seuls les clients ayant des obligations à long terme disposent de la priorité de renouvellement à échéance<sup>245</sup>.

[603] Le Transporteur apporte également une modification à l'article 2.2 des Tarifs et conditions afin de préciser l'existence du droit de préemption lorsqu'une demande de service concurrente émane d'un client admissible, qu'il s'agisse d'un client existant ou d'un nouveau client du service de transport<sup>246</sup>.

[604] Il mentionne que le changement proposé a pour but d'apporter davantage de clarté à l'article 2.2. Il n'existe aucune raison, selon lui, d'empêcher un client existant de présenter une demande concurrente<sup>247</sup>.

[605] À son avis, aucune justification d'ordre commercial ou réglementaire, y compris dans le texte de l'ordonnance 890 ou dans les pratiques commerciales, ne permet de limiter le droit de préemption aux seuls cas où une demande concurrente provient d'un client admissible n'ayant aucune convention de service en vigueur<sup>248</sup>.

[606] S.É./AQLPA appuie les modifications proposées par le Transporteur. L'intervenant considère que la proposition rejoint sa préoccupation de maximiser l'usage des équipements existants, réduisant ainsi la pression pour la construction de nouveaux équipements.

---

<sup>244</sup> Pièce B-250, Thème 10, paragraphes 16 et 17.

<sup>245</sup> Pièce B-250, Thème 10, paragraphe 25.

<sup>246</sup> Pièce B-250, Thème 10, paragraphe 1d).

<sup>247</sup> Pièce A-103-6, pages 29 à 32.

<sup>248</sup> Pièce B-250, Thème 10, paragraphe 22.



[607] Le RNCREQ et l'UC sont en accord avec la prorogation à cinq ans de la durée minimale de la convention de service pour avoir droit à la priorité de renouvellement, compte tenu des obligations non justifiées imposées au Transporteur et des limitations d'accès aux capacités de transfert engendrées par les dispositions actuellement en vigueur.

[608] L'ACEFQ considère que la durée de cinq ans ne correspond pas nécessairement à l'échéancier de planification et de construction des équipements du Transporteur. Toutefois, il s'agit là d'un compromis minimal visant à reconnaître que la charge locale est la première responsable du financement du réseau de transport.

[609] En ce qui a trait à la précision apportée par le Transporteur relative à l'existence du droit de préemption lorsqu'une demande de service concurrente émane d'un client admissible, qu'il s'agisse d'un client existant ou d'un nouveau client du Transporteur, cette intervenante propose de maintenir l'énoncé des dispositions actuellement en vigueur, soit que « [...] *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* [...] »<sup>249</sup>.

[610] EBM et NLH ne forment pas d'objection à la proposition du Transporteur relative au terme minimal de cinq ans, au préavis d'exercice d'une durée minimale de un an et à la règle de mise en œuvre transitoire pour les demandes pendantes et les conventions de service en cours.

[611] L'expert Roach pour EBM conteste la décision du Transporteur de retirer le mot « nouveau » des termes « nouveau client admissible », mot que le Transporteur avait ajouté dans son complément de preuve de mars 2009 puis retiré dans sa preuve amendée de juin 2010, au motif que ce retrait n'est pas conforme à l'ordonnance 890.

[612] Cet expert précise que la FERC n'a pas modifié les termes « *new Eligible Customer* » dans l'ordonnance 890. À son avis, la présence du mot « *new* » est motivée par une volonté de protéger les clients existants du service ferme de transport de la concurrence d'autres clients existants et le fait de le retirer a des conséquences<sup>250</sup>.

---

<sup>249</sup> Pièce C-4-41, page 20.

<sup>250</sup> Pièce A-103-20, pages 105 à 112.

[613] Le Transporteur plaide que l'élimination de toute concurrence d'un client existant ne trouve aucun appui dans les ordonnances de la FERC ou de la Régie. Elle contribuerait, à son avis, au caractère injuste et déraisonnable du régime actuel dénoncé par la FERC. Il ajoute que le mot « nouveau » ne se trouve pas dans la version actuellement en vigueur des Tarifs et conditions<sup>251</sup>.

### *Opinion de la Régie*

[614] La Régie constate que la proposition du Transporteur de porter, d'une part, de un à cinq ans la durée minimale d'un contrat de service ferme de point à point de long terme pour que le client puisse bénéficier d'une priorité de renouvellement et, d'autre part, de soixante jours à un an le délai pour le préavis à transmettre au Transporteur pour exercer ce droit, n'est pas contestée.

[615] La Régie juge que le terme de cinq ans est acceptable, compte tenu des droits et obligations des clients du service de transport ferme de long terme et de l'obligation du Transporteur de planifier et de construire son réseau en tenant compte de l'exercice possible des droits de renouvellement par les clients.

**[616] La Régie accepte la proposition du Transporteur de porter de un an à cinq ans la durée minimale d'un contrat de service de transport ferme de point à point de long terme pour qu'un client ait droit à une priorité de renouvellement, en vertu de l'article 2.2 des Tarifs et conditions.**

**[617] De même, la Régie accepte que le client soit tenu de donner un préavis écrit au Transporteur d'au moins un an avant la date d'expiration de sa convention de service de transport pour pouvoir exercer sa priorité de renouvellement.**

**[618] La Régie accepte également la règle proposée par le Transporteur de mise en œuvre transitoire de ces modifications pour les demandes pendantes et les conventions de service en cours.**

[619] En ce qui a trait au changement de texte proposé par le Transporteur pour confirmer l'existence d'un droit de préemption lorsqu'une demande de service

---

<sup>251</sup> Pièce B-250, Thème 10, paragraphes 47 et 48.

concurrente émane d'un client admissible, qu'il s'agisse d'un client existant ou d'un nouveau client du service de transport, la Régie constate ce qui suit.

[620] Les premiers Tarifs et conditions du Transporteur, approuvés par la Régie dans sa décision D-2003-12, traduisaient intégralement à l'article 2.2 les termes du tarif *pro forma* de la FERC. On y retrouve ainsi l'expression « une demande concurrente de la part d'un nouveau client admissible ».

[621] Dans sa décision D-2006-66, la Régie accepte de modifier cette expression selon la formulation « une nouvelle demande concurrente de la part d'un client admissible ». Le Transporteur justifiait alors le changement apporté comme étant une précision confirmant le sens de la disposition<sup>252</sup>.

[622] Dans le présent dossier, le Transporteur dépose, en mars 2009, un complément de preuve dans lequel il propose la formulation « une demande concurrente de la part d'un nouveau client admissible ». Puis, dans sa preuve amendée de juin 2010, il retire le mot « nouveau », d'où la proposition suivante « une demande concurrente de la part d'un client admissible ».

[623] **La Régie accepte le retrait du mot « nouvelle » de l'expression « nouvelle demande concurrente ».** Selon la Régie, cette modification est justifiée puisque toute demande concurrente au moment de l'exercice du droit de renouvellement doit être considérée en conformité avec les règles de priorité établies dans les Tarifs et conditions.

[624] Quant à l'expression « client admissible », la Régie retient la proposition contenue dans la preuve amendée du Transporteur, laquelle maintient inchangé le libellé approuvé par la décision D-2006-66. De plus, la Régie retient de la preuve que cette expression ne vise pas à donner à l'article 2.2 un sens différent de celui de la FERC.

[625] **En conséquence, la Régie accepte la formulation proposée pour l'article 2.2 par le Transporteur dans la version amendée de sa preuve, soit le retrait du mot « nouvelle » devant les mots « demande concurrente » et le maintien du texte en vigueur pour ce qui a trait à la notion de « client admissible ».**

---

<sup>252</sup> Pièce C-6-102, page 5.

## 14 THÈME 11 : ACQUISITION DU SERVICE DE TRANSPORT : DÉLAIS POUR ÉTUDES D'IMPACT, PROLONGATION POUR COMMENCEMENT DU SERVICE ET PRIORITÉ DES RÉSERVATIONS

### 14.1 DÉLAIS POUR ÉTUDES D'IMPACT

[626] Le Transporteur propose d'ajouter respectivement aux parties II et III des Tarifs et conditions, les articles 19.9 et 32.5 relatifs au non-respect des délais dans la réalisation des études d'impact et d'avant-projet.

[627] Le Transporteur explique que, selon la FERC, les transporteurs doivent respecter les délais de réalisation des études d'impact et des études d'avant-projet pour les clients non affiliés en y allouant les ressources nécessaires. Afin d'en faire le suivi, la FERC demande donc aux transporteurs de lui soumettre un rapport lorsque plus de 20 % des études réalisées pour des clients non affiliés ne sont pas complétées dans le délai prévu pendant deux trimestres consécutifs. Pour les trimestres suivant ceux ayant déclenché l'émission de l'avis de retard, le transporteur est soumis à une pénalité de 500 \$ par jour de retard par étude, si plus de 10 % des études sont alors en retard. La FERC précise également que le transporteur n'est pas assujéti à une pénalité si la complexité de l'étude le justifie ou si ce retard est causé par le client lui-même.

[628] L'objectif de la FERC est d'inciter les transporteurs à respecter les délais de réalisation des études prescrits aux conventions d'études pour les clients non affiliés.

[629] La proposition du Transporteur, adaptée afin de tenir compte du contexte québécois, prévoit que l'avis de retard soit envoyé à la Régie dans un délai d'au plus 30 jours après la fin du trimestre civil rendant nécessaire l'émission de l'avis de retard, tel que le prescrit également la FERC<sup>253</sup>.

[630] Toutefois, le Transporteur ne propose pas l'application de pénalités de retard, car, selon lui, cette mesure n'a aucun impact sur la disponibilité des ressources qui interviennent dans la réalisation des études<sup>254</sup>. Par contre, le Transporteur précise que si

<sup>253</sup> Pièce B-73, HQT-2, document 1, fiche article 19.9.

<sup>254</sup> Pièce B-73, HQT-2, document 1, fiche article 19.9.

un retard est constaté, il pourrait être réglé par l'ajout de ressources habilitées à réaliser ces études et non par l'application simple de pénalités<sup>255</sup>.

[631] Le Transporteur fait valoir qu'il respecte ses engagements envers ses clients et que ses études sont réalisées dans les délais convenus avec ces derniers. Il mentionne également que durant les 13 dernières années, il n'a reçu que 11 demandes de service de clients non affiliés. Invoquant sa performance historique dans un contexte où le nombre d'études d'impact est relativement faible, le Transporteur estime qu'il n'est pas nécessaire de lui appliquer des pénalités de retard<sup>256</sup>.

[632] Le Transporteur considère que la modification qu'il propose par mesure de transparence constitue un incitatif supplémentaire à compléter les études d'impact et d'avant-projet dans les délais convenus, permettant ainsi d'accroître l'efficacité de l'acquisition du service de transport. Toutefois, le Transporteur relève que la préparation des données statistiques afférentes au suivi des délais de réalisation des études alourdit une activité qu'il maîtrise pleinement, contrairement à ce qui est observé dans plusieurs régions des États-Unis où il existe une liste de clients en attente de réalisation d'études.

[633] L'UMQ appuie la proposition du Transporteur de ne pas prévoir, au présent dossier, de pénalités monétaires en cas de non-respect du délai de réalisation des études.

[634] EBM estime qu'une pénalité de retard devrait être prévue conformément à l'ordonnance 890, la sanction du défaut étant une mesure dissuasive afin d'inciter les transporteurs à respecter les délais convenus pour la réalisation des études. L'intervenante suggère également qu'en cas de non-respect d'un délai, le client lésé puisse déposer une plainte auprès du Transporteur, et, ultimement à la Régie. Cette dernière devrait alors déterminer si des pénalités doivent être versées ou si, le cas échéant, le retard observé peut être justifié par une situation hors du contrôle du Transporteur<sup>257</sup>.

[635] En réponse à EBM, le Transporteur mentionne que la transmission d'avis de retard, tel que défini, permettra à la Régie d'évaluer la performance globale du Transporteur et de constater s'il existe des retards répétés dans la réalisation des études. Le cas échéant, la Régie pourra déterminer, à l'occasion de l'examen d'un prochain dossier tarifaire, si l'application de pénalités de retard s'avère nécessaire. Par ailleurs, le Transporteur

---

<sup>255</sup> Pièce B-76, HQT-8, document 1, page 18.

<sup>256</sup> Pièces B-73, HQT-2, document 1, fiche article 19.9 et B-250, Thème 11, paragraphes 26 et 27.

