

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2002-286

R-3401-98

20 décembre 2002

PRÉSENTS :

M^e Marc-André Patoine, B.A., LL.L

M. Anthony Frayne, B. Sc. (Écon.), MBA

M. François Tanguay

Régisseurs

Hydro-Québec

Demanderesse

et

Intervenants dont les noms apparaissent à la page suivante

Intervenants

Demande d'approbation du texte refondu des « Tarifs et conditions » du service de transport

Audience relative à la modification des tarifs de transport d'électricité (*Loi sur la Régie de l'énergie*, L.R.Q., c. R-6.01, art. 48 à 51)

LISTE DES INTERVENANTS :

- Association coopérative d'économie familiale de Québec (ACEF de Québec);
- Association de l'industrie électrique du Québec (AIEQ);
- Association des redistributeurs d'électricité du Québec (AREQ);
- Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité, Association des industries forestières du Québec Ltée et Association québécoise de la production d'énergie renouvelable (Coalition industrielle);
- Gazoduc TransQuébec & Maritimes Inc. (Gazoduc TQM);
- Groupe de recherche appliquée en macroécologie et Union pour le développement durable (GRAMÉ-UDD);
- Groupe STOP et Stratégies énergétiques (STOP/S.É.);
- New Brunswick Power Corporation (Énergie NB);
- New York Power Authority (NYPA);
- Ontario Power Generation (OPG);
- Option Consommateurs (OC);
- PG&E National Energy Group Inc. (NEG);
- Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ);
- Société en commandite Gaz Métropolitain (SCGM);
- Union des consommateurs et Centre d'études réglementaires du Québec (UC-CERQ).

OBSERVATEUR :

- Independent Electricity Market Operator (IMO).

TABLE DES MATIÈRES

1. HISTORIQUE.....	4
2. INTRODUCTION	6
2.1 OPINION GÉNÉRALE DE LA RÉGIE	6
2.2 POSITION GÉNÉRALE DU TRANSPORTEUR.....	7
3. EXAMEN DE CERTAINS ARTICLES SPÉCIFIQUES.....	8
3.1 NOTION DE CLIENTS DE LA CHARGE LOCALE : ARTICLE 1.9	8
3.1.1 <i>Position des parties</i>	8
3.1.2 <i>Opinion de la Régie</i>	10
3.2 PART DU RATIO DE CHARGE ET PRIX REQUIS MENSUEL : ARTICLES 1.27 ET 42.1.....	10
3.2.1 <i>Position des parties</i>	11
3.2.2 <i>Opinion de la Régie</i>	12
3.3 NOTION DE RESSOURCES : ARTICLES 1.40.1, 37.1 ET 38.1	13
3.3.1 <i>Ressources du distributeur : article 1.40.1 et 38.1</i>	13
3.3.2 <i>Informations requises annuellement du distributeur : article 37.1</i>	16
3.4 DISTRICT JUDICIAIRE : ARTICLE 12.2.....	18
3.5 FRAIS DE NOUVELLE RÉPARTITION : ARTICLES 13.6, 41.2 ET 42.2	18
3.5.1 <i>Position des parties</i>	18
3.5.2 <i>Opinion de la Régie</i>	20
3.6 POINT DE RÉCEPTION HQT : ARTICLES 13.7 ET 14.5.....	21
3.6.1 <i>Position des parties</i>	21
3.6.2 <i>Opinion de la Régie</i>	22
3.7 FOURNITURE DES PERTES DE TRANSPORT PAR LE DISTRIBUTEUR : ARTICLE 36.4.....	22
3.7.1 <i>Position des parties</i>	22
3.7.2 <i>Opinion de la Régie</i>	23
3.8 UTILISATION DE LA CAPACITÉ D'INTERCONNEXION PAR LE DISTRIBUTEUR : ARTICLE 38.9	24
3.8.1 <i>Position des parties</i>	24
3.8.2 <i>Opinion de la Régie</i>	27
3.9 LES RABAIS SUR LES TRANSACTIONS DE COURT TERME : ANNEXES 7 ET 8.....	28
3.9.1 <i>Position des parties</i>	28
3.9.2 <i>Opinion de la Régie</i>	31
3.10 SERVICE D'ALIMENTATION DES SERVICES AUXILIAIRES DES POSTES DE TRANSPORT : ANNEXE 9, SERVICE COMPLÉMENTAIRE N°15.....	32
3.10.1 <i>Position des parties</i>	32
3.10.2 <i>Opinion de la Régie</i>	32
3.11 CODE DE CONDUITE.....	33
4. CONCLUSION	33

1. HISTORIQUE

La décision D-2002-95 traitait, entre autres, de la proposition (la proposition initiale) d'Hydro-Québec dans ses activités de transport (le transporteur) de modifier le *Règlement numéro 659 d'Hydro-Québec sur les conditions et les tarifs du service de transport pour l'accessibilité à son réseau*¹ (le Règlement 659)

La présente décision intervient après l'examen du nouveau texte refondu des « *Tarifs et conditions* » déposé par le transporteur à la suite de la décision D-2002-95 de la Régie de l'énergie (la Régie) statuant sur la modification des tarifs de transport d'électricité d'Hydro-Québec.

Le 30 avril 2002, dans sa décision D-2002-95, la Régie ordonnait au transporteur de déposer, dans les 45 jours, un projet de texte refondu des « *Tarifs et conditions* » du service de transport incorporant l'ensemble des décisions rendues par la Régie dans ladite décision. La Régie demandait, notamment, que le texte inclut une nouvelle partie traitant de la charge locale.

Le 25 juin 2002, tel que demandé par la Régie dans sa décision D-2002-95, le transporteur dépose le nouveau texte refondu des « *Tarifs et conditions* »² accompagné d'annotations en annexe indiquant les références au texte de la décision D-2002-95 expliquant les modifications apportées.

Le 11 juillet 2002, deux intervenants, le RNCREQ et STOP/S.É., font parvenir à la Régie leurs commentaires sur cette version de texte soumis par le transporteur. Le 26 juillet 2002, le transporteur envoie sa réponse auxdits commentaires.

Le 2 août 2002, la Régie convoque, pour le 17 septembre 2002, les parties à une rencontre technique portant sur le nouveau texte refondu de « *Tarifs et conditions* » contenu à la pièce HQT-11, document 2R du 21 juin 2002.

À la suite d'une demande du transporteur du 5 septembre suivant, la rencontre technique est reportée au 24 septembre. Elle se prolonge durant l'après-midi du 25 septembre 2002.

Le 3 octobre 2002, la Régie fixe les modalités pour une audience le 14 novembre 2002. Le transporteur transmet, le 18 octobre 2002, ses explications formulées lors de la rencontre technique des 24 et 25 septembre 2002. Il y joint une nouvelle version du texte refondu des

¹ (1997) 129 G.O. II, 1248.

² HQT-11, document 2R (En liasse), 21 juin 2002.

« *Tarifs et Conditions* » (HQT-11, document 2R, 18 octobre 2002) intégrant des modifications à la suite de la rencontre technique des 24 et 25 septembre 2002.

Le 5 novembre suivant, les intervenants soumettent leurs commentaires quant à certains articles du dernier texte proposé par le transporteur.

À la suite d'une demande de la Régie, exprimée le 6 novembre 2002, le transporteur transmet à la Régie, le 12 novembre 2002, ses clarifications quant à certaines dispositions du texte refondu du 18 octobre 2002.

L'audience se tient le 14 novembre 2002. Le 21 novembre 2002, le transporteur, conformément à ses engagements pris en audience, dépose des versions modifiées des articles 1.40.1, 13.7 et 14.5, regroupées sous la pièce HQT-11, document 2.9.

Il soumet, la même date, une version complète, révisée en date du 20 novembre 2002, du texte refondu « *Tarifs et Conditions* » incluant les dernières modifications³. La pièce HQT-11, document 2.10, fait apparaître les modifications apportées par rapport au Règlement 659.

L'argumentation des parties parvient à la Régie le 25 novembre 2002.

Le 29 novembre 2002, la Régie demande aux intervenants d'émettre, au plus tard le 4 décembre 2002, leurs commentaires sur les modifications apportées par le transporteur aux articles ayant fait l'objet de la pièce HQT-11, document 2.9, et auxquels le transporteur est invité à répondre pour le 6 décembre 2002.

Le 4 décembre 2002, le RNCREQ fait parvenir à la Régie un complément d'argumentation accompagné d'une expertise.

Le 5 décembre 2002, le transporteur s'objecte au complément d'argumentation produit par le RNCREQ.

Le 9 décembre suivant, la Régie déclare inadmissible le complément de preuve du RNCREQ soumise par M. Philip Raphals ainsi que les commentaires du procureur qui réfèrent au point HQT-Montréal parce qu'ils ne visent pas la conformité à la décision D-2002-95, mais remettent en question le point HQT-Montréal qui fait partie de ladite décision. Elle permet à Hydro-Québec d'émettre ses éventuels commentaires sur les autres parties de

³ HQT-11, document 2, révisé le 20 novembre 2002.

l'argumentation du RNCREQ, au plus tard le 11 décembre 2002. Le 12 décembre 2002, la Régie reçoit lesdits commentaires du transporteur.

À compter du 13 décembre 2002, la Régie entreprend son délibéré.

2. INTRODUCTION

2.1 OPINION GÉNÉRALE DE LA RÉGIE

Le processus auquel la Régie a convié les participants consiste à s'assurer que les ajouts et modifications, découlant de la décision D-2002-95, se retrouvent dans le texte soumis et qu'ils sont conformes à cette décision.