<sup>257</sup> Pièce C-6-33, page 4.

soutient que les pénalités ne sont pas destinées à s'appliquer en cas d'un retard dans la réalisation d'une étude d'impact pour un client en particulier<sup>258</sup>.

[636] EBM suggère également d'ajouter à la proposition de modification du Transporteur à l'article 19.9 les références aux délais de réalisation des études prévus aux articles 19.3 et 19.4 afin que la notion de « diligence » soit circonscrite. En argumentation, l'intervenante précise que, souvent, lorsqu'il s'agit d'un contrat, la notion seule de diligence ne fixe pas une échéance très exigeante<sup>259</sup>.

[637] Le Transporteur plaide que la proposition d'EBM est incomplète puisqu'elle ne considère pas la nuance libellée à l'article 19.3 « *sauf dans le cas d'une étude qui nécessite un délai additionnel* » s'appliquant à une situation d'exception<sup>260</sup>.

[638] En argumentation, NLH fait valoir que le régime québécois de fiabilité est sur le point d'utiliser des pénalités comme « outil » dissuasif. Selon l'intervenante, le Transporteur ne peut prétendre qu'il y a absence de régime de pénalités applicables au Québec alors que la Loi le prévoit depuis longtemps. NLH estime que, sans incitatif à respecter les délais, la réalisation des études n'est pas faite de manière efficace<sup>261</sup>.

### ***Opinion de la Régie***

[639] La Régie accepte la proposition du Transporteur de ne pas appliquer de pénalités de retard, dans le contexte où il n'a pas été démontré que la question des retards dans la réalisation des études d'impact était problématique.

[640] La transmission d'avis de retard permettra à la Régie de faire le suivi de la réalisation des études d'impact pour les clients non affiliés du Transporteur et, ainsi, de déceler toute situation devant être corrigée. La Régie pourra alors, au besoin, réévaluer la nécessité de prévoir des pénalités en cas de retards et de modifier le texte des Tarifs et conditions en conséquence.

---

<sup>258</sup> Pièce B-250, Thème 11, paragraphes 29 et 33.

<sup>259</sup> Pièces A-103-26, page 12 et C-6-33, pages 3 et 4.

<sup>260</sup> Pièce B-250, Thème 11, paragraphe 36.

<sup>261</sup> Pièce A-103-26, page 73.

[641] Comme le libellé de l'article 19.9 réfère aux articles 19.3 et 19.4, la Régie juge que les délais précisés dans ces deux articles, spécifiquement ou autrement, s'appliquent. Elle ne retient donc pas la proposition d'EBM de circonscrire la notion de diligence.

**[642] La Régie accepte la proposition du Transporteur d'ajouter les articles 19.9 et 32.5 tels que soumis par le Transporteur, au texte des Tarifs et conditions.**

## 14.2 PROLONGATION POUR LE COMMENCEMENT DU SERVICE

[643] Le Transporteur propose d'apporter à l'article 17.7 des Tarifs et conditions les mêmes modifications que celles adoptées par la FERC.

[644] L'ajout apporté par la FERC vise à préciser que la prolongation pour le commencement du service auquel le client a droit en vertu du tarif *pro forma*, est sujette à la disponibilité de celui-ci. En effet, dans l'ordonnance 890, la FERC a conclu que l'extension de la durée du service éligible à une priorité de renouvellement de un an à cinq ans a pour effet de rendre les demandes de prolongation pour le début du service plus sensibles à la disponibilité du service<sup>262</sup>.

[645] Les Tarifs et conditions actuellement en vigueur permettent au client de demander jusqu'à cinq reports successifs d'une année pour le début de son service, s'il paye les frais requis. Le Transporteur fait valoir que l'ajout relatif à la disponibilité du service permet de régler la difficulté susceptible de survenir dans la situation où, à la suite d'une demande de prolongation de service, le service réservé ne peut être fourni en raison d'une réservation prioritaire d'un autre client. Le Transporteur propose d'apporter les mêmes modifications que celles adoptées par la FERC, considérant qu'il propose également la même modification en ce qui a trait à l'extension de la durée du service éligible à une priorité de renouvellement de un an à cinq ans.

[646] De plus, à l'instar de la FERC, le Transporteur précise que le client doit payer les frais requis pour la prolongation de service dans un délai de 15 jours<sup>263</sup>.

---

<sup>262</sup> Pièce B-73, HQT-2, document 1, fiche article 17.7.

<sup>263</sup> Pièce B-73, HQT-2, document 1, fiche article 17.7.

[647] Le Transporteur mentionne, par ailleurs, que le report d'un début de service implique l'ajout de frais d'intérêts à la base de tarification pour la période correspondante, lesquels s'ajoutent au coût du projet<sup>264</sup>.

[648] L'ACEFQ soutient que requérir le paiement, comme frais de prolongation, de un mois de service par année de prolongation du début de service, ne couvre pas l'ensemble des coûts liés aux nouveaux investissements assumés par le Transporteur pour desservir un nouveau client. L'intervenante est d'avis que l'écart engendré est assumé par le reste de la clientèle, dont la charge locale.

[649] En argumentation, l'ACEFQ s'objecte à cette forme d'interfinancement au détriment de la charge locale et suggère une nouvelle formule de calcul des frais de prolongation de début de service. L'intervenante précise également que la règle du 1/12 de la facture annuelle par année de prolongation ne tient pas compte des règles et normes comptables édictées par la Régie<sup>265</sup>.

### *Opinion de la Régie*

[650] La Régie est d'avis que les deux modifications proposées par le Transporteur sont justifiées. Ainsi, les demandes de prolongation pour le début du service seront sujettes à la disponibilité du service et le client devra payer les frais requis dans un délai d'au plus 15 jours.

[651] Par ailleurs, la Régie juge que l'enjeu soulevé par l'ACEFQ ayant trait au montant des frais de prolongation de début de service ne porte pas sur les changements proposés par le Transporteur, lesquels découlent de ceux apportés par les ordonnances 890 et suivantes de la FERC, mais plutôt sur le bien-fondé de l'une des dispositions des Tarifs et conditions actuellement en vigueur.

[652] La Régie juge que cet enjeu déborde la cadre du présent dossier et pourra faire l'objet d'un examen dans un prochain dossier tarifaire.

**[653] En conséquence, la Régie accepte la proposition de modifications du Transporteur à l'article 17.7 des Tarifs et conditions.**

---

<sup>264</sup> Pièce A-94-7-1, pages 25 et 26.

<sup>265</sup> Pièce C-4-41, pages 11 et 12.



### 14.3 PRÉCONFIRMATION DES DEMANDES DE SERVICE DE TRANSPORT

[654] Le Transporteur propose d'apporter les mêmes modifications ayant trait à la préconfirmation des demandes de service que celles adoptées par la FERC aux articles 1.23, 13.2 14.2, 17.2 et 18.2 des Tarifs et conditions.

[655] Selon le Transporteur, la FERC prévoit accorder une priorité de réservation aux demandes préconfirmées afin d'accroître l'efficacité du processus de réservation. Les clients qui s'engagent à acheter le service de transport dès le dépôt de leurs demandes obtiennent une priorité, par rapport à ceux qui ne se sont pas engagés.

[656] Cependant, la FERC tient à ne pas affecter son orientation de favoriser l'utilisation du réseau à plus long terme, ni perturber le processus de réalisation d'études d'impact ou désavantager les clients qui ne sont pas en mesure de préconfirmer leur demande de service. Aussi, la priorité accordée à des demandes préconfirmées ne s'applique qu'entre des demandes de court terme, soit le service non ferme de point à point et le service ferme de point à point de court terme, lorsqu'elles sont soumises dans la même période que celle des demandes non confirmées.

[657] Le Transporteur est d'avis que la modification proposée aux articles 13.2 et 14.2 favorise les clients qui ont l'intention ferme de donner suite à leur demande de service et décourage le dépôt de multiples demandes de service à court terme par un client sans intention sérieuse. Par conséquent, le Transporteur considère que cette mesure permet une commercialisation optimale du service de transport de point à point.

[658] Les articles 17.2 et 18.2 sont également modifiés pour énoncer l'ensemble des règles relatives à une demande préconfirmée.

[659] L'UMQ soumet que le terme « préconfirmé » employé à l'article 14.2 n'est pas équivalent à l'expression « état de préconfirmation » que l'on retrouve à l'article 13.2 et, par conséquent, demande le rétablissement de la notion d'état de préconfirmation dans le libellé de l'article 14.2<sup>266</sup>.

[660] Le Transporteur explique que la notion de préconfirmation est déjà prévue à l'article 14.2. Selon lui, il ressort clairement du libellé de cet article que les demandes

---

<sup>266</sup> Pièce C-11-16, pages 16 et 17.

préconfirmées auront priorité sur celles qui ne sont pas préconfirmées de durée égale ou moindre. De plus, le Transporteur est d'avis que le libellé de l'article 14.2 reflète fidèlement le texte du tarif *pro forma* de la FERC issu de l'ordonnance 890-B, avec les adaptations requises pour le Québec ayant trait au prix offert. Le Transporteur ajoute que la même règle relative à l'état de préconfirmation s'applique aux articles 13.2 et 14.2. Cette règle est conforme à celles du NAESB.

[661] En conclusion, le Transporteur est d'avis qu'il n'est pas nécessaire de modifier le libellé de l'article 14.2 pour l'harmoniser davantage au libellé de l'article 13.2<sup>267</sup>.

### ***Opinion de la Régie***

[662] La Régie est d'avis que la précision recherchée par l'UMQ relative au terme « préconfirmé » n'est pas nécessaire, puisque les libellés des articles 13.2 et 14.2 réfèrent tous deux à la même notion de règle de priorisation selon l'état de préconfirmation, mais appliquée à deux services distincts.

[663] **La Régie accepte les modifications proposées par le Transporteur aux articles 1.23, 13.2, 14.2, 17.2 et 18.2 des Tarifs et conditions.** Elle juge que ces modifications favorisent une plus grande efficacité du processus de réservation.

## **14.4 PRIORITÉ DE RÉSERVATION**

[664] Le Transporteur ne propose pas de modifier l'ordre actuel de priorité des services de transport. Cependant, le Transporteur adapte le libellé de l'article 13.2 des Tarifs et conditions pour tenir compte du fait qu'au Québec, le Distributeur obtient le service de transport pour l'alimentation de la charge locale en vertu de la partie IV de ce texte, sans effectuer de réservation.

[665] De plus, les modifications proposées à l'article 13.2 prévoient que le service de transport pour l'alimentation de la charge locale à partir de ressources désignées du Distributeur, ainsi que le service de transport pour l'alimentation des charges du client en réseau intégré à partir de ressources désignées, bénéficient d'une priorité d'accès supérieure au service de transport ferme de point à point de court terme et égale au service

---

<sup>267</sup> Pièce B-170, HQT-41, document 1, page 4.

de transport ferme de point à point de long terme, indépendamment de la durée des désignations des ressources.

[666] Le Transporteur rappelle que non seulement le service de transport pour l'alimentation de la charge locale faisant l'objet de la partie IV des Tarifs et conditions s'effectue sans qu'il soit nécessaire pour le Distributeur d'effectuer de réservation, mais que le Distributeur n'a pas à conclure de convention de service pour ce type de service<sup>268</sup>.

[667] Par ailleurs, le Transporteur propose de remplacer le titre des articles 13.2 et 14.2 qui s'intitulent « Priorité de réservation » par « Priorité de service » alors que la FERC conserve le libellé « *Priority Reservation* ». Le Transporteur soumet que l'expression « Priorité de service » est plus appropriée<sup>269</sup>.

[668] Quant à la priorité possible en fonction du prix offert, tel que le prévoit la FERC dans le texte qu'elle a adopté, le Transporteur n'a pas reproduit cette référence au prix comme critère permettant d'attribuer une priorité aux demandes concurrentes. En effet, le prix du service de transport est uniforme pour tous les clients du service de transport de point à point au Québec, puisque le Transporteur n'accorde pas de rabais<sup>270</sup>.

[669] L'ACEFQ s'interroge sur la possibilité d'introduire un critère visant à faire prévaloir le volume en MW supérieur pour le service demandé plutôt que la durée supérieure du service, afin d'optimiser l'utilisation du réseau.

[670] De l'avis du Transporteur, cette proposition de l'intervenante est contraire à la norme de priorité NAESB qu'il retient.

### ***Opinion de la Régie***

[671] **La Régie rejette la proposition du Transporteur de remplacer le titre des articles 13.2 et 14.2 « Priorité de réservation » par « Priorité de service ».** La Régie est d'avis que le titre existant est approprié, étant donné le contenu général de cet article qui vise les priorités de réservation du service de point à point.