Avant de se prononcer sur le texte des « *Tarifs et conditions* » soumis par le transporteur, la Régie croit opportun de rappeler que certaines modifications au texte qui existait au début du présent dossier, soit le Règlement 659, ont été traitées dans la décision D-2002-95.

L'optique des demandes de modification initiales du transporteur se retrouve dans la proposition initiale à la pièce HQT-11, document 1, page 3 :

« Par ailleurs, des modifications sont nécessaires pour intégrer au Contrat, de la façon la plus harmonieuse possible, les particularités du contexte réglementaire québécois et du rôle de la Régie de l'énergie. C'est le cas, par exemple, du changement apporté au titre du document. Le Contrat est également modifié pour tenir compte des changements apportés à la Loi sur la Régie de l'énergie et à la Loi sur Hydro-Québec, entre autres, du fait de l'adoption, en juin 2000, de la Loi modifiant la Loi sur la Régie de l'énergie et d'autres dispositions législatives (projet de loi 116). L'adoption de cette loi a notamment entraîné des effets sur la structuration des activités de transport et de distribution d'électricité. D'autres modifications sont apportées pour tenir compte des pratiques de l'industrie.

Enfin, nous proposons aussi quelques améliorations visant à clarifier ou corriger le texte, au besoin. »

Le texte des « *Tarifs et conditions* » comporte non plus seulement des adaptations aux lois québécoises, mais une partie IV entièrement nouvelle sur les conditions de desserte de la charge locale et des modifications requises aux autres parties des « *Tarifs et conditions* ». Ce fait résulte de la décision prise aux pages 336 et 337 de la décision D-2002-95 :

« En conséquence, la Régie ordonne au transporteur de modifier les "Tarifs et conditions" pour y inclure une nouvelle partie IV concernant les tarifs et conditions applicables à la

charge locale. Ces tarifs et conditions devront être élaborés sur le modèle applicable aux autres services. Le transporteur devra également apporter les modifications de concordance requises aux autres parties des "Tarifs et conditions". »

Ainsi, le texte soumis par le transporteur est substantiellement différent de la proposition initiale.

La Régie constate que le transporteur a respecté les têtes de chapitre des autres parties de « *Tarifs et conditions* » dans la confection de la partie IV, mais que la substance est très différente des autres parties. Il ressort que plusieurs nouveaux concepts sont introduits, dont certains ne découlent pas nécessairement de la preuve soumise dans la cause tarifaire, ce qui explique qu'il y a eu plusieurs étapes dans l'étude de la conformité des « *Tarifs et conditions* ».

La Régie croit utile de rappeler qu'il n'y a actuellement aucun client en réseau intégré.

Puisqu'il s'agit du premier dossier sur les « *Tarifs et conditions* », il se peut que des participants à cette première décision veuillent revenir sur le texte des « *Tarifs et conditions* » dans de prochaines causes tarifaires puisque l'exercice, qui donne lieu à la présente décision, ne porte que sur la conformité du texte refondu soumis à la décision D-2002-95. Le texte devra subir l'épreuve du temps à la lumière des circonstances qui évolueront.

La position des parties reproduite dans la présente décision se concentre sur les éléments que la Régie juge utile à sa prise de décision en la matière.

2.2 POSITION GÉNÉRALE DU TRANSPORTEUR

Selon le **transporteur**, le texte refondu des « *Tarifs et conditions* » du service de transport est conforme à la décision D-2002-95 de la Régie. Le transporteur invoque sa preuve à l'audience publique du 14 novembre dernier et tous les documents écrits déposés auprès de la Régie depuis le 21 juin 2002 afin d'expliquer sa démarche.

De son point de vue, outre quelques modifications mineures faites au texte afin d'en faciliter la lecture, d'en améliorer la qualité de la langue ou bien pour refléter l'ajout de la partie IV concernant les conditions d'alimentation de la charge locale, toutes les modifications apportées au texte des « *Tarifs et conditions* » du service de transport d'électricité découlent de la décision D-2002-95 de la Régie.

Le transporteur soumet également que l'audience publique du 14 novembre dernier visait uniquement à vérifier la conformité du texte refondu soumis à l'approbation finale de la Régie avec l'ensemble des décisions rendues par la Régie dans sa décision D-2002-95 et non pas à débattre de l'opportunité de faire d'autres modifications souhaitées par les intervenants, mais qui ne trouveraient pas leur fondement dans cette décision D-2002-95.

Cependant, la Régie est consciente que la question des coûts d'approvisionnement n'est pas réglée pour autant et qu'elle devra possiblement être reconsidérée lors de la réévaluation du tarif actuel. Pour l'instant, le Distributeur doit explorer les aspects tarifaires et technologiques avec ses clients en vue d'une nouvelle proposition d'un tarif de gestion de la consommation, tel que requis par la Régie dans sa décision D-2002-115.

3. EXAMEN DE CERTAINS ARTICLES SPÉCIFIQUES

3.1 NOTION DE CLIENTS DE LA CHARGE LOCALE : ARTICLE 1.9

3.1.1 POSITION DES PARTIES

Le **transporteur** propose dans le texte révisé du 20 novembre 2002, à l'article 1.9, le libellé suivant :

« 1.9 Clients de charge locale : Les clients de détail et de gros de l'électricité du distributeur au nom duquel le transporteur, en vertu de la loi, a l'obligation de construire, ou autrement de mettre en service et d'exploiter son réseau, sous réserve des autorisations nécessaires pour ce faire, dont celles à obtenir de la Régie, le cas échéant, afin de répondre de façon fiable aux besoins en électricité de ces clients, selon les conditions prévues à la Partie IV des présentes. »⁴

Pour le transporteur, cet article est nécessaire pour assurer la cohérence des différents articles des « *Tarifs et conditions* ». Le transporteur invoque le lien entre le délestage et la notion de clients de la charge locale.⁵ En cas de délestage, seule une portion des clients d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution (le distributeur) serait affectée et non la charge du distributeur prise globalement.

⁴ HQT-11, document 2R, page 10.

⁵ NS, 14 novembre 2002, volume 32, pages 82, 83 et 87.

Pour le transporteur, ce texte pourrait être clarifié s'il existait des clients du service en réseau intégré, ce qui n'est pas le cas actuellement.⁶

Par ailleurs, il est important de préciser que les conditions applicables à la desserte de la charge locale sont énoncées à la partie IV des « *Tarifs et conditions* » et que le transporteur doit obtenir toutes les autorisations nécessaires, de la Régie ou d'autres organismes gouvernementaux, lesquelles peuvent, dans certains cas, limiter sa capacité de fournir un service de transport demandé.⁷

Pour le **RNCREQ**, la définition proposée par le transporteur, à l'article 1.9, pourrait s'appliquer à tous les clients de consommation finale, incluant éventuellement ceux d'autres distributeurs.⁸

STOP/S.É. recommande de définir, à l'article 1.9, le client de la charge locale comme étant le distributeur. Par concordance, l'intervenant propose de modifier l'article 12.1.⁹

Selon cet intervenant, les clients de détail (et de gros) de charge locale ne sont pas des clients de TransÉnergie, mais des clients du distributeur. Le distributeur est le client du transporteur pour cette charge.¹⁰

STOP/S.É. n'est pas satisfait de l'explication fournie par le transporteur.¹¹ La définition inhabituelle du client de charge locale à l'article 1.9 ne résout pas le problème qu'il est censé résoudre.¹² Selon l'intervenant, si la Régie juge réelle la crainte exprimée quant à la répartition proportionnelle des réductions par le témoin d'Hydro-Québec, il pourrait être spécifié, à l'article 41.5 (et aux autres articles connexes), que la répartition proportionnelle des réductions de service doit se faire non pas entre la charge totale de chaque catégorie de clients, mais uniquement entre la part de la charge de chaque client qui est liée à la contrainte.¹³

L'intervenant ajoute que si la Régie maintient l'article 1.9, une concordance est requise à l'article 43.2 ou à l'appendice G afin de spécifier, lorsque l'entente d'exploitation s'applique à la charge locale, que les obligations et droits du « client » sont plutôt ceux du distributeur.

⁶ NS, 14 novembre 2002, volume 32, pages 77 et 78.

⁷ HQT-11, document 2.8.

⁸ NS, 14 novembre 2002, volume 32, page 215.

⁹ Argumentation de STOP/S.É., page 5.

¹⁰ Lettre de STOP/S.É., 12 juillet, page 6.

¹¹ Argumentation de STOP/S.É., page 3.

¹² Argumentation de STOP/S.É., page 4.

¹³ Argumentation de STOP/S.É., page 5.

Lorsque cet appendice s'applique à la charge locale, le transporteur ne devrait pas avoir le droit de cesser « *immédiatement* » le service de charge locale en cas de défaut suivant l'article 7.0 de cet appendice.¹⁴

3.1.2 OPINION DE LA RÉGIE

La Régie estime que la notion de client de la charge locale mériterait d'être revue avec plus d'attention lors des causes tarifaires subséquentes. Elle prend acte de l'affirmation du transporteur à l'effet que le texte pourrait devoir être clarifié en cas d'apparition de client du service en réseau intégré.

Elle constate que l'ajout du libellé suivant « *ou autrement de mettre en service [...], sous réserve des autorisations nécessaires pour ce faire, dont celles à obtenir de la Régie, le cas échéant* » n'a pas été ordonné par la décision D-2002-95. Cependant, la Régie accepte les explications du transporteur.

En conséquence et étant donné que l'article 1.9, tel que soumis, ne semble pas causer de problème réel à court terme, pour les fins du présent dossier la Régie accepte la proposition du transporteur relative à la définition des clients de la charge locale.