---

<sup>268</sup> Pièce B-250, Thème 11, paragraphe 13.

<sup>269</sup> Pièce B-250, Thème 11, paragraphe 14.

<sup>270</sup> Pièces B-129, HQT-2, document 2 révisé, fiche article 13.2 et B-250, Thème 11, paragraphes 15 et 16.

[672] En ce qui a trait à la préoccupation soulevée par l'ACEFQ, la Régie retient la position du Transporteur selon laquelle le volume en MW ne pourrait être considéré comme critère de priorisation sans aller à l'encontre de la pratique et de la norme de priorité NAESB.

[673] La Régie considère que les autres modifications proposées par le Transporteur permettront d'accroître l'efficacité dans l'acquisition des services de transport.

**[674] Sous réserve de ce qui précède, la Régie accepte les propositions de modifications du Transporteur à l'article 13.2.**

## **15 THÈME 12 : DÉSIGNATION DES RESSOURCES EN RÉSEAU, JUSTIFICATION ET SUPPRESSION**

[675] Le Transporteur propose de modifier les articles 1.50, 1.51, 29.2, 30.1, 30.2, 30.3, 30.4, 37.1, 38.1, 38.2, 38.3 et 38.5 des Tarifs et conditions.

[676] Les modifications prévues aux articles 29.2, 30.1, 30.2, 30.3 et 30.4 des Tarifs et conditions visent le client du service de transport en réseau intégré et sont basées sur celles apportées au tarif *pro forma* de la FERC.

[677] Des modifications similaires sont proposées aux articles pertinents de la partie IV des Tarifs et conditions relative au service de transport pour l'alimentation de la charge locale, soit aux articles 37.1, 38.1, 38.2, 38.3 et 38.5, en y faisant les adaptations nécessaires.

[678] Les changements apportés aux articles 1.50 et 1.51 constituent, pour leur part, des modifications connexes requises.

[679] Le Transporteur mentionne que l'ordonnance 890 de la FERC clarifie certains aspects relatifs à la désignation et à la suppression de désignation des ressources du client en réseau intégré via le système OASIS du transporteur, portant sur le type d'ententes contractuelles qui sont éligibles en tant que ressources désignées et sur les responsabilités

du transporteur en ce qui a trait à la validation des ressources désignées du client en réseau intégré.

[680] De plus, l'ordonnance 890 indique, de façon spécifique, les informations que doit fournir le client en réseau intégré, selon qu'il s'agisse de ressources en réseau ou de ressources hors réseau.

[681] L'ordonnance précise également :

- i. que le client doit fournir une attestation que ces ressources sont achetées ou possédées par le client en réseau intégré et,
- ii. que celles-ci n'incluent aucune ressource ou partie de ressource faisant l'objet d'un engagement pour vente à un tiers pour alimenter une charge non désignée ou ne pouvant servir à alimenter la charge en réseau du client sur une base non interruptible.

[682] Selon l'ordonnance 890, la désignation de nouvelles ressources du client en réseau intégré ainsi que la suppression de désignation, permanente ou temporaire, de ressources du client, doit se faire via le système OASIS du transporteur. Il est prévu que les mécanismes soient intégrés aux pratiques commerciales du NAESB.

[683] Enfin, la FERC mentionne que, dans le cas de la désignation d'une ressource hors réseau, le transporteur doit vérifier que les ententes de transport de la ressource sur un réseau de transport tiers soient fermes. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable de vérifier que les centrales et les contrats d'achat d'électricité du client satisfont les exigences des articles 30.1 et 30.7 de l'OATT, puisque cela amènerait les transporteurs à devoir interpréter les contrats en cause et à accepter ou refuser la désignation de ressources du client en réseau intégré sur la base de ces interprétations. Selon la FERC, cette responsabilité lui revient.

[684] Dans ce contexte, la proposition du Transporteur apporte des modifications à la procédure de désignation et de suppression de désignation des ressources. La proposition traite également des restrictions d'utilisation des ressources désignées et des pénalités à prévoir en cas d'utilisation non permise du service de transport. Les autres modifications visent à préciser l'information devant être fournie à l'égard des ressources désignées et à permettre le partage des réserves avec ces ressources.

## **15.1 DÉSIGNATION ET SUPPRESSION DE DÉSIGNATION DES RESSOURCES**

[685] Le Transporteur apporte les clarifications suivantes en ce qui a trait aux ressources du Distributeur servant à l'alimentation de la charge locale.

[686] La désignation des ressources du Distributeur poursuit un double objectif soit, d'une part, de connaître les sources de l'électricité qui alimenteront la charge locale afin de planifier et d'exploiter le réseau de transport de manière fiable et sécuritaire et, d'autre part, d'attribuer au Distributeur les capacités de transfert fermes requises sur OASIS pour l'alimentation de la charge locale.

[687] Le Distributeur n'est pas tenu de se servir de ses ressources désignées en tout temps. Toute capacité de transfert attribuée au Distributeur, mais non programmée, est alors rendue disponible par le Transporteur aux clients du service de transport de point à point, en capacité non ferme.

### **15.1.1 PROCÉDURES DE DÉSIGNATION ET DE SUPPRESSION DE DÉSIGNATION DES RESSOURCES**

[688] Le Transporteur explique qu'il existe deux modes de désignation de ressources en vertu des Tarifs et conditions.

[689] Le premier mode réfère aux ressources qui sont initialement désignées, sans qu'il soit nécessaire de poser un acte de désignation, car ces ressources alimentent la charge en réseau ou la charge locale au moment où débute le service de transport en vertu des parties III ou IV des Tarifs et conditions, par le seul effet de ce texte. Le Transporteur précise que pour le Distributeur, il s'agit du 1<sup>er</sup> janvier 2001.

[690] Le second mode de désignation réfère aux ressources qui peuvent être ajoutées par la suite, selon la procédure établie aux articles 30.2 et 38.2 des Tarifs et conditions.

[691] En ce qui a trait à la suppression d'une ressource prévue aux articles 30.3 et 38.3 des Tarifs et conditions, le Transporteur explique qu'une fois désignée, la ressource conserve son statut jusqu'à ce qu'elle soit supprimée par le client en réseau intégré ou par

le Distributeur. Il demeure possible de supprimer la désignation d'une partie de centrale seulement, en précisant que la suppression se fait jusqu'à concurrence d'une quantité de puissance et d'énergie donnée.

[692] Selon la procédure actuelle, la désignation ou la suppression de désignation de ressources se fait par l'envoi d'un avis écrit au Transporteur. Dans les faits, pour le Distributeur, l'ajout ou le retrait d'une ressource au plan des charges et des ressources qu'il communique annuellement au Transporteur constitue l'avis à ce dernier pour la désignation ou la suppression de désignation de la ressource, en vertu des articles 38.2 et 38.3 actuellement en vigueur des Tarifs et conditions<sup>271</sup>.

[693] Pour le Transporteur, l'acte de désignation ou de suppression de désignation est un acte unilatéral posé par le client en réseau intégré ou le Distributeur. Il soutient qu'il n'est tenu à aucune enquête et qu'il n'exerce pas de discrétion pour évaluer le bien-fondé ou l'opportunité de cet acte<sup>272</sup>.

[694] Le Transporteur propose de modifier les procédures actuelles de désignation et de suppression de désignation, de façon à ce que ces actes soient désormais posés par l'entremise du site OASIS, lorsque la ressource en cause implique l'utilisation d'un chemin affiché pour l'alimentation de la charge locale ou de la charge en réseau. Par contre, lorsque la ressource n'implique pas l'utilisation d'un chemin affiché, ces actes continueront de se faire par l'envoi d'un avis écrit au Transporteur. Celui-ci affichera alors sur OASIS la nouvelle désignation ou suppression de désignation.

[695] Ainsi, les articles 30.2, 30.3, 38.2 et 38.3 proposés prévoient que le Transporteur affichera sur son site OASIS les nouvelles désignations de ressources, de même que les suppressions, temporaires ou indéfinies, de désignation de ressources. L'affichage sur OASIS de cette information sera mis à jour rapidement à la suite de la réception d'un avis écrit<sup>273</sup>.

[696] Le Transporteur propose également d'afficher sur son site OASIS une liste à jour de toutes les ressources désignées du Distributeur, conformément aux pratiques de l'industrie<sup>274</sup>.

---

<sup>271</sup> Pièce B-250, Thème 12, paragraphes 12, 13 et 24.

<sup>272</sup> Pièce B-250, Thème 12, paragraphes 15, 25 et 26.

<sup>273</sup> Pièce A-103-4, pages 72 et 73.

<sup>274</sup> Pièce B-250, Thème 12, paragraphes 74 et 75.

[697] Il soutient que sa proposition, adaptée au contexte québécois où l'ensemble du réseau est modélisé par le point HQT, respecte la logique du tarif *pro forma* de la FERC. Il est d'avis que, pour les chemins internes au point HQT, l'avis écrit constitue l'alternative la plus vraisemblable, la plus simple et la plus évidente.

[698] Le Transporteur soumet que cette proposition assure la transparence et la cohérence dans les processus de désignation et de suppression de désignation de ressources. Elle favorise également l'exploitation optimale du réseau de transport en permettant, notamment, de libérer de l'ATC aux clients du service de transport de point à point sur les interconnexions en mode import. Selon le Transporteur, les modifications proposées pourront être mises en œuvre sans coûts directs importants pour le Distributeur.

[699] Par ailleurs, le Transporteur propose de modifier les articles 30.3 et 38.3 des Tarifs et conditions afin de permettre qu'une suppression de ressource puisse être temporaire, pour une période définie, faisant en sorte que la désignation de la ressource soit automatiquement rétablie après cette période, sous réserve des attestations requises à cette fin.

[700] Cette suppression temporaire permet au client en réseau intégré ou au Distributeur de remplacer temporairement une ressource désignée par une autre ressource disponible à meilleur coût, ou de réaliser une vente non interruptible à un tiers à partir d'une ressource désignée. Le Transporteur soumet que cette suppression temporaire doit être accompagnée d'une désignation de ressource connexe ou d'une demande de service de transport de point à point connexe<sup>275</sup>.

[701] S.É./AQLPA appuie les modifications proposées par le Transporteur aux articles 38.2 et 38.3 des Tarifs et conditions, à l'effet que l'ajout ou la suppression de la désignation d'une ressource par le Distributeur s'effectue par l'entremise du système OASIS.

[702] Cet intervenant propose que la déclaration annuelle complète des ressources désignées par le Distributeur, prévue à l'article 37.1 des Tarifs et conditions, soit publiée sur le site OASIS<sup>276</sup>.

---

<sup>275</sup> Pièce B-250, Thème 12, paragraphes 37 et 38.

<sup>276</sup> Pièce C-10-47, page 56.



[703] Le Transporteur s'oppose à cette proposition au motif que le plan annuel des charges et des ressources du Distributeur contient des informations confidentielles dont la divulgation serait susceptible de causer préjudice au Producteur. De plus, il soumet que l'affichage de ce plan n'est pas nécessaire, compte tenu des autres informations qui seront affichées sur le site OASIS. Il cite, en exemple, la liste à jour des ressources désignées de même que les nouvelles désignations et suppressions de ressources.

[704] L'ACEFQ remet en question le bien-fondé et la pertinence des modifications proposées et suggère que le Distributeur ne soit pas obligé de publier, sur le site OASIS du Transporteur, les désignations et suppressions de désignation de ressources pour l'alimentation de la charge locale. L'intervenante justifie sa position par le fait que les règles de la FERC ne visent pas, de prime abord, la charge locale, et que les coûts associés à l'application des modifications proposées, pour le Distributeur, n'ont pu être précisés par le Transporteur.

[705] Le Transporteur indique que la modification de la procédure de désignation et de suppression de désignation qu'il propose n'engendrera ni formalités, délais ou coûts additionnels importants. Il soutient, par ailleurs, que la position de l'ACEFQ, selon laquelle une suppression de ressources est requise à chaque fois qu'une vente à un tiers est effectuée à partir de ressources désignées, incluant le cas des ventes interruptibles, est erronée. Il soumet que les ventes interruptibles à partir de ressources désignées sont permises<sup>277</sup>.

[706] L'expert Sinclair pour NLH soumet que le Producteur devrait désigner ses ressources individuellement de façon à assurer un calcul précis des ATC<sup>278</sup>.

[707] À la lumière des explications fournies par le Transporteur et des informations recueillies à partir du plan des charges et des ressources, pour la période 2009-2019, NLH conclut, en argumentation, que toutes les installations de production d'Hydro-Québec sont désignées.