3.2 PART DU RATIO DE CHARGE ET PRIX REQUIS MENSUEL : ARTICLES 1.27 ET 42.1

Hydro-Québec propose les articles 1.27 et 1.42 dans le texte révisé du 20 novembre 2002, qui se lisent comme suit :

« **1.27 Part du ratio de charge :** *Rapport entre, d'une part, la charge annuelle du client du service de transport en réseau intégré et, d'autre part, la charge annuelle du réseau de transport, calculées toutes deux conformément aux dispositions des articles 34.2 et 34.3 portant sur le service de transport en réseau intégré prévu à la partie III des présentes. »*

« **42.1 Prix requis mensuel :** *À chaque mois, le distributeur doit payer le prix requis mensuel, lequel correspond au un douzième (1/12) des revenus requis annuels du transporteur qui sont indiqués à l'appendice H des présentes, moins tout montant payable au cours du mois par un client dont la charge était antérieurement comprise dans la charge locale du distributeur et qui a réservé, pour l'alimentation de cette charge, un service de transport en vertu de la Partie II ou de la Partie III des présentes et ce, jusqu'à ce que l'exclusion de cette charge de la charge locale du distributeur ait été prise en compte par la Régie dans l'établissement des tarifs de transport applicables en vertu des présentes. »*

¹⁴ Argumentation de STOP/S.É., page 9

3.2.1 POSITION DES PARTIES

Les intervenants RNCREQ et STOP-S.É. proposent des modifications aux libellés des articles 1.27 et 42.1 tels que soumis par le transporteur, afin d'intégrer la charge locale dans la définition de la part du ratio de charge. Les intervenants proposent également d'ajouter un nouvel article portant sur la détermination de la charge annuelle du client de charge locale.

Selon le **RNCREQ**, la proposition du transporteur ne tient pas compte de toutes les solutions qui peuvent survenir, notamment la mise en place d'un projet pilote en vertu de l'article 167 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹⁵ qui permettrait à certains consommateurs de choisir leur fournisseur d'électricité.¹⁶

Le RNCREQ fait savoir que la solution qu'il propose dans sa preuve en est une de long terme, qui pourra s'adapter aux changements en intégrant la réalité de la charge locale et des réseaux intégrés.¹⁷

L'intervenant considère toutefois que la proposition du transporteur n'a pas d'impact pour le court terme :

*« Dans la mesure où il n'existe aucun client en réseau intégré, aucun client en consommation finale qui est alimenté par un contrat de point à point, et aucun projet pilote pour le « Open Access », alors, non, il n'y a pas de problème. C'est une formulation qui marche aujourd'hui. Dès qu'il y a un client en réseau intégré, c'est une formulation qui marche aussi jusqu'à la prochaine cause tarifaire. Mais à la prochaine cause tarifaire, à mon avis, il va falloir complètement modifier ce mécanisme-là. »*¹⁸

STOP/S.É. propose d'adapter l'article 1.27 afin qu'il soit applicable tant à la charge locale qu'au service en réseau intégré, en concordance avec l'article 34.1 et l'appendice H. L'intervenant estime sa proposition cohérente avec les articles 34.2 et 34.3.¹⁹

Selon STOP/S.É., dans la mesure où le service en réseau intégré existe au tarif, il est illogique de rédiger les articles 34.2 et 42.1 de manière non symétrique, vu l'article 34.3 et l'annexe H. Contrairement au RNCREQ, l'intervenant ne propose pas de supprimer la fin de l'article 42.1, tel qu'actuellement proposé par Hydro-Québec, puisque celle-ci permet des

¹⁵ L.R.Q. c. R-6.01.

¹⁶ RNCREQ-1A, page 2.

¹⁷ Argumentation du RNCREQ, page 4.

¹⁸ NS, 14 novembre 2002, volume 32, page 229.

¹⁹ Observations de STOP/S.É., 5 novembre 2002, pages 5 et 6.

réajustements mensuels du « *ratio de charge* » à la suite de la prévision annuelle initiale, d'ailleurs de manière symétrique à ce que prévoit la fin de l'article 34.1.²⁰

Le **transporteur** considère inutiles les modifications proposées par les intervenants. De son point de vue, il y a mauvaise compréhension de sa proposition.

Le texte proposé par le transporteur assure que celui-ci peut recouvrer le montant indiqué à l'appendice H de tous ses clients en réseau intégré et du distributeur, en respectant le principe du ratio de charge.

Le cas où un client, par exemple une municipalité ayant son propre réseau de distribution, choisirait plutôt le service point à point que le service en réseau intégré, est également prévu.²¹

3.2.2 OPINION DE LA RÉGIE

La Régie juge l'article 1.27, tel que proposé par le transporteur, conforme avec sa décision D-2002-95 et plus particulièrement à la page 352.

La Régie rappelle également le dernier paragraphe de la page 254 de sa décision D-2002-95 :

« La Régie accepte la proposition d'Hydro-Québec quant à la modification de la définition de la part du ratio de charge, mais demande à Hydro-Québec d'inclure une clause dans les "Tarifs et conditions" indiquant le mode de calcul de la part du montant de l'appendice H facturable à un nouveau client du service en réseau intégré se prévalant de son droit en cours d'année. »

La Régie est d'avis que cette exigence de sa part est prise en compte dans l'article 42.1 proposé par le transporteur.

La Régie accepte les articles 1.27 et 42.1, tels que soumis par le transporteur dans le texte refondu.

²⁰ Argumentation de STOP/S.É., page 8.

²¹ HQT-11, document 2.8.

3.3 NOTION DE RESSOURCES : ARTICLES 1.40.1, 37.1 ET 38.1

3.3.1 RESSOURCES DU DISTRIBUTEUR : ARTICLE 1.40.1 ET 38.1

Position des parties

Le **transporteur** propose un nouvel article 38.1 dans la partie IV du texte des « *Tarifs et conditions* ».

« 38.1 Désignation des ressources du distributeur : Les ressources du distributeur comprennent toute la production achetée par le distributeur qui est désignée comme devant alimenter la charge locale en vertu des présentes. Les ressources du distributeur ne peuvent inclure les ressources, ou toute partie des ressources, qui font l'objet d'un engagement pour une vente à un tiers d'une charge autre que la charge locale ou qui ne peuvent autrement servir à alimenter la charge locale du distributeur sur une base non interruptible. Les centrales pouvant servir à alimenter la charge locale du distributeur en date du 1er janvier 2001 font partie des ressources du distributeur tant que le distributeur ne fournira pas un avis écrit à l'effet contraire au transporteur. »

Le transporteur fait une distinction entre le contrat d'énergie patrimoniale qui est une ressource désignée et les centrales qui font partie des équipements nécessaires pour fournir l'énergie du contrat.²²

Pour les interconnexions, la capacité qui est désignée est fonction du contrat qu'il y a sur l'interconnexion.²³

Le transporteur propose également la définition suivante du terme « ressource du distributeur » à l'article 1.40.1 :

« Ressource du distributeur : Toute ressource désignée par le distributeur au sens des présentes applicable au service de transport pour l'alimentation de la charge locale, incluant l'électricité patrimoniale tel que prévu à la Loi sur la Régie de l'énergie (L.R.Q., c.R-6.01) et toute autre ressource du distributeur. Une ressource du Distributeur peut être un contrat, une centrale, un programme commercial, un engagement ou une obligation de vente, une interconnexion, ou toute autre ressource énergétique pouvant servir à combler les besoins de la charge locale. Une ressource peut être alimentée par plusieurs équipements de production. Les ressources du distributeur ne comprennent pas une ressource, ou une partie de ressource, visée par un engagement de vente à un tiers ou ne pouvant autrement répondre aux besoins de charge locale du distributeur, sur une base non-interruptible. »

²² NS, 14 novembre 2002, volume 32, pages 163 à 166.

²³ NS, 14 novembre 2002, volume 32, page 167.

Cette formulation est présentée afin de répondre aux besoins exprimés par la Régie, tel qu'indiqué aux pages 130 et 131 des transcriptions sténographiques du 14 novembre 2002.²⁴

Selon **Énergie NB**, il est important de savoir quelles ressources sont désignées pour l'interprétation des priorités à déterminer selon les « *Tarifs et conditions* » lorsqu'une ressource non désignée est appelée à combler un besoin.²⁵

En argumentation, Énergie NB soutient que les ressources du distributeur devraient être énumérées de manière spécifique, pas de la manière « ouverte » proposée par TransÉnergie. Ces ressources devraient être énumérées dans une annexe.

Il est nécessaire de désigner spécifiquement quelles sont les ressources du distributeur afin de pouvoir déterminer la capacité de transport disponible (ATC) pour les autres services de transport. Il sera également nécessaire de préciser à l'article 1(a) de l'appendice C que les ressources dont on parle sont les « ressources désignées ».

Selon le **RNCREQ**, la désignation de toutes les centrales qu'Hydro-Québec production (le producteur) peut utiliser pour répondre à la charge locale n'est pas en conformité avec le Règlement 659, ni avec les concepts empruntés de la FERC.²⁶

L'intervenant ajoute que c'est pour éviter qu'un client en réseau intégré ne désigne des ressources illimitées que le pro forma exige que le client possède ou a un engagement pour une ressource donnée :

*« Limiting the amount of resources to those that the customer owns or commits to purchase will protect a utility from having to incur costs that are out of proportion to customer's load ».*²⁷

Le RNCREQ précise :

*« qu'il n'y a rien dans le règlement en vigueur qui empêche le distributeur de modifier ces désignations au fur et mesure que le producteur modifie ses choix quant à desservir le contrat patrimonial. »*²⁸

Selon le RNCREQ, le terme « ressource » correspondrait à une centrale ou à une partie de centrale dans le pro forma de la FERC. Selon l'intervenant, donner un sens différent dans les

²⁴ HQT-11, document 2.9.