[708] Le RNCREQ et l'UC s'interrogent quant à la responsabilité du Transporteur de s'assurer du respect de l'exigence relative à la prohibition de vente ferme à des tiers à partir d'une ressource désignée. NLH émet une préoccupation du même ordre.

---

<sup>277</sup> Pièce B-250, Thème 12, paragraphes 81 à 84.

<sup>278</sup> Pièce C-13-24, *Amended direct Testimony of Dr Robert A. Sinclair*, page 30.

[709] Le RNCREQ et l'UC soumettent que la Régie n'a jamais statué sur les principes sous-jacents à la désignation des ressources et leur application au Québec<sup>279</sup>. Les intervenants mentionnent que si la Régie concluait, vu les particularités du réseau du Transporteur, que la prohibition des ventes fermes à partir de centrales désignées n'est pas justifiée, elle devrait supprimer cette prohibition entièrement, plutôt que de la renforcer avec les modifications proposées. Si, par contre, la Régie acceptait la proposition du Transporteur, elle devrait exiger de celui-ci qu'il indique comment il entend s'assurer du respect de ces dispositions.

[710] Ces intervenants recommandent un examen des principes sous-jacents à la désignation des ressources avant de procéder à l'adoption des amendements proposés à ce sujet. Si toutefois la Régie ne juge pas utile de retenir leur recommandation, ils lui demandent de refuser les modifications proposées par le Transporteur aux motifs qu'elles sont inadéquates et inapplicables, étant inadaptées à la réalité québécoise<sup>280</sup>.

[711] En argumentation, le Transporteur soumet qu'il est préférable d'exiger du Distributeur qu'il atteste que les ressources désignées ne sont pas utilisées afin d'effectuer des ventes non interruptibles à des tiers, plutôt que d'exiger du Transporteur qu'il fasse enquête à ce sujet. Il rappelle que, selon la FERC, les transporteurs ne devraient pas être appelés à juger ou adjuger des droits contractuels découlant de contrats d'approvisionnement d'électricité conclus entre le client du service de transport et des tiers<sup>281</sup>.

[712] Le Transporteur réitère que sa proposition relative à la désignation et à la suppression de désignation des ressources du Distributeur est juste et raisonnable dans le contexte québécois, car elle permet une meilleure planification du réseau de transport dans le cadre de l'alimentation de la charge locale du Distributeur, de même qu'une plus grande précision dans le calcul de la capacité de transfert disponible pour les clients du service de point à point sur les interconnexions en mode import.

### ***Opinion de la Régie***

[713] La Régie se prononce, dans la présente sous-section, sur les propositions de modifications ayant trait à la désignation des ressources.

---

<sup>279</sup> Pièce C-2-60, page 42.

<sup>280</sup> Pièce C-2-60, page 42.

<sup>281</sup> Pièces B-250, Thème 12, paragraphe 131 et B-73, HQT-5, document 1, paragraphe 1526.

[714] La Régie juge que la proposition du Transporteur assure une plus grande transparence du processus de désignation des ressources et tient compte des particularités propres à son réseau.

[715] La Régie accepte que les désignations ou suppressions de désignation de ressources se fassent directement sur le site OASIS, par le client du service en réseau intégré ou le Distributeur, pour les installations physiques qui constituent des chemins commercialisés sur ce site.

[716] Pour les chemins internes au point HQT, la Régie accepte la proposition du Transporteur à l'effet de poursuivre l'application de la procédure actuelle, soit l'envoi au Transporteur, par le client, d'un avis écrit contenant les informations relatives à la désignation ou la suppression de désignation de ressources.

[717] La Régie accepte également la proposition du Transporteur à l'effet d'afficher, dans un délai raisonnable, sur le site OASIS les nouvelles désignations de ressources de même que les suppressions, temporaires ou indéfinies, de désignation de ressources, à la suite de la réception d'un avis écrit en ce sens de la part du client en réseau intégré ou du Distributeur.

[718] La Régie accepte enfin la proposition du Transporteur d'afficher sur son site OASIS une liste à jour de toutes les ressources désignées du Distributeur.

[719] Par ailleurs, la Régie ne retient pas la demande de S.É./AQLPA de publier sur OASIS le plan annuel des charges et des ressources du Distributeur. L'intervenant n'a pas démontré ni justifié en quoi ces informations lui seraient utiles.

[720] La Régie est d'avis que le Transporteur n'a pas l'obligation, dans l'administration courante des Tarifs et conditions, de faire enquête pour déterminer si les centrales ou les contrats d'achat d'électricité du client satisfont aux exigences des articles 30.1, 30.7, 38.1 et 38.8.

[721] Toutefois, la Régie estime que d'autres responsabilités incombent au Transporteur. En particulier, ce dernier est tenu de s'assurer que le client du service en réseau intégré et le Distributeur aient fourni toutes les informations requises aux articles 29.2 et 37.1 des Tarifs et conditions et que les exigences prescrites à ces deux articles soient respectées, notamment en matière d'attestation du client ou de son représentant. De même, le

Transporteur doit vérifier que les ententes de transport de la ressource sur un réseau tiers, le cas échéant, sont fermes.

[722] La Régie est d'avis que l'ensemble des modifications retenues en ce qui a trait aux procédures de désignation et de suppression de désignation des ressources facilitera à la fois l'application et le suivi des exigences prévues aux Tarifs et conditions.

**[723] Tenant compte de ce qui précède, la Régie accepte les modifications proposées par le Transporteur aux articles 30.2, 30.3, 38.2 et 38.3 des Tarifs et conditions à cet effet.**

### **15.1.2 L'ÉLECTRICITÉ PATRIMONIALE ET LES CONTRATS D'APPROVISIONNEMENT**

[724] Le Transporteur propose d'ajouter le mot « désignées » après le terme « ressources » à l'article 38.1 des Tarifs et conditions à l'effet que les centrales pouvant servir à alimenter la charge locale du Distributeur, en date du 1<sup>er</sup> janvier 2001, font partie des ressources désignées du Distributeur. Cette modification a pour objectif d'ajouter davantage de clarté et non de changer une réalité ou d'introduire un concept différent.

[725] Le Transporteur mentionne qu'en vertu des articles 1.40.1<sup>282</sup> et 38.1 des Tarifs et conditions, les ressources initialement désignées du Distributeur sont l'électricité patrimoniale et les centrales pouvant servir à alimenter la charge locale du Distributeur en date du 1<sup>er</sup> janvier 2001<sup>283</sup>. Il précise que l'électricité patrimoniale et les centrales pouvant servir à alimenter la charge locale au 1<sup>er</sup> janvier 2001 ne sont pas distinctes et qu'en fait, ces dernières sont les centrales sources de l'électricité patrimoniale<sup>284</sup>.

[726] Le Transporteur ajoute que le Distributeur peut désigner des ressources en sus des ressources initialement désignées, notamment un contrat, un programme commercial, un engagement ou une obligation de vente, ou toute autre ressource pouvant servir à combler les besoins de la charge locale. Dans les faits, les ressources désignées du Distributeur ne comprennent aucun contrat d'achat qui alimentait la charge locale au 1<sup>er</sup> janvier 2001.

---

<sup>282</sup> Article 1.51 selon le nouveau texte des Tarifs et conditions proposé.

<sup>283</sup> Pièce B-132, HQT-8, document 5 révisé, page 30.

<sup>284</sup> Pièce A-103-4, page 104.

[727] NLH soutient que, selon la FERC, un contrat d'approvisionnement ou *Power Purchase Agreement* (PPA) peut être désigné comme ressource en réseau, pour autant que la vente d'électricité soit interruptible seulement pour des raisons de fiabilité et non pour des raisons économiques. Les pénalités exigibles, en cas de défaut, prévoient la pleine compensation financière pour le remplacement de l'électricité<sup>285</sup>.

[728] Cette intervenante soumet que le Transporteur n'a pas intégré cette exigence dans sa proposition, puisque l'ordonnance 890 ne requiert aucun changement spécifique au tarif *pro forma* à cet effet. Elle demande toutefois à la Régie d'endosser l'exigence de la FERC<sup>286</sup>.

[729] Le Transporteur estime que cette démarche de l'intervenante déborde du cadre de sa proposition de modifications et est de la nature d'une demande déclaratoire. Il soumet, toutefois, que si la Régie devait accéder à cette demande de NLH, elle devrait, à l'instar de la FERC, reconnaître que cette restriction ne s'applique que pour le futur et à l'égard de nouvelles désignations de ressources uniquement.

[730] Le RNCREQ et l'UC font valoir que l'électricité patrimoniale n'apparaît pas dans la liste des ressources désignées que le Transporteur a soumise en preuve. Selon eux, l'électricité patrimoniale n'est pas couverte par l'article 38.1 des Tarifs et conditions et il n'est pas clair quand ou comment l'électricité patrimoniale serait devenue une ressource désignée, en l'absence d'une désignation en bonne et due forme<sup>287</sup>.

### ***Opinion de la Régie***

[731] La Régie note la précision apportée par le Transporteur à l'effet que les ressources initialement désignées du Distributeur sont l'électricité patrimoniale et les centrales pouvant servir à alimenter la charge locale du Distributeur en date du 1<sup>er</sup> janvier 2001.

[732] Selon la Régie, le calcul des ATC fait intervenir la notion de ressource désignée, sans référence à la notion d'électricité patrimoniale. Il importe donc que la notion de ressources désignées soit clairement établie.

---

<sup>285</sup> Pièce C-13-24, *Amended direct Testimony of Dr Robert A. Sinclair*, page 27.

<sup>286</sup> Pièce C-13-24, *Amended direct Testimony of Dr Robert A. Sinclair*, page 28.

<sup>287</sup> Pièce C-3-58, Témoignage expert de Philip Raphals sur la modification des Tarifs et conditions en fonction de l'Ordonnance 890, pages 32 et 33.

[733] La Régie comprend que les centrales qui pouvaient servir à alimenter la charge locale au 1<sup>er</sup> janvier 2001 font partie des ressources « initialement désignées » du Distributeur, conformément à l'article 38.1 des Tarifs et conditions.

[734] La Régie accepte l'argument du Transporteur à l'effet qu'il s'agit là de l'un des deux modes de désignation de ces ressources, soit celui par lequel les ressources qui alimentent la charge en réseau ou la charge locale au moment où débute le service sont désignées d'office, sans qu'il soit nécessaire de poser un acte de désignation.

[735] La Régie prend en considération le fait que cet article existe depuis les premiers Tarifs et conditions et que l'ajout proposé vient en clarifier la portée.

**[736] Compte tenu de ce qui précède, la Régie accepte la proposition du Transporteur d'ajouter le mot « désignées » à l'article 38.1 des Tarifs et conditions.**

[737] Aux fins de ses approvisionnements postpatrimoniaux, le Distributeur peut aussi désigner des ressources en sus des ressources initialement désignées par l'effet des articles 1.40.1 et 38.1 des Tarifs et conditions. Ainsi, le Distributeur peut notamment désigner un contrat, un programme commercial, un engagement ou une obligation de vente ou toute autre ressource pouvant servir à combler les besoins de la charge locale.

**[738] Considérant ce qui précède et en vue de faciliter le suivi de l'évolution des ressources désignées du Distributeur depuis 2001, la Régie juge nécessaire que les informations suivantes soient affichées sur le site OASIS :**

- a. la liste de toutes les centrales ou autres ressources initialement désignées en 2001;**
- b. pour chaque année subséquente, la liste des nouvelles ressources désignées et la liste des suppressions de ressources désignées;**
- c. la liste à jour des ressources désignées.**

[739] En ce qui a trait à la demande de NLH d'endosser les exigences de la FERC à l'effet qu'un contrat d'approvisionnement ne puisse être désigné comme ressource en réseau qu'à certaines conditions, la Régie ne peut répondre à cette demande puisque cette question déborde le cadre de l'examen au présent dossier.

[740] La Régie rappelle que, dans sa décision D-2010-080 portant sur les objections du Transporteur à répondre à certaines demandes de renseignements, elle indiquait que « *les demandes de renseignements portant sur les ressources désignées sont jugées en fonction de leur pertinence dans le cadre de l'examen des sujets retenus au présent dossier* »<sup>288</sup>. Dans cette même décision, la Régie jugeait non pertinente la question 16.11 posée par NLH<sup>289</sup>, ayant trait aux ressources désignées, alors que cette intervenante cherchait à confirmer si des contrats fermes contenaient une disposition de compensation pour dommages liquidés (« *make-whole* » *liquidated damages*) tel que discuté par la FERC au paragraphe 1455 de l'ordonnance 890.