²⁵ NS, 14 novembre 2002, volume 32, page 269.

²⁶ RNCREQ-1A, pages 6 et 7.

²⁷ RNCREQ-1A, page 7.

²⁸ RNCREQ-1A, page 10.

« *Tarifs et conditions* » pourrait porter à confusion et il rappelle que, pour cette raison, la Régie avait refusé de changer la définition des « installations d'attribution particulière ». ²⁹

De plus, le RNCREQ signale que la définition du transporteur à l'article 1.40.1 entrerait notamment en conflit avec les articles 38.1 et 37.1 (iii). ³⁰

Dans son argumentation, l'intervenant constate que la définition de ressource du distributeur, suggérée par Hydro-Québec, inclut un contrat, un engagement ou une obligation de vente. D'après lui, il est inconcevable qu'un contrat, engagement, obligation de vente ou décret puisse en lui-même fournir énergie ou puissance. Ces mots ne peuvent que désigner la ou les ressources qui seront utilisées pour leur exécution. De fait, si les ressources tangibles et physiques ne sont pas désignées, l'exécution desdits contrat, engagement, obligation de vente ou décret pourrait être mis en péril. Il ajoute que, pour opérer correctement, le transporteur a besoin de connaître plus que le contrat, l'engagement ou l'obligation de vente, mais la « véritable ressource », la ressource physique produisant l'énergie et la puissance. Il conclut qu'il faut exiger que le distributeur (via le producteur) obtienne la désignation de la véritable ressource, c'est-à-dire la ou les centrales. ³¹

Opinion de la Régie

Le transporteur a inclus une définition des ressources du distributeur à la demande de la Régie exprimée en audience, car la Régie trouve nécessaire de définir ce concept auquel il est souvent fait référence dans la partie IV.

La Régie accepte la définition contenue dans l'article 1.40.1 pour les fins du présent dossier. Elle n'a pas été saisie de conséquences réelles à court terme.

Quant à un conflit possible entre l'article 1.40.1 et les articles 37.1 et 38.1, la Régie estime que ce point pourrait être soulevé, si nécessaire, lors d'une prochaine cause tarifaire.

La Régie comprend, du témoignage du transporteur, que la production achetée par le distributeur, en vertu du décret relatif à l'électricité patrimoniale, est une ressource désignée, contrairement aux centrales pouvant fournir cette électricité.

La Régie reconnaît que, pour l'exploitation en temps réel de son réseau, le transporteur doit connaître les centrales et les contrats d'importation qui satisfont la demande du distributeur et les besoins de ses autres clients, incluant les contrats à l'exportation, mais cela n'implique

²⁹ RNCREQ-1A, pages 4 à 6.

³⁰ RNCREQ-1A, page 5.

³¹ Argumentation du RNCREQ, pages 5 et 6.

pas nécessairement que ces centrales doivent être désignées comme ressources du distributeur.

Une liste des centrales est fournie au transporteur pour qu'il sache d'où va provenir l'électricité demandée par le distributeur. La Régie considère que, conformément au souci de transparence contenu dans sa décision D-2002-95, le transporteur doit rendre disponible, sur demande d'un client, l'information en sa possession relative aux ressources désignées par le distributeur.

Pour les fins du présent dossier, la Régie accepte l'article 1.40.1, tel que proposé par le transporteur dans son texte refondu du 20 novembre 2002.

La Régie accepte l'article 38.1, tel que soumis dans le texte refondu des « *Tarifs et conditions* ». Elle demande au transporteur de rendre disponible, sur demande d'un client, l'information relative aux ressources désignées qu'il a en sa possession.

3.3.2 INFORMATIONS REQUISES ANNUELLEMENT DU DISTRIBUTEUR : ARTICLE 37.1

Position des parties

Hydro-Québec propose l'article 37.1 dans le texte révisé du 20 novembre 2002, soit :

« 37.1 Information requise annuellement du distributeur : Le distributeur doit fournir annuellement, ou faire fournir, tous les renseignements prévus aux décisions, ordonnances, règlements de la Régie, y compris, mais sans s'y limiter, ce qui suit :

(i) une description de la charge à chaque point de livraison. Cette description doit identifier et fournir séparément la meilleure estimation par le distributeur des charges totales à alimenter à chaque niveau de tension de transport, de même que des charges à alimenter à partir de chaque poste du transporteur au même niveau de tension de transport. La description doit comprendre des prévisions sur dix (10) ans de la charge et des ressources nécessaires à la pointe coïncidente et non coïncidente, en été et en hiver;

(ii) le niveau et la localisation des charges interruptibles, s'il en est, comprises dans la charge locale. Cette information doit inclure les besoins de puissance estivale et hivernale de chaque charge interruptible (comme si elle n'était pas interruptible), la partie de la charge qui est susceptible d'interruption, les conditions auxquelles une interruption peut être mise en oeuvre et les limites, s'il en est, applicables à la quantité et à la fréquence des interruptions. Le distributeur doit indiquer la quantité de charge de ses clients interruptibles (s'il en est) incluse dans les prévisions de charge sur 10 ans fournies en réponse au point (i) ci-dessus;

(iii) une description des ressources du distributeur (actuelles et prévues sur 10 ans), devant inclure dans le cas de chaque ressource :

- la taille du groupe et la puissance provenant de ce groupe qui doit être désignée en tant que ressource du distributeur, incluant les centrales servant à la livraison de l'électricité patrimoniale et celles qui alimentent toute autre ressource du distributeur et qui sont situées dans la zone de réglage du transporteur;
 - la puissance réactive (production et absorption) de tous les alternateurs;
 - les restrictions d'exploitation :
 - les périodes d'exploitation limitée, s'il en est, pendant toute l'année;
 - les programmes d'entretien;
 - le niveau de production minimum du groupe;
 - le niveau d'exploitation normal du groupe;
 - toute désignation de groupe dont la production doit être maintenue pour des raisons de fiabilité du réseau ou pour des raisons contractuelles;
 - la liste des moyens de gestion pour la nouvelle répartition;
 - la description de la puissance achetée qui est désignée comme ressource du distributeur, y compris la source d'approvisionnement, la localisation de la zone de réglage, les ententes de transport et le(s) point(s) de réception au réseau de transport du transporteur;
- (iv) l'utilisation prévue de chacune des interconnexions du réseau du transporteur avec les réseaux voisins (actuelles et prévues sur 10 ans), en MW et en MWh, en période de pointe et hors-pointe, pour chacune des années visées. »

Pour le **transporteur**, il est nécessaire de savoir qu'il y a des restrictions d'exploitation, mais il n'est pas nécessaire de connaître la nature des restrictions d'exploitation des centrales.³²

Selon le **RNCREQ**, une copie des informations requises sous l'article 37.1 doit être déposée auprès de la Régie pour lui permettre d'en faire un suivi.

L'intervenant propose également d'ajouter une liste de contraintes qui sont typiques d'un parc de production hydraulique soit :

- toute restriction d'exploitation reliée aux autorisations gouvernementales;
- pour les centrales hydrauliques, toute autre restriction reliée à la disponibilité d'eau ou à la protection de l'environnement.

De plus, l'intervenant propose d'ajouter à la liste des informations à fournir annuellement :

« Les ententes régissant la vente et la livraison de puissance à un tiers à partir des installations de production situées dans la zone de réglage du transport, lorsqu'une partie seulement de la production du groupe est désignée en tant que ressource du distributeur. »³³

³² NS, 14 novembre 2002, volume 32, page 304.

³³ RNCREQ-1A, pages 13 et 14.

Opinion de la Régie

L'article 37.1 est intégré à la partie IV qui découle de la décision D-2002-95.

La notion de dépôt des informations annuelles décrites à l'article 37.1 n'a pas été discutée lors de l'audience.

Relativement aux informations supplémentaires que le distributeur devrait, selon le RNCREQ, fournir au transporteur, ce dernier n'en voit pas l'utilité. Le transporteur mentionne qu'il doit connaître les restrictions, mais qu'il n'a pas besoin de connaître la nature de ces restrictions.

Pour ces motifs, la Régie accepte l'article 37.1 du texte refondu, tel que proposé par le transporteur et rejette les propositions du RNCREQ.

3.4 DISTRICT JUDICIAIRE : ARTICLE 12.2

Quant à l'article 12.2 du texte « *Tarifs et conditions* », **la Régie ordonne le retranchement de la dernière phrase « *Toute poursuite doit être intentée dans le district judiciaire de Montréal* »** au motif qu'elle est non conforme à la décision D-2002-95, à la page 354.

3.5 FRAIS DE NOUVELLE RÉPARTITION : ARTICLES 13.6, 41.2 ET 42.2

3.5.1 POSITION DES PARTIES

Le **transporteur** propose une répartition proportionnelle des frais de nouvelle répartition entre les clients du point à point, du service en réseau intégré et la charge locale, à la suite d'un problème de fiabilité de son réseau.

Par rapport à sa proposition initiale ayant donné lieu à la décision D-2002-95, le transporteur propose dans son dernier texte refondu de compléter l'article 13.6 par l'ajout suivant :

« Lorsque le transporteur entreprend des procédures de nouvelle répartition des ressources pour maintenir la fiabilité du réseau de transport conformément à l'article 41.2 des présentes, les transactions des clients du service de transport ferme de point-à-point qui acceptent de payer leur quote-part proportionnelle des frais de nouvelle répartition seront maintenues dans la mesure du possible. »³⁴

³⁴ HQT-11, document 2.R, pages 39 et 40.

Selon le transporteur, le principe de réduction proportionnelle aux clients de charge locale, de réseau intégré et des services point à point ferme en cas de contraintes de transport, est accepté par la Régie. Le transporteur réfère à la page 343 de la décision D-2002-95.

Pour le transporteur, le complément de libellé à l'article 13.6 est cohérent avec l'article 41.2 qui concerne les règles qui s'appliquent à la charge locale lorsque des réductions sont rendues nécessaires par suite d'une contrainte de transport. En conformité avec l'article 41.2, les clients de point à point qui acceptent de payer leur quote-part vont bénéficier du prorata. Le client qui préférerait être coupé aurait la possibilité d'indiquer au transporteur qu'il ne désire pas payer les frais d'une nouvelle réallocation des ressources.³⁵

Du point de vue du transporteur, le complément du libellé ci-dessus est requis car le client du service point à point ferme pourrait préférer subir une réduction de service plutôt qu'avoir à payer les frais de nouvelle répartition. Le client du service de point à point choisira de voir ses livraisons coupées et prendra les mesures pour compenser dans le réseau voisin où est destinée l'électricité livrée plutôt que d'avoir à payer. Le distributeur, pour la charge locale, et le client en réseau intégré, quant à eux, sont prêts à assumer les coûts de nouvelle répartition, puisqu'une réduction de service affecterait directement leurs usagers.³⁶

Le transporteur précise que TransÉnergie est responsable de la fiabilité du réseau au Québec et s'acquitte de cette responsabilité en fonction des règles du NPCC et de NERC reconnues et approuvées par la Régie.³⁷ Il affirme qu'actuellement, il n'existe aucuns frais rattachés à cet aspect qui est pris en charge par le transporteur lui-même.³⁸

L'**ACEF de Québec** estime que les frais pour une nouvelle répartition, dont il est question dans les articles 13.6, 13.7 et ceux correspondant aux chapitres III et IV, devraient être limités et encadrés par la Régie. Le service de transport régulier peut assumer la majorité des répartitions afin d'assurer la fiabilité du réseau et la résolution des surcharges ou pannes.³⁹

Selon cette intervenante, la marge de discrétion du transporteur pourrait dépasser la volonté émise par la Régie et remettre en question sa juridiction sur les frais et les tarifs, en particulier sur la marge de discrétion de tarifier ou ne pas tarifier la répartition pour assurer la fiabilité du réseau.⁴⁰

³⁵ NS, 14 novembre 2002, volume 32, pages 150 et 151.

³⁶ HQT-11, document 2.7.

³⁷ NS, 14 novembre 2002, volume 32, page 57.

³⁸ NS, 14 novembre 2002, volume 32, page 57.

³⁹ Observations de l'ACEF, 5 novembre 2002, page 3.

⁴⁰ NS, 14 novembre 2002, volume 32, pages 51 à 53.

Le **RNCREQ** propose certains ajouts aux articles 41.1 et 41.2.⁴¹

Cet intervenant juge que sa proposition permet de mieux refléter la décision de la Régie, de clarifier les implications de ces articles et de faciliter le rôle de surveillance de la Régie. Bien que les membres du NPCC soient informés des événements importants sur le réseau et que la Régie soit membre du NPCC,⁴² la Régie et les consommateurs du Québec ne sont pas directement informés. L'accès à ces informations devrait être direct et donc transmis directement par le transporteur à la Régie.⁴³

3.5.2 OPINION DE LA RÉGIE

La Régie constate que sa décision D-2002-95 s'exprime sur les modalités de réductions des transactions, mais ne se prononce nullement sur les frais de nouvelle répartition liés à un problème de fiabilité.

L'ajout de libellés, tel que proposé par le transporteur aux articles 13.6, 41.2 et 42.2, n'a pas été ordonné par la Régie dans sa décision D-2002-95, ni discuté dans la preuve initiale.

La Régie prend note qu'aucuns frais n'ont été facturés à ce jour aux clients du transporteur, ce dernier les ayant toujours assumés.

La Régie constate également que les ajouts proposés par le transporteur aux articles 13.6 et 42.2 peuvent avoir des implications financières pour les clients existants qui pourraient avoir à payer des frais additionnels. De plus, le paiement par le distributeur de ces frais additionnels est prévu par l'article 42.2 sans que les modalités d'établissement de ces frais n'aient été abordées dans la preuve au dossier.

En conclusion, la Régie estime que les articles 13.6, 41.2 et 42.2 ne sont pas conformes à la décision D-2002-95.

La Régie ne retient pas les ajouts suggérés par le RNCREQ aux articles 41.1 et 41.2.

En conséquence, la Régie ordonne au transporteur de supprimer la dernière phrase des articles 13.6 et 41.2 et de supprimer l'article 42.2, tels que soumis par le transporteur dans son texte refundu.

⁴¹ Argumentation du RNCREQ, pages 10 et 11.

⁴² NS, 14 novembre 2002, volume 32, page 116, lignes 26 et suivantes, et page 117.

⁴³ Argumentation du RNCREQ, page 10.

3.6 POINT DE RÉCEPTION HQT : ARTICLES 13.7 ET 14.5

Dans sa décision D-2002-95, la Régie ordonnait au transporteur de :

« permettre à tous les clients du service de transport de point à point de désigner, aux conventions de service, HQT comme point de réception d'une manière identique à ce qui est permis au client Groupe Production Hydro-Québec et d'informer les clients à cet effet sur son site OASIS. »⁴⁴

3.6.1 POSITION DES PARTIES

Le **transporteur** propose, à l'article 13.7, le texte suivant :

« b) Le client du service de transport peut acheter un service de transport pour faire des ventes de puissance et d'énergie provenant de différents groupes turbines-alternateurs qui se trouvent sur le réseau de transport du transporteur. Pour un tel achat de service de transport, les ressources seront désignées comme étant le point de réception HQT (Montréal), sauf si les différents groupes turbines-alternateurs sont situés dans la même centrale électrique, auquel cas ils seront traités comme un point de réception unique. »

À la suite de l'audience publique du 14 novembre 2002, lorsqu'il était interrogé sur la conformité de ce texte avec la décision D-2002-95, page 326, le transporteur a déposé une nouvelle formulation de l'article 13.7 qui conserve le texte ci-dessus, mais ajoute le libellé suivant :

« c) Le client du service de transport peut acheter un service de transport en désignant le point de livraison ou le point de réception uniquement, pourvu qu'il effectue dans le délai requis les réservations nécessaires pour effectuer les livraisons fermes de puissance et d'énergie du (des) point(s) de réception au(x) point(s) de livraison sur une base ferme conformément à l'article 22.2 ou non ferme conformément à l'article 22.1. »

Un texte de même nature est également inséré à l'article 14.5 portant sur la classification du service non ferme.⁴⁵

Dans son argumentation, le **RNCREQ** mentionne que le principe voulant qu'il y ait absence de discrimination n'est pas respecté dans la proposition d'Hydro-Québec et que les explications données lors de l'audience ont confirmé cet état de fait.

⁴⁴ Décision D-2002-95 de la Régie, page 326.

⁴⁵ Article 14.5, b), HQT-11, document 2.9.

L'intervenant recommande que les dispositions relatives au point de réception (HQT) soient modifiées afin de refléter la décision de la Régie et de garantir un traitement non discriminatoire de tous les utilisateurs du service de point à point.

3.6.2 OPINION DE LA RÉGIE

La proposition mentionnée lors de l'audience du 14 novembre 2002 était à l'effet d'éliminer l'obligation pour les groupes turbines-alternateurs de se trouver sur le réseau du transporteur. La Régie constate que le nouveau texte n'élimine pas cette obligation. Toutefois, l'ajout du nouveau libellé relatif au paragraphe c) de l'article 13.7 traite du cas où les ventes de puissance et d'énergie ne proviennent pas de groupes turbines-alternateurs sur le réseau de transport du transporteur.

La Régie constate que les clients concernés du transporteur n'ont émis aucun commentaire. La Régie comprend donc que le texte proposé par le transporteur semble répondre à leurs besoins immédiats et qu'il est non discriminatoire.

L'utilisation du point HQT-Montréal par d'autres clients que le producteur doit recevoir une application comparable tant sur l'opération que sur la facturation. La Régie demande donc au transporteur de lui faire rapport lors du prochain dossier tarifaire sur ce point.

En conséquence, la Régie accepte les articles 13.7 et 14.5, tels que proposés dans la pièce HQT-11, document 2.9.

De plus, la Régie demande au transporteur de lui faire rapport sur l'utilisation du point HQT lors du prochain dossier tarifaire.

3.7 FOURNITURE DES PERTES DE TRANSPORT PAR LE DISTRIBUTEUR : ARTICLE 36.4

L'article 36.4 introduit la notion de pertes réelles que doit fournir le distributeur.

3.7.1 POSITION DES PARTIES

En ce qui concerne les pertes de transport pour la charge locale, le **transporteur** propose, à l'article 36.4 du texte des « *Tarifs et conditions* », le libellé suivant :

« Le distributeur est responsable de fournir en tout temps les pertes réelles associées au service de transport qui lui est fourni sur le réseau du transporteur. »

Dans le cas du service de transport de point à point et du service en réseau intégré, le libellé des articles 15.7 et 28.5 se lit ainsi :

« [...] Le client [...] est responsable de remplacer les pertes associées aux services de transport telles qu'établies par le transporteur. Le facteur applicable de pertes de transport est de 5,2 % du débit horaire maximal tel que mesuré au(x) point(s) de livraison. »

Le transporteur affirme que le distributeur doit fournir les pertes réelles et qu'il n'y a aucune autre façon de le faire. Il explique que la charge locale est présente en tout temps sur le réseau de transport et qu'elle n'aurait pas toute l'électricité nécessaire si le distributeur ne fournissait pas les pertes réelles. Le transporteur ne peut les fournir parce qu'il ne possède pas d'équipement de production.⁴⁶

Le transporteur considère que cette approche est compatible avec la décision D-2002-95 d'imputer un taux de pertes de transport de 5,2 % à tous les services de transport parce que, d'une part, les pertes réelles que le distributeur doit compenser s'élèvent annuellement en moyenne à 5,2 % et, d'autre part, un taux « timbre-poste » de 5,2 % est appliqué aux services de point à point qui sont présents occasionnellement sur le réseau de transport.⁴⁷

Enfin, le transporteur affirme que, dans une situation où le taux de pertes moyen observé à la fin de l'année serait supérieur à 5,2 %, il n'y aurait aucune conséquence financière pour le distributeur parce que ce dernier paie un prix de transport, incluant les pertes, fixe et établi au début de l'année.