[741] Indépendamment de ce qui précède, la Régie note que la FERC a clarifié, dans l'ordonnance 890, sa position en ce qui a trait à l'éligibilité de certains contrats d'approvisionnement comme ressources en réseau. Les clarifications apportées par la FERC l'ont été à la suite de demandes spécifiques de la part de plusieurs intéressés, en se basant sur des cas concrets.

[742] La Régie est d'avis qu'elle ne peut statuer sur une telle question sans avoir préalablement procédé à une analyse exhaustive de cette dernière.

## 15.2 LIMITES D'EXPLOITATION DES RESSOURCES DÉSIGNÉES

[743] Le Transporteur propose de modifier les articles 30.4 et 38.5 des Tarifs et conditions afin de préciser que le client en réseau intégré ou le Distributeur ne peuvent exploiter leurs ressources désignées de façon à ce que la production de ces ressources excède la somme des éléments suivants :

- i. leur charge désignée,
- ii. les ventes de puissance réalisées dans le cadre d'un programme de partage des réserves,
- iii. les ventes pouvant être interrompues sans pénalité afin d'alimenter les charges désignées,

---

<sup>288</sup> Décision D-2010-080, dossier R-3669-2008 Phase 2, paragraphe 27.

<sup>289</sup> Décision D-2010-080, dossier R-3669-2008 Phase 2, paragraphe 46.

- iv. les ventes à des tiers pour lesquelles le client du réseau intégré a obtenu un service de transport de point à point en vertu de la partie II des Tarifs et conditions.

[744] Le Transporteur mentionne que sa proposition de modification des articles 28.6 et 36.5 des Tarifs et conditions prévoit que ces clients devront payer une pénalité s'ils utilisent le service de transport en réseau pour faciliter une vente de gros à partir de ressources qui ne serviront pas à alimenter leur charge désignée.

[745] NLH soumet que les dispositions des articles 30.4 et 38.5 diffèrent l'une de l'autre quant à la formulation de la restriction imposée à l'exploitation des ressources désignées. Selon l'intervenante, le Transporteur propose, à l'article 30.4, de mesurer les ventes non fermes réalisées en vertu d'un service de transport sous la partie II des Tarifs et conditions, valeur qui représente une mesure quantitative d'énergie produite. Par contre, à l'article 38.5, le Transporteur propose de référer à la conclusion d'une convention de service de transport de point à point en vertu de cette partie II, valeur qui représente plutôt une capacité de réservation de transport.

[746] NLH soutient qu'il faut, pour satisfaire aux objectifs de la FERC, comparer les quantités d'énergie produites par les ressources aux valeurs de désignation de ces ressources. À son avis, l'existence ou non d'une réservation de transport n'est pas une vérification pertinente. L'intervenante propose donc que le Transporteur harmonise les textes des articles 30.4 et 38.5<sup>290</sup>.

[747] En audience, le Transporteur précise que les textes de ces deux articles sont équivalents. Il mentionne que le client en réseau intégré et le Distributeur ne peuvent recevoir une quantité d'énergie plus grande que celle réservée pour l'alimentation de leurs charges en réseau, à moins qu'ils aient réservé des droits de transport en vertu de la partie II des Tarifs et conditions<sup>291</sup>.

---

<sup>290</sup> Pièce C-13-50, page 38, paragraphes 184 à 188.

<sup>291</sup> Pièce A-103-4, page 18.



### ***Opinion de la Régie***

[748] La Régie constate, tel que soulevé par NLH, des différences de libellé aux articles 30.4 et 38.5 des Tarifs et conditions proposés par le Transporteur. Les premières phrases de ces deux articles se lisent comme suit :

*« 30.4 Exploitation des ressources en réseau : Le client du réseau intégré ne peut exploiter ses ressources en réseau désignées situées dans sa zone de réglage ou dans celle du Transporteur de manière à ce que la production de ces installations dépasse sa charge en réseau désignée plus les ventes non fermes réalisées en vertu d'un service de transport sous la Partie II des présentes, plus les pertes, plus les ventes de puissance réalisées dans le cadre d'un programme de partage des réserves, plus les ventes pouvant être interrompues sans pénalité afin d'alimenter des charges désignées du réseau intégré. »*

[...]

*« 38.5 Exploitation des ressources du Distributeur : Le Distributeur ne peut pas s'approvisionner de ses ressources désignées situées dans la zone de réglage du Transporteur de manière à ce que la production de ces installations dépasse sa charge locale désignée plus les pertes, plus les ventes de puissance réalisées dans le cadre d'un programme de partage des réserves, plus les ventes pouvant être interrompues sans pénalité afin d'alimenter des charges désignées de la charge locale, à moins qu'il n'ait conclu avec le Transporteur à cet effet une convention de service de transport point à point en vertu de la Partie II des présentes. »*  
[nous soulignons]

[749] La Régie note l'affirmation du Transporteur à l'effet que les textes des deux articles sont équivalents.

[750] La Régie est d'avis que, comparativement à l'article 30.4 relatif au client du service en réseau intégré, l'article 38.5, tel que libellé dans la proposition du Transporteur, porte à interprétation puisqu'il pourrait en être inféré qu'une vente ferme à des tiers en vertu de la partie II des Tarifs et conditions peut être effectuée à partir d'une ressource désignée. Or, la nouvelle procédure proposée par le Transporteur requiert clairement que la désignation de la ressource soit supprimée au préalable.

[751] **En conséquence, la Régie demande au Transporteur, pour éviter toute ambiguïté, de modifier l'article 38.5 de façon à y transposer le libellé proposé pour le client du service en réseau intégré.**

### **15.3 INFORMATION RELATIVE AUX RESSOURCES DÉSIGNÉES**

#### **15.3.1 ATTESTATION DE PROPRIÉTÉ ET DE DISPONIBILITÉ DES RESSOURCES**

[752] Selon le Transporteur, les articles 1.40, 30.1 et 30.7 des Tarifs et conditions actuellement en vigueur requièrent que les ressources désignées du client en réseau intégré soient possédées ou achetées par ce dernier conformément à un contrat signé (article 30.7) et qu'elles ne peuvent inclure aucune ressource ou partie de ressource faisant l'objet de ventes à des tiers ou ne pouvant autrement servir à alimenter la charge de ce client sur une base non interruptible (article 30.1).

[753] Le Transporteur propose ainsi de modifier les articles 29.2 et 30.2 des Tarifs et conditions afin de prévoir que le client en réseau intégré doit fournir une déclaration attestant de la propriété et de la disponibilité de ses ressources désignées.

[754] Le Transporteur propose de modifier les articles 37.1 et 38.2 de la partie IV des Tarifs et conditions afin de prévoir que le Distributeur doit fournir l'attestation relative à la disponibilité des ressources seulement, en conformité avec l'exigence prévue à cette fin aux articles 1.40.1 et 38.1 des Tarifs et conditions actuellement en vigueur. Cette attestation serait exigible en trois circonstances, soit lors du dépôt du plan des charges et des ressources, lors de la désignation d'une nouvelle ressource et lors de la suppression temporaire d'une ressource<sup>292</sup>.

[755] Le Transporteur ne prévoit pas, aux articles 37.1 et 38.2 des Tarifs et conditions, d'attestation relative à la propriété des ressources ou à l'existence d'un contrat signé pour le Distributeur. Il explique que, dans les faits, le Distributeur n'est pas propriétaire des centrales sources de l'électricité patrimoniale, qui composent la majorité de ses ressources désignées. Celui-ci serait donc dans l'incapacité de fournir une attestation de propriété à cet égard. Quant à l'existence d'un contrat signé, l'attestation n'est pas utile, vu que le

---

<sup>292</sup> Pièce B-250, Thème 12, paragraphes 47 à 49.

Distributeur doit déjà obtenir l'approbation de son plan d'approvisionnement par la Régie<sup>293</sup>.

[756] Par ailleurs, le Transporteur souligne que, contrairement à ce qui est prévu à l'égard du client en réseau intégré, les Tarifs et conditions actuellement en vigueur ne requièrent pas que les ressources désignées du Distributeur soient possédées ni achetées par lui conformément à un contrat signé.

[757] Pour le Transporteur, l'attestation du client en réseau intégré ou du Distributeur est tenue pour avérée et témoigne d'un acte unilatéral de désignation. Il mentionne ne pas avoir de discrétion quant à son acceptation ni d'obligation de procéder à des vérifications à cet égard<sup>294</sup>.

[758] À son avis, l'attestation requise permet d'assurer le sérieux de l'exercice de désignation. L'objectif visé par cette attestation est le même que celui visé par les pénalités prévues aux articles 28.6 et 36.5 des Tarifs et conditions, soit une utilisation efficiente du réseau de transport et un traitement équitable de toutes les catégories de clients.

[759] L'expert Sinclair pour NLH soumet que l'article 37.1 devrait prévoir une attestation relative à la propriété des ressources désignées. Il soutient que, compte tenu du fait que le Distributeur n'est propriétaire d'aucune centrale et n'est partie à aucun contrat signé pour ce qui est de la fourniture de l'électricité patrimoniale, cette attestation devrait être fournie par Hydro-Québec ou, encore, par le Producteur<sup>295</sup>.

[760] Le Transporteur s'oppose à cette recommandation au motif qu'elle n'est pas adaptée au régime législatif et réglementaire en place au Québec. Il mentionne que cette proposition implique le Producteur, une entité que le régime législatif en place oblige, dans le cadre de ses activités non réglementées, à fournir l'électricité patrimoniale au Distributeur<sup>296</sup>.

[761] Selon le Transporteur, le client du service de transport pour l'alimentation de la charge locale est le Distributeur et non le Producteur. Dans les circonstances, les Tarifs et

---

<sup>293</sup> Pièce B-250, Thème 12, paragraphes 54, 55, 62 et 63.

<sup>294</sup> Pièce B-250, Thème 12, paragraphe 50.

<sup>295</sup> Pièce A-103-18, page 181.

<sup>296</sup> Pièce B-250, Thème 12, paragraphe 111.

conditions ne peuvent imposer aucune obligation au Producteur de fournir une attestation relative à la propriété des ressources<sup>297</sup>.

### ***Opinion de la Régie***

[762] En ce qui a trait aux clients du service en réseau intégré, la Régie constate que le Transporteur apporte des modifications aux articles 29.2 et 30.2 des Tarifs et conditions qui reflètent celles apportées au tarif *pro forma* de la FERC, afin de prévoir que le client du service en réseau intégré doit fournir une déclaration attestant la propriété et la disponibilité de ses ressources désignées.

**[763] La Régie accepte les modifications proposées par le Transporteur aux articles 29.2 et 30.2 des Tarifs et conditions.**

[764] La Régie constate que l'article 38.8 des Tarifs et conditions, contrairement à ce qui est prévu à l'article 30.7 à l'égard du client du service en réseau intégré, ne requiert pas que les ressources désignées du Distributeur soient possédées ou achetées par lui conformément à un contrat signé.

[765] Selon la Régie, les contextes d'affaires du Transporteur et du Distributeur ont évolué depuis le premier dossier tarifaire du Transporteur. Ainsi, le Distributeur, dans le cadre de ses appels d'offres pour l'approvisionnement des besoins québécois postpatrimoniaux, est partie prenante aux contrats d'approvisionnement.

[766] La Régie considère nécessaire que le texte des Tarifs et conditions soit modifié pour refléter cette réalité. Pour les ressources postpatrimoniales, le Distributeur est en mesure d'attester qu'il a acheté la production conformément à un contrat signé et que cette production ne peut faire l'objet de ventes fermes à des tiers sur une base non interruptible.

[767] À cet égard, la Régie constate que la proposition de texte à l'article 37.1 des Tarifs et conditions, déposée initialement par le Transporteur le 27 mars 2009, a été modifiée comme suit dans sa preuve amendée :

*« 37.1 Information requise annuellement du Distributeur : Le Distributeur doit fournir annuellement, ou faire fournir, tous les renseignements prévus aux*

---

<sup>297</sup> Pièce B-250, Thème 12, paragraphes 113 et 114.

décisions, ordonnances, règlements de la Régie, y compris, mais sans s'y limiter, ce qui suit :

(i) [...]