« À l'heure actuelle, pour le Distributeur, il n'y a aucune espèce de conséquence financière. Il y a un prix fixe qu'il paie et ça inclut les pertes. Et c'est à lui, évidemment, à arranger ce genre de chose-là, à la limite, avec ses propres fournisseurs, là, mais entre nous et le Distributeur, il n'y a aucune espèce d'incidence monétaire à ce moment-ci. »⁴⁸

3.7.2 OPINION DE LA RÉGIE

La Régie constate que l'exploitation du réseau de transport nécessite que les pertes réelles de transport soient fournies en tout temps. De plus, comme la fourniture de ces pertes par le distributeur n'affecte pas la facturation du service de transport établie sur la base d'un taux prévu de pertes de 5,2 % pour la charge locale, soit le même taux que celui applicable aux autres services de transport, la Régie accepte le libellé.

La Régie accepte donc le libellé de l'article 36.4.

⁴⁶ NS, 14 novembre 2002, volume 32, page 154.

⁴⁷ HQT-11, document 2.7.

⁴⁸ NS, 14 novembre 2002, volume 32, page 160.

3.8 UTILISATION DE LA CAPACITÉ D'INTERCONNEXION PAR LE DISTRIBUTEUR : ARTICLE 38.9

Le texte proposé à l'article 38.9 a pour effet de créer une condition aux réservations de capacité ferme de long terme sur les interconnexions en mode import pour satisfaire une demande du distributeur. Ainsi, le transporteur pourrait interrompre un contrat ferme de point de point à point avec un préavis de 12 mois.⁴⁹

L'article 38.9 inclut le paragraphe suivant :

« Pour tout service de transport point à point ferme d'un an ou plus, le transporteur pourra suspendre en tout temps pour une durée indéterminée le service point à point du client, afin de répondre au besoin d'utilisation de la capacité d'importation des interconnexions par le distributeur, suite à un préavis écrit de douze (12) mois à cet effet du transporteur au client du service point à point. Cette limitation à l'utilisation du service point à point ferme du client sera indiquée dans la convention de service avec le client. »

3.8.1 POSITION DES PARTIES

Dans son argumentation finale, le **transporteur** mentionne que l'article 38.9 du chapitre 4 est :

« la conséquence logique et inévitable de la reconnaissance par la Régie du fait qu'elle estime que les interconnexions font partie des installations de transport et reconnaît le rôle de ces équipements pour l'alimentation de la charge locale. Aussi la Régie a reconnu que les interconnexions sont des ressources désignées pour la desserte de la charge locale. »⁵⁰

De plus, selon le transporteur, l'article 38.9 découle des stratégies du plan d'approvisionnement du distributeur telles que reconnues par la Régie. D'après lui, ces stratégies requièrent que le distributeur puisse désigner à l'avance les interconnexions requises comme ressource potentielle et que cette désignation puisse être modifiée dans le temps, en fonction des besoins communiqués au transporteur.⁵¹

Par ailleurs, en audience publique, le transporteur affirme :

« [qu']il n'existe aucun marché de court terme de l'énergie au Québec. La concurrence à HQP pour les marchés de court terme ne peut venir que des marchés externes, donc via les interconnexions. ».⁵²

⁴⁹ NS, 14 novembre 2002, volume 32, page 169.

⁵⁰ Argumentation d'Hydro-Québec, pages 8 et 9.

⁵¹ Argumentation d'Hydro-Québec, page 9.

⁵² NS, 14 novembre 2002, volume 32, page 28.

De plus, il apporte la précision suivante :

« La désignation doit aussi permettre aux fournisseurs des réseaux voisins de soumissionner aux appels d'offres de long terme du Distributeur.

*Alors, naturellement la désignation des interconnexions sera variable dans le temps. On remet à jour le plan à chaque année, alors les besoins peuvent s'avérer différents à chaque année, alors la capacité désignée pourra dépendre aussi de l'horizon et de l'état du bilan énergétique du Distributeur ».*⁵³

Le transporteur affirme que le besoin du distributeur peut se concrétiser avant que la charge du distributeur atteigne les 165 TWh de l'électricité patrimoniale. Il donne comme exemple la perte de 5 000 MW de Churchill Falls.⁵⁴

Concernant l'attribution d'une capacité à l'usage exclusif du distributeur, le transporteur mentionne en audience :

*« Nous, on va laisser ouvert à cent pour cent toutes les interconnexions à tout le monde, à moins que le Distributeur nous démontre très clairement qu'il a absolument besoin d'une porte très précise parce qu'il y a un contrat qui s'en vient via cette porte-là. Là, c'est correct, on va la fermer cette porte-là, on va lui réserver cette porte-là. Mais, non, en tout temps, c'est cent pour cent ouvert à tous. »*⁵⁵

Quant à la possibilité d'avoir besoin de la totalité de la capacité des interconnexions en mode import, il mentionne :

*« C'est dans le domaine des possibilités, mais ça voudrait dire quelque chose d'assez extraordinairement grave, évidemment, là. On parle là de cas tout à fait exceptionnel. On ne peut pas imaginer, en fait, un tel besoin. Mais supposons que c'est le cas, oui, c'est possible. Ça demeure quand même une possibilité avec une infime probabilité. »*⁵⁶

STOP/S.É. fait référence à la décision D-2002-169 (page 28), demandant au distributeur de déposer à la Régie en novembre et en mai « *les documents faisant la démonstration que le critère de fiabilité en énergie [...] est respecté pour l'électricité patrimoniale* ». L'intervenant est d'avis que le délai de préavis prévu à l'article 38.9 devrait être de six mois.

De plus, selon l'intervenant, les clients du service en réseau intégré devraient eux aussi bénéficier du même droit que celui accordé à la charge locale.

⁵³ NS, 14 novembre 2002, volume 32, page 29.

⁵⁴ NS, 14 novembre 2002, volume 32, page 172.

⁵⁵ NS, 14 novembre 2002, volume 32, page 168.

⁵⁶ NS, 14 novembre 2002, volume 32, page 169.

Selon **Énergie NB**, les modifications proposées par le transporteur, par l'article 38.9, ne font pas partie de la décision D-2002-95 et devraient être rejetées.

L'intervenante ajoute d'autres motifs justifiant le rejet de cet article, soit :

- la création d'un service de transport accordant un traitement préférentiel à la charge locale n'existe nulle part en Amérique du Nord;
- les clients du service de transport point à point et ceux du service en réseau intégré sont traités de façon discriminatoire au bénéfice des clients de la charge locale;
- les dispositions de l'article 38.9 sont incompatibles avec les principes de réciprocité et de traitement comparable qui constituent les fondements des tarifs de transport ouverts en Amérique du Nord (Ordonnance 888 de la FERC);
- la possibilité d'une suspension en tout temps et pour une durée indéterminée du service de transport point à point ferme d'un an ou plus augmente le niveau de risque du client de ce service.⁵⁷

Selon **Énergie NB**, les dispositions de l'article 14.2 traitant de la priorité de réservation et celles de l'article 13.6 traitant de la réduction du service de transport ferme sont suffisantes pour protéger l'alimentation de la charge locale.⁵⁸

Selon **PG&E National Energy Group Inc.**, l'interprétation de la décision D-2002-95, faite par le transporteur, soit que le distributeur pourrait déplacer un autre client ayant un contrat de point à point ferme, va au-delà de ce que dit la décision sur cet aspect.

De plus, selon elle, les dispositions de l'article 38.9 créent une nouvelle classe de client supérieure aux autres et au détriment des autres clients de service ferme. Une telle création constitue une violation du principe de réciprocité inhérent à l'Ordonnance 888 de la FERC.

Lors de l'audience publique, l'intervenante rappelle deux principes directeurs émis par la Régie aux pages 342 et 343 de la décision D-2002-95 et qui se lisent comme suit :

« La réglementation économique des activités de transport d'électricité, dans un secteur électrique nord-américain marqué entres autres par l'ouverture des marchés et l'accès libre et non discriminatoire au transit d'électricité, requiert, en vertu des règles de réciprocité, que la réduction des services de transport ferme se réalisent d'une manière comparable à celle dont bénéficie Hydro-Québec sur les marchés avoisinants. La Régie est d'avis que le libellé de l'article 13.6 permet d'atteindre cet objectif. »

« La Régie est d'avis que si l'on devait exiger, en cas de réduction de service, une priorité absolue à la charge locale, ce serait incompatible avec le fait d'offrir des contrats fermes à

⁵⁷ Observation d'Énergie NB, page 1.

⁵⁸ Observation d'Énergie NB, page 3.

des prix reflétant un service de nature ferme. Accepter la proposition de certains intervenants d'accorder une priorité absolue à la charge locale reviendrait à définir un nouveau type de service de transport de point à point de qualité moindre. Le coût d'un tel service devrait vraisemblablement être moindre. Aller dans cette direction serait, selon la Régie, au désavantage de la charge locale qui pourrait avoir à payer un prix plus élevé pour son service de transport. De plus, ne pas réduire les transactions de manière proportionnelle entraînerait une valeur et par conséquent un coût additionnel pour le service de transport utilisé aux fins de la desserte de la charge locale. »

De plus, l'intervenante souligne que ce sont ces principes qui doivent guider le transporteur concernant l'accès prioritaire au réseau de transport.

Elle cite trois autres juridictions, soit TVA, Bonneville Power Authority et Pacificorp, où il n'y a pas de priorité similaire qui est accordée à la charge locale.⁵⁹

D'après l'intervenante, le distributeur peut avoir un droit prioritaire pour des raisons techniques, mais pas pour des raisons économiques.⁶⁰

L'**Union des consommateurs** (UC) estime que l'article pourrait être approuvé provisoirement jusqu'à l'étude en profondeur de celui-ci lors de la prochaine cause tarifaire du transport.

3.8.2 OPINION DE LA RÉGIE

Bien que les interconnexions puissent être des ressources désignées pour la charge locale, la Régie n'a pas reconnu que la capacité totale de toutes les interconnexions devait constituer en permanence des ressources désignées ou qu'elles doivent être, sur demande d'un client, réservées pour l'usage exclusif du distributeur. La portée, notamment pour les interconnexions, de la notion de ressources désignées n'a pas été discutée lors des audiences qui ont donné lieu à la décision D-2002-95.

Il en est de même pour l'interruption d'une réservation de transport ferme pour motif économique, avec préavis. Il s'agit d'un point majeur qui risque d'affecter les autres clients du transporteur et aucune partie de la décision D-2002-95 de la Régie ne doit être interprétée comme donnant une priorité pour un motif économique à la charge locale. Par ailleurs, bien que les conditions de service de la charge locale n'étaient pas définies dans la proposition

⁵⁹ NS, 14 novembre 2002, volume 32, pages 282 et 283.

⁶⁰ NS, 14 novembre 2002, volume 32, page 291.

initiale, la décision D-2002-95 traite des conditions de service du service de transport point à point ferme et la Régie a examiné et approuvé l'article 13.2. La modification de cet article dans le texte refondu, en faisant allusion à l'article 38.9, change de façon significative le caractère de l'article 13.2 et n'est pas conforme à la décision D-2002-95.

Selon la preuve présentée par le transporteur, la possibilité que le distributeur ait recours à court terme à la totalité de la capacité des interconnexions pour l'alimentation de la charge locale est infime.

Compte tenu de l'importance de cet enjeu pour la charge locale et les clients de point à point du transporteur, l'ensemble de cette problématique pourra être revu et approfondi lors d'un prochain dossier tarifaire.

La Régie rejette l'article 38.9 proposé par le transporteur, pour raison de non-conformité avec sa décision D-2002-95, et ordonne son retrait du texte refondu, de même que de toute référence à cet article contenue dans les autres articles du texte refondu.

3.9 LES RABAIS SUR LES TRANSACTIONS DE COURT TERME : ANNEXES 7 ET 8

3.9.1 POSITION DES PARTIES

Le **transporteur** propose à la Régie, dans sa proposition finale du 20 novembre 2002, les annexes 7 et 8 concernant les tarifs du service de transport ferme à long et à court terme de point à point et du service de transport non ferme de point à point respectivement. L'article 5 de ces annexes concerne les rabais applicables à ces services et est formulé comme suit pour l'annexe 7 :

« 5) Rabais : Si le transporteur offre à une société affiliée une réduction de tarif ou attribue un prix de transport réduit à ses propres transactions, le transporteur doit offrir en même temps le même prix réduit du service de transport ferme de point à point à tous les clients admissibles sur le même chemin de transport et sur tous les chemins de transport ne faisant pas l'objet de contraintes. Les renseignements concernant toute réduction de transport ferme doivent être affichés sur l'OASIS. De plus, les réductions offertes à des sociétés non affiliées doivent être offertes de façon non indûment discriminatoire.

Un rabais de 25% sur le tarif maximal approuvé en vertu du Règlement 659 d'Hydro-Québec est affiché sur le site OASIS à compter du 15 mai 2002. »

À l'annexe 8, on trouve une clause équivalente concernant le service non ferme.

Le transporteur, en réponse aux questions, notamment, du RNCREQ, juge les deux paragraphes de l'article 5, des annexes 7 et 8, conformes à la décision D-2002-95. Le transporteur propose à la Régie que le second paragraphe dudit article 5 mentionne que le rabais de 25 %, fixé par la Régie, s'applique au tarif maximal approuvé en vertu du Règlement 659. Il demande également à la Régie, en attendant son approbation de la nouvelle Politique de rabais, de modifier ce même paragraphe afin qu'il mentionne également les tarifs du service de transport ferme et non ferme de point à point approuvés par la Régie auxquels le rabais de 25 % fixé par la Régie continuera de s'appliquer jusqu'à l'approbation d'une nouvelle politique de rabais.⁶¹

Par ailleurs, relativement aux questions de l'ACEF de Québec sur les rabais des services complémentaires, le transporteur mentionne que la politique de rabais qu'il proposera ne portera pas sur les services complémentaires abordés à l'article 3. Selon ce dernier, l'article 3 des « *Tarifs et Conditions* » prévoit qu'il peut effectuer des rabais sur les services complémentaires. Cet aspect n'est pas visé par la décision D-2002-95. Le transporteur affirme n'avoir pas demandé de modification à l'article 3 et que la Régie n'a approuvé aucune modification dudit article.⁶²

Le RNCREQ⁶³ juge que l'article 5 des annexes 7 et 8, dans sa forme amendée, n'a pas d'application présentement. L'intervenant propose dans une lettre du 11 juillet 2002, commentant le texte refondu des « *Tarifs et Conditions* » du 21 juin 2002, de supprimer le premier paragraphe et d'ajouter dans le second paragraphe une phrase à l'effet de modifier la clause d'un rabais de 25 % dès qu'une nouvelle politique de rabais serait proposée par le transporteur et approuvée par la Régie. Selon cet intervenant, ce premier paragraphe n'a plus de sens dans un contexte où le transporteur ne jouit d'aucune discrétion dans l'attribution des rabais.

En argumentation, le RNCREQ note que la seule politique de rabais qui soit en application est celle qui a été ordonnée par la Régie dans sa décision D-2002-95, à savoir le rabais de 25 % applicable sur toutes les transactions à court terme dans un délai de 15 jours de la décision D-2002-95. L'intervenant est conscient du fait que la politique de rabais n'a pas encore été approuvée, qu'il soit actuellement difficile, voire impossible, de remplir adéquatement cette ordonnance.⁶⁴

⁶¹ Lettre du transporteur, 21 novembre 2002.

⁶² NS, 14 novembre 2002, volume 32, page 44.

⁶³ NS, 14 novembre 2002, volume 32, pages 109.

⁶⁴ Argumentation RNCREQ, 25 novembre 2002, pages 8 et 9.

Toujours selon cet intervenant, le texte soumis ne répond pas aux diverses prémisses imposées par la Régie dans sa décision. Il considère que, entre autres, les principes d'uniformité territoriale, d'objectivité, de transparence, de non-discrimination et d'utilisation de barèmes d'application générale ne sont ni reflétés ni pris en compte. L'intervenant rappelle que le premier paragraphe de l'article 5 des annexes 7 et 8 a été refusé par la Régie dans sa décision D-2002-95 parce qu'il ne répondait pas à ses exigences. De plus, l'intervenant soutient que le deuxième paragraphe ne reflète qu'une partie seulement de la décision de la Régie, car la notion de court terme pour le rabais de 25 % a été omise. De plus, il serait approprié de publiciser, dans le texte des « *Tarifs et conditions* », le fait que cette disposition n'est que transitoire et qu'elle sera modifiée dès qu'une nouvelle politique de rabais aura été approuvée par la Régie.⁶⁵

Le RNCREQ recommande finalement que l'article 5 des annexes 7 et 8 soit modifiés comme suit :

*« Un rabais de 25% sur le tarif maximal de court terme approuvé en vertu du Règlement 659 d'Hydro-Québec est affiché sur le site OASIS à compter du 15 mai 2002. Aucun autre rabais ne pourra être offert tant et aussi longtemps qu'une nouvelle politique de rabais n'aura pas été approuvée par la Régie de l'énergie ».*⁶⁶

L'intervenant **STOP/S.É.** questionne le transporteur sur l'opportunité d'insérer à l'article 5 desdites annexes la future politique permanente de rabais et de prévoir une date d'entrée en vigueur unique pour l'ensemble du texte réglementaire.⁶⁷ De plus, il plaide en argumentation qu'il ne serait pas approprié qu'une réduction de 25 % s'applique dorénavant aux nouveaux tarifs de court terme résultant de la décision D-2002-95, lesquels sont déjà substantiellement plus bas que ne l'étaient ceux du Règlement 659 par rapport au tarif de long terme. L'intervenant recommande à la Régie de procéder à l'étude de la nouvelle politique de rabais simultanément à celle du Code de conduite et du Guide OASIS, si jugé opportun, de manière à ce que l'ensemble du texte réglementaire, avec toutes ses composantes et pièces jointes, puisse faire l'objet d'une promulgation simultanée. L'article 5 des annexes 7 et 8 des « *Tarifs et conditions* » serait alors remplacé par la nouvelle politique de rabais.⁶⁸

UC juge que l'article 5 des annexes 7 et 8 qui est proposé semble obsolète.⁶⁹ En argumentation, l'intervenante soutient que le seul texte devant apparaître aux « *Tarifs et*

⁶⁵ Argumentation RNCREQ, 25 novembre 2002, pages 9 et 10.