(v) ~~une déclaration signée par le représentant autorisé ou le mandataire du Distributeur attestant que toutes les ressources du Distributeur énumérées à l'article 37.1(iii) satisfont aux conditions suivantes : (1) le Distributeur possède la ressource, s'est engagé à acheter la production pour les quantités approuvées par la Régie, ou conformément à un contrat signé, ou s'est engagé à acheter la production lorsque la signature d'un contrat est conditionnelle à la disponibilité du service de transport prévu à la Partie IV des présentes; (2) les ressources désignées du Distributeur n'incluent aucune des ressources, ou partie des ressources, faisant ~~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.~~ »<sup>298</sup>

[768] Cette modification a également été apportée à l'article 38.2 relatif à la désignation de nouvelles ressources du Distributeur.

[769] La Régie note que les propositions initiales relatives au service d'alimentation de la charge locale correspondaient au libellé soumis au paragraphe viii) de l'article 29.2 et à celui de l'article 30.2 applicables au client du service en réseau intégré.

[770] Étant donné le contexte des approvisionnements postpatrimoniaux du Distributeur, la Régie juge que les exigences en matière d'attestation de propriété des ressources prévues pour le client du service en réseau intégré doivent aussi s'appliquer au Distributeur.

**[771] La Régie demande au Transporteur de reproduire, aux articles 37.1(v)(1) et 38.2(1) des Tarifs et conditions, la modification de texte soumise en 2009 dans sa preuve initiale<sup>299</sup> et retirée, par la suite, dans sa preuve amendée<sup>300</sup>.**

[772] Par ailleurs, la Régie considère que le libellé de ces articles doit être adapté pour refléter la particularité propre à l'approvisionnement patrimonial dont bénéficie le Distributeur en vertu de la Loi. **La Régie demande au Transporteur de proposer un**

<sup>298</sup> Pièce B-129, HQT-3, document 1 révisé.

<sup>299</sup> Pièce B-73, HQT-3, document 1, feuilles originales 144 et 146.

<sup>300</sup> Pièce B-129, HQT-3, document 1 révisé, feuilles originales 150 et 152.

**libellé spécifique à l'effet que l'exigence relative à l'attestation de propriété de la ressource, prévue aux articles 37.1(v)(1) et 38.2(1), ne s'applique pas à l'électricité patrimoniale. De plus, elle lui demande d'apporter un ajustement de concordance à l'article 38.8 des Tarifs et conditions, similairement à ce qui est requis pour le client en réseau intégré à l'article 30.7, avec les ajustements nécessaires pour le cas de l'électricité patrimoniale dont bénéficie le Distributeur.**

**[773] Pour ce qui est de l'attestation de disponibilité de la part du Distributeur, la Régie accepte le libellé proposé par le Transporteur aux articles 37.1 et 38.2 des Tarifs et conditions à cet effet.**

[774] Les attestations fournies par le client du service en réseau intégré ou par le Distributeur, ou par leur mandataire, engagent leur responsabilité en tant que clients du service de transport.

[775] Selon la Régie, le Transporteur doit s'assurer que l'information relative à l'attestation du client du service en réseau intégré a bien été fournie par celui-ci. Cette même exigence s'applique pour les attestations du Distributeur relatives aux chemins affichés sur OASIS.

### **15.3.2 RESSOURCES HORS RÉSEAU**

[776] Le Transporteur propose de modifier l'article 29.2 des Tarifs et conditions afin de préciser l'information que le client en réseau intégré doit fournir à l'égard des ressources hors réseau qu'il désigne.

[777] Aucune modification n'est proposée en ce qui a trait à l'information que doit fournir le Distributeur à l'égard des ressources hors réseau qu'il désigne. Le Transporteur justifie sa position par le fait que l'information qu'il fournit déjà, en vertu de l'article 37.1(iii) des Tarifs et conditions actuellement en vigueur, est suffisante aux fins de l'exploitation fiable du réseau de transport<sup>301</sup>.

[778] En réponse à une demande de renseignements, le Transporteur fait valoir que la fin de l'alinéa (iii) de l'article 37.1 débutant par le texte suivant: « [...] *la description de la*

---

<sup>301</sup> Pièce B-250, Thème 12, paragraphe 67.

*puissance achetée [...] »*, lequel est déjà présent aux Tarifs et conditions, est équivalente au texte de l'alinéa (v) de l'article 29.2 débutant par le texte suivant « [...] *Cette description doit inclure pour chaque ressource hors réseau [...] »*<sup>302</sup>.

[779] NLH soumet que l'article 37.1 des Tarifs et conditions devrait être modifié, afin de prévoir les informations additionnelles énumérées à l'article 29.2 des Tarifs et conditions à l'égard des ressources désignées situées hors réseau<sup>303</sup>.

### ***Opinion de la Régie***

[780] La Régie constate que le libellé que le Transporteur propose de maintenir à l'article 37.1(iii) des Tarifs et conditions applicable au Distributeur correspond à celui apparaissant dans la version actuellement en vigueur de l'article 29.2 applicable au client du service en réseau intégré. Le Transporteur remplace, cependant, ce libellé de l'article 29.2 par des informations additionnelles qu'il requiert du client en réseau intégré relativement à ses ressources hors réseau. Cette modification de l'article 29.2 reflète celle apportée par la FERC dans son tarif *pro forma*.

[781] La Régie juge que le Transporteur n'a pas démontré en quoi le contexte applicable au Distributeur justifierait un traitement particulier par rapport à celui qui serait applicable au client en réseau intégré, pour des ressources hors réseau. Les informations additionnelles qu'il propose d'ajouter pour le client du service en réseau intégré peuvent être utiles non seulement pour l'exploitation fiable du réseau, mais aussi pour le calcul et la validation des ATC affichées.

[782] **En conséquence, à des fins de transparence et d'uniformisation des textes, la Régie demande au Transporteur d'apporter, à l'article 37.1 des Tarifs et conditions, la même modification qu'il a apportée à l'article 29.2 des Tarifs et conditions relativement aux ressources hors réseau.**

---

<sup>302</sup> Pièce B-90, HQT-8, document 1, page 19.

<sup>303</sup> Pièce C-13-24, *Amended direct Testimony of Dr Robert A. Sinclair*, page 31.

### 15.3.3 AUTRE INFORMATION DE NIVEAU OPÉRATIONNEL

[783] S.É./AQLPA propose de modifier l'article 37.1 des Tarifs et conditions afin d'obliger le Distributeur à fournir certaines informations additionnelles, dont les prévisions mensuelles de sa charge pour l'année courante et l'année subséquente, par concordance avec l'article 3.a.iii) de l'appendice C-1 proposé<sup>304</sup>.

[784] Le Transporteur s'oppose à cette proposition au motif que les Tarifs et conditions ne doivent pas prévoir tous et chacun des renseignements qui sont requis d'un point de vue opérationnel. Par ailleurs, le Transporteur soumet que si la Régie estimait la proposition de l'intervenant utile, la modification devrait plutôt être apportée à l'article 39 des Tarifs et conditions, qui traite de la désignation de la charge locale du Distributeur<sup>305</sup>.

#### *Opinion de la Régie*

[785] La Régie retient le point de vue du Transporteur à l'effet que les Tarifs et conditions ne doivent pas nécessairement prévoir tous les renseignements requis au niveau opérationnel. Par ailleurs, les informations demandées excèdent celles prévues à l'article correspondant du tarif *pro forma*, soit l'article 29.2. En conséquence, la Régie ne donne pas suite à la proposition de S.É./AQLPA.

### 15.4 PARTAGE DES RÉSERVES

[786] Le Transporteur propose de modifier les articles 1.50, 1.51, 29.2, 30.1, 30.2, 37.1, 38.1 et 38.2 des Tarifs et conditions afin de préciser qu'il n'est pas nécessaire de supprimer la désignation d'une ressource qui est utilisée aux fins de remplir ses obligations en vertu d'un programme de partage des réserves.

[787] Un programme de partage des réserves permet de maintenir, répartir et fournir collectivement les réserves d'exploitation nécessaires à chaque participant pour rétablir le réseau après des contingences ou perturbations.

---

<sup>304</sup> Pièce C-10-47, page 58.

<sup>305</sup> Pièce B-250, Thème 12, paragraphes 135 et 136.



[788] Le Transporteur estime souhaitable que les Tarifs et conditions permettent une telle utilisation des ressources du client en réseau intégré et du Distributeur. Il mentionne que ce dernier ne participe, pour l'instant, à aucun programme de partage des réserves. Les modifications proposées vont permettre au client en réseau intégré et au Distributeur de conclure des ententes de court terme avec des fournisseurs à cette fin<sup>306</sup>.

[789] Le GRAME propose de privilégier un programme de partage de réserves de mêmes sources énergétiques, s'inquiétant du fait que les programmes de partage de réserves puissent entraîner l'importation d'énergie non renouvelable<sup>307</sup>.

[790] Le Transporteur soumet que cette proposition est prématurée, étant donné qu'il ne participe présentement à aucun programme de partage des réserves. Il propose son réexamen lorsqu'un tel programme sera mis en place, le cas échéant<sup>308</sup>.

### *Opinion de la Régie*

**[791] La Régie accepte les modifications proposées aux articles 1.50, 1.51, 29.2, 30.1, 30.2, 37.1, 38.1 et 38.2 par le Transporteur, afin de préciser qu'il n'est pas nécessaire de supprimer la désignation d'une ressource lorsque cette dernière est utilisée aux fins de remplir ses obligations en vertu d'un programme de partage des réserves.**

[792] Par ailleurs, la Régie juge que la proposition du GRAME de privilégier un programme de partage de réserves de mêmes sources énergétiques déborde du cadre du présent dossier.

## **15.5 DÉFINITION DE « VENTE NON FERME »**

[793] Le Transporteur utilise les termes « vente non ferme » dans sa proposition de modification de l'article 30.4 des Tarifs et conditions, mais n'en inclut aucune définition dans le texte des Tarifs et conditions.

---

<sup>306</sup> Pièce B-132, HQT-8, document 8 révisé, page 19.

<sup>307</sup> Pièces B-250, Thème 12, paragraphe 90 et C-8-32, page 52.

<sup>308</sup> Pièce B-250, Thème 12, paragraphe 91.

[794] NLH recommande que le Transporteur adopte dans les Tarifs et conditions la définition de l'expression « *Non-Firm Sale* » utilisée par la FERC dans son tarif *pro forma*. De plus, l'intervenante recommande que cette définition ait pour effet qu'une vente sur le *Day Ahead Market* soit considérée comme une vente ferme<sup>309</sup>.

[795] Le Transporteur ne s'oppose pas à inclure une définition de cette expression aux Tarifs et conditions, si la Régie le juge nécessaire<sup>310</sup>. Il s'oppose, par contre, à ce que cette définition réfère aux concepts reliés au *Day Ahead Market*, sujet pour lequel le débat n'a pas été fait<sup>311</sup>.

### ***Opinion de la Régie***

[796] La Régie constate que la notion de « vente non ferme » n'est définie dans aucun article du texte des Tarifs et conditions. Il s'agit d'une notion importante qui mérite d'être clarifiée. **Elle demande au Transporteur d'inclure une définition de l'expression « Vente non ferme » dans le texte des Tarifs et conditions.**

[797] Par contre, faute d'un débat suffisant sur le sujet, la Régie ne peut statuer sur la proposition de NLH à l'effet que la définition de vente non ferme ait pour effet qu'une vente sur le *Day Ahead Market* soit considérée comme une vente ferme.

## **15.6 « AVIS » OU « PRÉAVIS »**

[798] Le Transporteur propose de remplacer le mot « préavis » par le mot « avis » aux articles 30.2 et 38.2 des Tarifs et conditions.

[799] L'UMQ constate que cette modification apportée par le Transporteur n'a pas été reprise par ce dernier aux articles 31.2, 31.4 et 39.2 des Tarifs et conditions, dans des circonstances comparables.

[800] En réponse à l'intervenante, le Transporteur précise que les dispositions des articles 31.2, 31.4 et 39.2 des Tarifs et conditions ne font pas l'objet de modifications à la

---

<sup>309</sup> Pièce C-13-50, page 16, paragraphes 81 et 82.

<sup>310</sup> Pièces B-138, HQT-29, document 5 révisé, page 4 et A-103-3, pages 195 et 196.

<sup>311</sup> Pièce A-103-28, page 69.

suite de l'ordonnance 890 et que, selon les circonstances, il pourrait être approprié d'apporter le même changement à ces dispositions à l'occasion d'un prochain dossier tarifaire<sup>312</sup>.