⁶⁶ Argumentation RNCREQ, 25 novembre 2002, page 10.

⁶⁷ Lettre de STOP/S.É., 5 novembre 2002.

⁶⁸ Argumentation STOP/S.É., 25 novembre 2002, pages 9 et 10.

⁶⁹ Lettre d'UC, 7 novembre 2002.

conditions » doit être celui qui indique le rabais de 25 % établi par la Régie dans la décision D-2002-95, à la page 282.⁷⁰

3.9.2 OPINION DE LA RÉGIE

En ce qui a trait à la conformité à sa décision D-2002-95, en particulier sur le thème des rabais, le premier paragraphe de l'article 5 des annexes 7 et 8, tel que proposé par le transporteur, n'a plus raison d'être.

Le second paragraphe proposé par le transporteur ne respecte pas la décision D-2002-95, car il prévoit qu'un rabais de 25 % sur le tarif maximal approuvé en vertu du Règlement 659 d'Hydro-Québec soit affiché sur le site OASIS à compter du 15 mai 2002. Or, le rabais de 25 % devra être appliqué rétroactivement au 15 mai 2002 sur les nouveaux tarifs de court terme qui seront appliqués rétroactivement au 1^{er} janvier 2001 dès que la Régie aura rendu sa décision finale quant au texte refondu des « *Tarifs et conditions* », et la facturation rétroactive devra en tenir compte.

Cela découle du dispositif de la décision D-2002-95 (8^e et 9^e paragraphes) tel qu'explicité à la section 4.2 de la décision D-2002-142 où la Régie indiquait notamment ce qui suit :

« En conséquence, la Régie n'ayant pas fait de distinction quant à la rétroactivité des tarifs, les rabais s'appliqueront sur les nouveaux tarifs lorsque ceux-ci seront adoptés. Les rabais seront applicables sur toutes les transactions de court terme conclues depuis le 15 mai 2002. La facturation rétroactive devra en tenir compte. »

Par ailleurs, l'annexe 7 porte non seulement sur les services de court terme, mais inclut également le service de long terme. Il appert donc que, selon le texte soumis par le transporteur, le rabais pourrait s'appliquer aussi au service de long terme, ce qui va à l'encontre de ce que la Régie a décidé dans sa décision D-2002-95.

En conséquence, vu les motifs qui précèdent, **la Régie ordonne le retrait du premier paragraphe proposé à l'article 5 des annexes 7 et 8 du texte des « *Tarifs et Conditions* » et ordonne au transporteur de modifier, comme suit, le libellé du second paragraphe de l'article 5 de l'annexe 7 « *Un rabais de 25 % est appliqué sur les tarifs énoncés aux articles 2, 3 et 4 de la présente annexe pour toutes les transactions de court terme depuis le 15 mai 2002* » et, comme suit, le libellé du second paragraphe de l'article 5 de l'annexe 8 : « *Un rabais de 25 % est appliqué sur les tarifs énoncés aux articles 1, 2, 3 et 4 de la présente annexe pour toutes les transactions de court terme depuis le 15 mai 2002* ».**

⁷⁰ Argumentation UC, 25 novembre 2002, page 11.

3.10 SERVICE D'ALIMENTATION DES SERVICES AUXILIAIRES DES POSTES DE TRANSPORT : ANNEXE 9, SERVICE COMPLÉMENTAIRE N°15

Un des services complémentaires attribué à la charge locale prévoit que le distributeur doit fournir l'électricité requise pour alimenter les services auxiliaires des postes de transport d'Hydro-Québec.

3.10.1 POSITION DES PARTIES

Lors de l'audience publique, le **transporteur** précise que l'électricité requise pour les services auxiliaires des postes de transport concernait une très petite quantité et qu'il ne s'est pas attardé, « *à redistribuer les coûts à tout le monde* ». De plus, il mentionne que la très grande majorité des postes sont strictement dédiés à la distribution (510 postes sur 512).⁷¹

Le transporteur mentionne que les services identifiés à l'Annexe 9 des « *Tarifs et conditions* » correspondent aux caractéristiques de l'électricité patrimoniale définies au décret 1277-2001 du 24 octobre 2001, qui précise que :

« *Cet approvisionnement doit inclure tous les services nécessaires et généralement reconnus pour en assurer la fiabilité et la sécurité [...].* »⁷²

3.10.2 OPINION DE LA RÉGIE

Le décret relatif à l'électricité patrimoniale spécifie de façon particulière aux articles 4 et 5 la quantité d'énergie que le producteur doit mettre à la disposition du distributeur. Il est mentionné que les pertes de transport et de distribution doivent être fournies par le producteur, mais il n'est indiqué nulle part que l'énergie consommée par les services auxiliaires des postes de transport doive être fournie par le producteur.

Par ailleurs, la réponse du transporteur concernant le nombre de postes strictement dédiés à la distribution est surprenante puisque la Régie a dénombré 34 postes 735 kV, deux postes 450 kV et plusieurs postes à des niveaux de tension supérieurs à 44 kV.⁷³

Le transporteur admet implicitement que le distributeur n'est pas le seul bénéficiaire de ce service puisqu'il mentionne qu'il ne s'est pas attardé à redistribuer les coûts à tout le monde. Il justifie sa position par le fait qu'il s'agit de très petites quantités d'électricité.

⁷¹ NS, 14 novembre 2002, volume 32, pages 175 et 176.

⁷² HQT-11, document 2.7, item 3.7.

⁷³ HQT-7, document 3.1.

La Régie n'est pas convaincue que ce service ne doive pas être à la charge du transporteur.

En conséquence, elle ordonne au transporteur de retirer le texte de l'annexe 9 relatif au service complémentaire numéro 15.

3.11 CODE DE CONDUITE

La Régie constate que le texte proposé des « *Tarifs et conditions* » reflète sa décision à l'effet d'éliminer la référence à la partie 37 des règlements de la FERC en ce qui a trait aux normes de conduite afin d'éviter d'avoir deux codes de conduite en vigueur en même temps.

Toutefois, étant donné que le Code de conduite dont la Régie a ordonné la production par le transporteur n'a pas encore été approuvé, la Régie doit s'assurer qu'il n'y aura pas de « vide juridique » en ce qui a trait aux normes de conduite jusqu'à ce qu'elle ait procédé à cette approbation. À l'audience du 14 novembre 2002, le représentant du transporteur a confirmé que, d'ici là, le Code qui le régit actuellement est bien celui prévu au Règlement 659.⁷⁴

En conséquence, la Régie ordonne au transporteur de modifier le texte de l'article 4 qu'il propose, en y insérant, dans la première phrase, après les mots (« [...] *en temps réel* ») les mots suivants : « et les normes de conduite ». Elle ordonne également au transporteur de modifier en conséquence les autres références faites, dans le texte proposé des « *Tarifs et conditions* », au Code de conduite du transporteur.

4. CONCLUSION

La Régie est d'avis que le texte refondu en date du 20 novembre 2002 des « *Tarifs et conditions* » est, de façon générale, acceptable, sous réserve toutefois des modifications résultant de la présente décision que le transporteur doit y apporter. Elle rendra en conséquence sa décision quant à l'approbation du texte des « *Tarifs et conditions* » après réception d'un nouveau texte du transporteur incorporant lesdites modifications.

⁷⁴ N.S., 14 novembre 2002, page 156.

VU ce qui précède;

CONSIDÉRANT la *Loi sur la Régie de l'énergie*;

La Régie de l'énergie :

ORDONNE au transporteur de déposer, dans un délai de 30 jours de la présente décision, un texte refondu final des « *Tarifs et conditions* » incorporant les modifications requises par la Régie dans la présente décision.

Marc-André Patoine
Régisseur

Anthony Frayne
Régisseur

François Tanguay
Régisseur

LISTE DES REPRÉSENTANTS :

- Association coopérative d'économie familiale de Québec (ACEF de Québec) représentée par M. Vital Barbeau et M. Richard Dagenais;
- Association de l'industrie électrique du Québec (AIEQ) représentée par M^e Eric Dunberry;
- Association des redistributeurs d'électricité du Québec (AREQ) représentée par M^e Pierre Huard;
- Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité, Association des industries forestières du Québec Ltée et Association québécoise de la production d'énergie renouvelable (Coalition industrielle) représentée par M^e Guy Sarault;
- Gazoduc TransQuébec & Maritimes Inc. (Gazoduc TQM) représentée par M. Phi P. Dang;
- Groupe de recherche appliquée en macroécologie et Union pour le développement durable (GRAME-UDD) représenté par M^e Jean-François Gauthier;
- Groupe STOP et Stratégies énergétiques (STOP/S.É.) représenté par M^e Dominique Neuman;
- New Brunswick Power Corporation (Énergie NB) représentée par M^e André Durocher;
- New York Power Authority (NYPA) représentée par M^e Tina Hobday;
- Ontario Power Generation (OPG) représentée par M^e Pierre Tourigny;
- Option consommateurs (OC) représentée par M^e Yves Fréchette;
- PG&E National Energy Group Inc. (NEG) représentée par M^e Marc Laurin;
- Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) représenté par M^e Hélène Sicard;
- Société en commandite Gaz Métropolitain (SCGM) représentée par M^e Jocelyn B. Allard;
- Union des consommateurs et Centre d'études réglementaires du Québec (UC-CERQ) représenté par M^e Claude Tardif;
- M^{es} Pierre R. Fortin et Jean-François Ouimette pour la Régie de l'énergie.

OBSERVATEUR :

- Independent Electricity Market Operator (IMO) représentée par M. Keith J. Bryan.