### *Opinion de la Régie*

[801] La Régie note que la modification proposée par le Transporteur aux articles 30.2 et 38.2 des Tarifs et conditions à l'effet de remplacer le mot « préavis » par le mot « avis » ne découle pas de changements apportés à l'article 30.2 du tarif *pro forma* issu de l'ordonnance 890 de la FERC et n'est pas incluse à la version anglaise des articles 30.2 et 38.2 des Tarifs et conditions qu'il propose.

[802] La Régie juge préférable qu'une telle proposition de modification de terminologie soit examinée dans le cadre d'un prochain dossier tarifaire, en s'assurant que toutes les dispositions visées soient clairement identifiées, le cas échéant.

**[803] En conséquence, la Régie ne retient pas la proposition du Transporteur de changer le mot « préavis » par le mot « avis » dans la version française des articles 30.2 et 38.2 des Tarifs et conditions.**

**[804] Sous réserve des conclusions émises dans l'ensemble des sous-sections traitées dans le Thème 12, la Régie accepte les modifications proposées par le Transporteur aux articles 1.50, 1.51, 29.2, 30.1, 30.2, 30.3, 30.4, 37.1, 38.1, 38.2, 38.3 et 38.5 des Tarifs et conditions, relativement à la désignation, justification et suppression des ressources en réseau.**

## **16 THÈME 13 : SERVICE SECONDAIRE**

[805] Le Transporteur propose de modifier les articles 28.4 et 36.3 des Tarifs et conditions relatifs à l'utilisation du service secondaire par un client en réseau intégré et par le Distributeur.

---

<sup>312</sup> Pièce B-134, HQT-29, document 8, page 8.

[806] Les modifications proposées à l'article 28.4 visent à incorporer la précision ajoutée par la FERC à son tarif *pro forma* à l'effet que l'utilisation du service secondaire par le client en réseau intégré, pour alimenter ses charges en réseau à partir de ressources non désignées, ne requiert pas la présentation d'une demande de service de transport en réseau intégré. Elles précisent également que toutes les autres exigences de la partie III des Tarifs et conditions continuent de s'appliquer, sauf celles reliées aux tarifs, puisque le service secondaire s'obtient sans frais additionnels.

[807] Le Transporteur reproduit ces modifications à l'article 36.3 de la partie IV des Tarifs et conditions, applicable au Distributeur, avec les adaptations nécessaires.

[808] Le Transporteur précise que le service secondaire est utilisé sur un horizon de court terme, pour des situations qui ne peuvent être planifiées à l'avance, typiquement en période de pointe. Il est obtenu par l'entremise du système OASIS, au moyen de l'inscription « Québec ressource non désignée » (QCRND)<sup>313</sup>.

[809] Questionné par NLH, le Transporteur mentionne que le service secondaire peut prendre différentes formes et se voir accorder des niveaux de priorités différents<sup>314</sup>.

[810] L'ACEFQ propose que le Distributeur bénéficie d'une priorité égale à celle du service ferme de point à point lorsqu'il utilise le service secondaire à même la capacité ferme réservée pour la charge locale<sup>315</sup>.

[811] Le Transporteur soumet en argumentation qu'en l'absence d'un changement de circonstances, il maintient l'ordre des priorités reconnu par la Régie dans sa décision D-2006-66<sup>316</sup>, lequel est conforme aux pratiques du NAESB<sup>317</sup>.

[812] L'ACEFQ propose également que le service pour l'alimentation de la charge locale avec une ressource non désignée, lorsqu'exercé par le Producteur, puisse bénéficier d'une priorité équivalente au service non ferme de point à point de court terme, soit d'une priorité 4 plutôt que 6, selon le tableau des priorités d'utilisation des interconnexions<sup>318</sup>.

---

<sup>313</sup> Pièce A-94-7-1, pages 82 et 96.

<sup>314</sup> Pièce A-94-6, pages 150 et 151.

<sup>315</sup> Pièce A-103-6, pages 174 et 175.

<sup>316</sup> Dossier R-3549-2004.

<sup>317</sup> Pièce B-250, Thème 13, paragraphe 10.

<sup>318</sup> Pièces C-4-21, page 10 et A-103-6, pages 178 et 179.

[813] En ce qui a trait à cette proposition, le Transporteur s'en remet à la discrétion de la Régie.

### *Opinion de la Régie*

[814] La Régie note que le Transporteur a apporté un amendement à l'appendice C-1 pour refléter le fait que le service secondaire s'obtient selon la disponibilité et qu'il ne bénéficie pas d'une priorité équivalente à un service de transport ferme. Compte tenu de cet amendement, la Régie ne retient pas la proposition de l'ACEFQ d'accorder au service secondaire une priorité équivalente au service de transport ferme de point à point.

[815] Quant à la proposition de l'ACEFQ d'accorder une priorité au Producteur lorsqu'il utilise le service secondaire, la Régie juge qu'une décision à cet effet, avec pour conséquence de modifier les priorités d'utilisation des interconnexions en vigueur, nécessite la tenue d'un débat suffisant afin de donner l'opportunité à tous les intéressés de faire valoir leur point de vue. Ce débat de fond n'a pas eu lieu et seules des questions de compréhension ont été soulevées. Par conséquent, la Régie ne retient pas cette proposition de l'ACEFQ.

[816] Par ailleurs, le questionnement sur les termes et priorités du service secondaire est également traité dans la sous-section 5.2.3 de la présente décision relative à l'appendice C-1 et à la méthodologie de calcul de l'ATC.

**[817] En conséquence, la Régie accepte les modifications proposées par le Transporteur aux articles 28.4 et 36.3 des Tarifs et conditions.**

## **17 THÈME 14 : NORMALISATION DES RÈGLES ET PRATIQUES D'AFFAIRES : AFFICHAGE SUR LE SITE OASIS ET LE SITE INTERNET DU TRANSPORTEUR**

[818] Le Transporteur propose des modifications à l'article 4 des Tarifs et conditions reflétant celles apportées par la FERC dans son ordonnance 890.

[819] Les modifications introduites précisent que le Transporteur fournira, sur son site OASIS et sur son site internet, des hyperliens vers toutes règles, normes et pratiques qui sont liées aux termes et conditions du service de transport mais qui ne figurent pas aux Tarifs et conditions. Les modifications prévoient aussi la publication d'un énoncé du processus utilisé pour ajouter, supprimer ou modifier de telles règles, normes et pratiques.

[820] Le Transporteur précise que les règles, normes et pratiques qui affectent de façon significative la fourniture du service de transport se retrouvent dans le texte des Tarifs et conditions. Celles qui n'affectent pas de façon significative la fourniture du service de transport, mais qui sont néanmoins pertinentes, peuvent être affichées sur le site OASIS<sup>319</sup>.

[821] Le Transporteur soutient que ces modifications permettront l'accès à une information uniforme pour l'ensemble de la clientèle, sans alourdir inutilement le texte des Tarifs et conditions. De plus, ces changements amélioreront la transparence de l'affichage des informations sur le site OASIS et lui donneront la flexibilité requise afin de s'adapter aux conditions changeantes des pratiques d'affaires et du contexte normatif applicable.

[822] Questionné par NLH, le Transporteur indique que la Régie peut demander d'approuver ou de simplement mettre en ligne l'énoncé du processus qui servira à ajouter, supprimer ou modifier les règles, normes et pratiques concernées<sup>320</sup>.

[823] S.É./AQLPA recommande que le Transporteur, en référant à ses pratiques, s'assure de maintenir une flexibilité lui permettant d'adapter ses règles à des situations nouvelles et imprévues, tout en respectant les objectifs visés par les critères et directives reliés.

[824] Dans son argumentation, le Transporteur s'en remet à la discrétion de la Régie quant à la recommandation de S.É./AQLPA.

---

<sup>319</sup> Pièce B-250, Thème 14, paragraphe 4.

<sup>320</sup> Pièce A-94-7, pages 176 à 179.

### ***Opinion de la Régie***

[825] La Régie est d'avis que l'affichage sur le site OASIS des informations pertinentes à la fourniture du service de transport et d'hyperliens vers les autres règles, normes ou pratiques suivies par le Transporteur permettra l'accès à une information uniforme et transparente pour l'ensemble des intéressés.

[826] La Régie est d'avis que la proposition du Transporteur lui donne la flexibilité requise afin de s'adapter aux changements de contexte et d'en saisir la Régie, au besoin.

[827] De plus, les intéressés disposeront des informations leur permettant de faire, au besoin, les représentations qu'ils estiment utiles.

**[828] La Régie accepte les modifications proposées par le Transporteur à l'article 4 des Tarifs et conditions.**

**[829] La Régie demande au Transporteur d'afficher sur la partie publique de son site OASIS un projet d'énoncé décrivant le moyen qu'il entend utiliser pour aviser les parties intéressées quant aux ajouts, suppressions et modifications des règles, normes et pratiques concernées.**

**[830] La Régie demande au Transporteur de prévoir une période d'au moins 30 jours à la suite de cet affichage afin de donner aux intéressés l'opportunité de formuler des commentaires avant son entrée en vigueur.**

## **18 THÈME 15 : SOLVABILITÉ**

[831] Le Transporteur propose de modifier l'article 11 des Tarifs et conditions afin de référer à un nouvel appendice L qui explique en détail les procédures de vérification de la solvabilité qui sont actuellement appliquées par le Transporteur.

[832] Cette proposition fait suite à l'ordonnance 890 qui prévoit dans son tarif *pro forma* l'ajout d'un appendice L dans lequel les transporteurs doivent exposer leurs procédures

d'examen de solvabilité. La FERC exige que le texte de ce nouvel appendice fournisse, au minimum, les éléments suivants :

- « (1) a summary of the procedure for determining the level of secured and unsecured credit;
- (2) a list of the acceptable types of collateral/security;
- (3) a procedure for providing customers with reasonable notice of changes in credit levels and collateral requirements;
- (4) a procedure for providing customers, upon request, a written explanation for any change in credit levels or collateral requirements;
- (5) a reasonable opportunity to contest determinations of credit levels or collateral requirements; and
- (6) a reasonable opportunity to post additional collateral, including curing any non-creditworthy determination. »<sup>321</sup>

[833] Le Transporteur précise que l'objectif de la FERC est d'assurer que tous les clients obtiennent des renseignements clairs à l'égard de la politique et des normes de crédit appliquées par les transporteurs lorsqu'ils approuvent ou rejettent une demande de service. Ainsi, cet ajout contribue à empêcher la discrimination induite.

[834] Le Transporteur affirme que l'appendice L proposé respecte les exigences de l'ordonnance 890, tout en étant adapté aux particularités du contexte québécois, en particulier pour ce qui est des ajouts au réseau dont les coûts sont assumés par le Transporteur<sup>322</sup>.

[835] De plus, selon le Transporteur, ces modifications permettront une plus grande transparence dans les procédures de vérification de la solvabilité des clients et les conditions de crédit qui en découlent, tout en assurant que ces procédures diminuent le risque de mauvaises créances<sup>323</sup>.

[836] Le Transporteur soumet que le texte qu'il propose préserve la flexibilité requise afin de lui permettre de s'adapter aux changements de marché ou de conditions financières.

---

<sup>321</sup> Pièce B-73, HQT-5, document 1, ordonnance 890, OATT, *Original Sheet n° 164*.

<sup>322</sup> Pièce B-129, HQT-2, document 2 révisé, fiche appendice L.

<sup>323</sup> Pièce B-250, Thème 15, paragraphe 2.



[837] Le Transporteur précise que la limite de crédit maximale non garantie établie à l'interne, décrite à l'article 4 de l'appendice L, peut être révisée par le Conseil d'administration d'Hydro-Québec selon les conditions de marché et n'est pas communiquée aux clients. Les clients sont toutefois informés du montant de leur limite de crédit spécifique.

[838] L'expert Sinclair pour NLH considère que les procédures décrites à l'appendice L proposé accordent un certain niveau de discrétion au Transporteur, ce qui pourrait entraîner un risque de discrimination indue. Notamment, à l'article 4 de cet appendice, le Transporteur se réserve le droit de limiter le crédit au seuil établi à l'interne et approuvé de temps à autre par le Conseil d'administration d'Hydro-Québec, sans fournir de critères quant à l'établissement de ces limites. L'expert recommande de revoir ces procédures afin de prévoir les critères clairs à la base de cet exercice<sup>324</sup>.

[839] De plus, l'expert Sinclair souligne que les articles 4 et 11.2 prévoient aussi que le Transporteur révisé les limites de crédit pour refléter les besoins du client, ou de son garant, à la suite d'un événement ou d'un changement dans la situation financière. L'expert est d'avis que le texte devrait préciser la nature des événements et changements auxquels le Transporteur réfère.

[840] En argumentation, le Transporteur précise que la FERC requiert une description de la procédure suivie relative à la détermination de la limite de crédit non garanti, et non le montant de cette limite<sup>325</sup>.

[841] Par ailleurs, l'expert Sinclair remarque que la proposition du Transporteur n'inclut pas la possibilité d'obtenir, sur demande, des explications écrites pour tout changement dans les conditions de crédit<sup>326</sup>.

[842] Le Transporteur ne s'oppose pas à apporter une précision relative à cette possibilité et informe qu'en pratique, il fournit déjà les motifs justifiant de tels changements<sup>327</sup>.

---

<sup>324</sup> Pièce C-13-24, *Amended Direct Testimony of Dr Robert A. Sinclair*, pages 33 et 34.

<sup>325</sup> Pièce B-250, Thème 15, paragraphe 12.

<sup>326</sup> Pièce C-13-24, *Amended Direct Testimony of Dr Robert A. Sinclair*, page 33.

<sup>327</sup> Pièce B-250, Thème 15, paragraphe 17.

[843] L'UMQ propose au Transporteur une reformulation, à l'article 2 de l'appendice L, ayant trait au libellé de l'exigence des états financiers à fournir.

[844] Cette intervenante constate aussi que les dispositions de l'appendice L prévoient différents délais, ce qui est susceptible de créer de la confusion, particulièrement dans les cas où il y a similarité dans les situations visées. L'intervenante recommande d'adopter un délai uniforme de cinq jours.

[845] Le Transporteur s'objecte à cette proposition. Il explique qu'un délai plus court pour le client qui a fourni une garantie au Transporteur dans une forme qui n'est pas acceptable, qui a dépassé sa limite de crédit ou qui a donné des garanties insuffisantes est justifié comparativement au client qui est avisé, pour la première fois, de la nécessité de fournir une garantie à la suite d'une modification des conditions de crédit par le Transporteur.

[846] Par ailleurs, le Transporteur mentionne qu'il y a une erreur à l'article 7 de l'appendice L proposé<sup>328</sup>. Ainsi, lorsqu'un dépassement de la limite de crédit ou l'insuffisance des garanties résulte d'une modification des conditions de crédit par le Transporteur, le délai applicable serait de cinq jours, soit au moment de l'entrée en vigueur des nouvelles conditions, et non trois jours<sup>329</sup>.

### ***Opinion de la Régie***

[847] La Régie considère que l'information contenue dans le nouvel appendice L fournira aux clients une description des procédures relatives à l'étude de leur solvabilité et amène, par conséquent, une plus grande transparence.

[848] La Régie ne partage pas les préoccupations de l'expert Sinclair sur les risques de discrimination indues liés à la discrétion dont bénéficie le Transporteur dans l'application de certains critères ou procédures prévus à l'appendice L. La Régie juge raisonnable l'explication donnée par le Transporteur selon laquelle la limite de crédit maximale non garantie est fixée en fonction des conditions de marché. Elle ne voit pas la nécessité de codifier ces critères au présent dossier.

---

<sup>328</sup> Pièce B-84, HQT-8, document 9, page 24.

<sup>329</sup> Pièce B-250, Thème 15, paragraphe 21.

[849] Par ailleurs, la Régie note que le Transporteur ne s'objecte pas à préciser dans le texte que le client pourra obtenir, sur demande, des explications écrites relativement aux changements dans les conditions de crédit qui lui sont applicables. **La Régie demande au Transporteur d'apporter des modifications à cet effet aux articles 4 et 11.2 de l'appendice L.**

[850] La Régie ne retient pas la recommandation de l'UMQ relative à l'harmonisation des délais prévus aux différentes dispositions de l'appendice L. Elle retient plutôt la position du Transporteur à l'effet qu'il est justifié d'appliquer des délais différents pour des circonstances différentes.

[851] **La Régie accepte la proposition du Transporteur d'apporter des corrections à l'article 7 de l'appendice L de manière à ce que le client ait à se conformer aux nouvelles conditions de crédit au moment de leur entrée en vigueur, soit cinq jours ouvrables suivant la réception de l'avis par le client. La Régie demande que ces corrections soient également reflétées à l'article 11 de l'appendice L portant sur les ajouts au réseau.**

[852] La Régie note que le Transporteur s'est montré favorable à la modification proposée par l'UMQ, à l'article 2 de l'appendice L, en ce qui a trait à la formulation de l'exigence des états financiers à fournir. **Elle demande au Transporteur d'apporter cette modification<sup>330</sup>.**

[853] **La Régie accepte les modifications proposées à l'article 11 du texte des Tarifs et conditions ainsi que l'ajout de l'appendice L, tel que soumis par le Transporteur, sous réserve des dispositions contenues dans la présente section de la décision.**

## 19 THÈME 16 : DÉFINITIONS

[854] Le Transporteur propose d'ajouter une définition du terme « affiliée », à l'article 1.2 des Tarifs et conditions, et de modifier la définition de l'expression « pratiques usuelles des services publics », à l'article 1.44. Ces modifications visent à

---

<sup>330</sup> Pièce B-84, HQT-8, document 9, page 19.

faciliter l'interprétation des textes et refléter les modifications apportées par la FERC, en apportant les adaptations nécessaires au contexte québécois.

[855] Le Transporteur mentionne que l'article 1.2 proposé confirme, entre autres, que les divisions fonctionnelles de sociétés intégrées sont incluses dans la définition du terme « affiliée », au même titre que les sociétés affiliées dûment incorporées, aux fins de l'application de certains articles des Tarifs et conditions. Ainsi, cette modification se reflète aussi dans le texte de l'article 6 et de l'appendice G<sup>331</sup>.

[856] Le Transporteur précise qu'en intégrant les modifications adoptées par la FERC à la définition de « pratiques usuelles des services publics », il apporte les ajustements nécessaires afin d'éviter de faire référence à une législation étrangère. Aussi, la définition réfère à son réseau de transport principal et non au réseau « *bulk* » de la NERC. Le Transporteur assure que cette modification reflète les normes de fiabilité appliquées au Québec<sup>332</sup>.

[857] En argumentation, le Transporteur indique qu'il entend déposer une version modifiée des Tarifs et conditions dans laquelle l'expression « réseau de transport principal », incluse dans sa définition de « pratiques usuelles des services publics », sera traduite par « *main transmission system* », conformément à la décision D-2011-068 de la Régie<sup>333</sup>.

[858] L'ACEFQ propose d'ajouter, à la définition d'« affiliée », une précision de manière à indiquer que les divisions Hydro-Québec Distribution et Hydro-Québec Production sont aussi incluses dans le champ d'application de cette définition<sup>334</sup>.

[859] Le Transporteur mentionne qu'il considère que la définition qu'il propose est adéquate, mais qu'il pourrait consentir à apporter une précision répondant à cette remarque de l'intervenante<sup>335</sup>.

---

<sup>331</sup> Pièce B-73, HQT-2, document 1, fiche article 1.2.

<sup>332</sup> Pièce B-73, HQT-2, document 1, fiche article 1.44.

<sup>333</sup> Pièce B-250, Thème 16, paragraphe 14.

<sup>334</sup> Pièce C-4-41, page 5.

<sup>335</sup> Pièce B-250, Thème 16, paragraphes 20 et 21.

[860] L'UMQ suggère d'intégrer une définition du terme « jour » ou de préciser que ce terme réfère au jour civil, lorsqu'il n'est pas indiqué qu'il s'agit de jour ouvrable<sup>336</sup>.

### *Opinion de la Régie*

[861] La Régie ne retient pas la suggestion de l'UMQ. Elle constate que l'expression « jour ouvrable » intervient dans le texte des Tarifs et conditions et que la signification du mot « jour », lorsqu'il est utilisé seul, est claire, selon le contexte.

[862] La Régie rejette la proposition de l'ACEFQ d'apporter une précision à la définition du terme « affiliée ». Elle juge que cette définition doit être générale et que le terme « affiliée », tel que défini, inclut les divisions fonctionnelles des sociétés intégrées. **Elle accepte, par conséquent, la définition du terme « affiliée » proposée par le Transporteur à l'article 1.2 des Tarifs et conditions.**

[863] **La Régie accepte également les modifications soumises par le Transporteur à l'article 1.44 des Tarifs et conditions relatives à la définition des « pratiques usuelles des services publics ».**

[864] **Pour ces motifs,**

### La Régie de l'énergie :

**ACCUEILLE** partiellement la demande du Transporteur;

**ORDONNE** au Transporteur de soumettre à la Régie, au plus tard le **1<sup>er</sup> mars 2012**, une proposition de texte refondu des versions française et anglaise des Tarifs et conditions reflétant l'ensemble des décisions énoncées dans les diverses sections de la présente décision;

**AUTORISE** les intervenants à présenter leurs commentaires quant à la conformité du texte refondu à la présente décision, dans un délai maximum de sept jours suivant le dépôt de ce texte;

---

<sup>336</sup> Pièce C-11-16, page 21.

**AUTORISE** le Transporteur à répondre aux commentaires des intervenants, dans un délai de sept jours;

**ORDONNE** au Transporteur de se conformer à l'ensemble des autres éléments décisionnels contenus dans la présente décision.

Richard Carrier  
Régisseur

Lucie Gervais  
Régisseur

Jean-François Viau  
Régisseur

**Représentants :**

- Association coopérative d'économie familiale de Québec (ACEFQ) représentée par M<sup>e</sup> Denis Falardeau;
- Énergie Brookfield Marketing s.e.c. (EBM) représentée par M<sup>e</sup> Paule Hamelin;
- Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME) représenté par M<sup>e</sup> Geneviève Paquet;
- Hydro-Québec représentée par M<sup>e</sup> Éric Dunberry, M<sup>e</sup> Marie-Christine Hivon et M<sup>e</sup> F Jean Morel;
- Newfoundland and Labrador Hydro (NLH) représentée par M<sup>e</sup> André Turmel;
- Ontario Power Generation Inc. (OPG) représentée par M<sup>e</sup> Louise Cadieux;
- Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) représenté par M<sup>e</sup> Annie Gariépy;
- Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (S.É./AQLPA) représenté par M<sup>e</sup> Dominique Neuman;
- Union des consommateurs (UC) représentée par M<sup>e</sup> Hélène Sicard;
- Union des municipalités du Québec (UMQ) représentée par M<sup>e</sup> Jean-François Girard.





# ANNEXE 1

<b>Annexe 1 (2 pages)</b>	
<b>R.C.</b>	_____
<b>L.G.</b>	_____
<b>J.F.V.</b>	_____

## **LISTE DES SUIVIS REQUIS PAR LA PRÉSENTE DÉCISION**

La Régie demande que les éléments suivants soient pris en compte par le Transporteur à titre de suivis de la présente décision :

### **A) Lors du ou d'un prochain dossier tarifaire**

1. Une mise à jour, le cas échéant, des frais de transport et des frais des services complémentaires applicables sur les marchés limitrophes, inclus dans la formule de prix des services de compensation d'écarts de réception et de livraison (section 7.3);
2. Un traitement, par le biais d'un compte d'écart, des revenus résultant des pénalités des deuxième et troisième paliers de la formule de prix des services de compensation d'écarts de réception et de livraison (section 7.3);
3. Une application du solde de ce compte d'écart en réduction du revenu requis du Transporteur (section 7.3);
4. Le dépôt d'une proposition de traitement tarifaire des revenus découlant des pénalités liées à l'exploitation (section 10.2).

### **B) Suivi administratif**

1. Un rapport annuel, à la Régie, des rencontres tenues dans le cadre du processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau (section 6).

### **C) Autres**

1. Une entrée en vigueur des modalités retenues aux annexes 4 et 5 du texte des Tarifs et conditions au plus tard six mois à compter de la date de la décision finale qui sera rendue dans le présent dossier (section 7.3);

2. Un affichage sur le site OASIS du Transporteur de :
  - a. la liste de toutes les centrales ou autres ressources initialement désignées en 2001;
  - b. la liste des nouvelles ressources désignées et la liste des suppressions de ressources désignées, pour chaque année subséquente;
  - c. la liste à jour des ressources désignées (section 15.1.2);
3. Un affichage sur la partie publique du site OASIS d'un projet d'énoncé décrivant le moyen que le Transporteur entend utiliser pour aviser les parties intéressées quant aux ajouts, suppressions et modifications de règles, normes et pratiques (section 17);
4. L'octroi d'une période d'au moins 30 jours à la suite de cet affichage afin de donner aux intéressés l'opportunité de formuler des commentaires avant son entrée en vigueur (section 17).