

# D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

D-2012-069

R-3669-2008  
Phase 2

8 juin 2012

---

**PRÉSENTS :**

Lucie Gervais  
Jean-François Viau  
Régisseurs

---

**Hydro-Québec**  
Demanderesse

et

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

---

**Décision relative à l'approbation des tarifs des services de transport et du texte des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec***

***Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec au 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).

## 1 INTRODUCTION

[1] Le 10 février 2012, la Régie de l'énergie (la Régie) rend sa décision D-2012-010 (la Décision) relative à la demande d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) d'apporter certaines modifications au texte des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (Tarifs et conditions) en lien avec les ordonnances 890, 890-A, 890-B, 890-C et 890-D de la Federal Energy Regulatory Commission (FERC).

[2] La Décision contient, notamment, les conclusions suivantes :

« [...]

**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;

**AUTORISE** le Transporteur à répondre aux commentaires des intervenants, dans un délai de sept jours;

[...] »

[3] Le 1<sup>er</sup> mars 2012, le Transporteur produit un texte refondu des Tarifs et conditions, dans ses versions française et anglaise<sup>1</sup>. Le Transporteur mentionne y avoir aussi apporté des modifications afin d'harmoniser les différentes sections, lorsque nécessaire, et corriger certaines erreurs cléricales.

[4] Le 6 mars 2012, EBM demande au Transporteur de fournir une version reflétant les modifications proposées au texte refondu ainsi qu'une explication de chacune des

---

<sup>1</sup> Pièces B-257, HQT-3, document 1 révisé et HQT-4, document 1 révisé.

modifications ajoutées. L'intervenante demande également un délai supplémentaire pour la transmission de ses commentaires.

[5] Le 7 mars 2012, NLH appuie la demande d'EBM.

[6] Le 8 mars 2012, le Transporteur dépose des versions française et anglaise des Tarifs et conditions, comparant les textes en date du 1<sup>er</sup> mars 2012 avec ceux en date du 23 juin 2010<sup>2</sup>. Le Transporteur précise qu'il souhaite pouvoir bénéficier d'un délai additionnel, équivalent à celui qui sera accordé aux intervenants, pour transmettre sa réplique.

[7] Le même jour, la Régie reporte la date de dépôt des commentaires des intervenants et celle de la réplique du Transporteur.

[8] Le 13 mars 2012, les intervenants déposent leurs commentaires. Ce même jour, S.É./AQLPA dépose une demande de rectification de la Décision.

[9] Le 20 mars 2012, le Transporteur transmet sa réplique.

[10] Dans la présente décision, la Régie se prononce sur la conformité du texte refondu des Tarifs et conditions soumis par le Transporteur dans ses versions française et anglaise et sur la demande de rectification de S.É./AQLPA. La Régie apporte également certaines modifications à la version anglaise du texte refondu en vue d'assurer une concordance avec la version française. Enfin, en suivi de la décision D-2009-015, la Régie traite de la demande d'approbation de la version anglaise du Code de conduite du Transporteur.

[11] Le régisseur Richard Carrier étant empêché d'agir, la présente décision est rendue par les deux autres régisseurs, conformément à l'article 17 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*<sup>3</sup> (la Loi).

---

<sup>2</sup> Pièces B-258, HQT-3, document 1.1 et HQT-4, document 1.1.

<sup>3</sup> L.R.Q., R-6.01.

## 2 DEMANDE DE RECTIFICATION DE LA DÉCISION D-2012-010

[12] Le 13 mars 2012, S.É./AQLPA demande à la Régie de rectifier la Décision en raison d'une apparente incompatibilité entre les paragraphes 320 à 322 qui se lisent ainsi :

*« [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. » »**

[13] Selon S.É./AQLPA, les paragraphes 321 et 322 ne semblent pas compatibles avec l'affirmation du paragraphe 320 selon laquelle le processus sera également ouvert à la participation de groupes d'intérêt public, tels que les associations de consommateurs et les groupes environnementaux. Selon l'intervenant, le paragraphe 322 requiert du

Transporteur d'édicter, dans ses Tarifs et conditions, un appendice K qui ne permettrait qu'à « la clientèle » du Transporteur de participer au processus. Conséquemment, le paragraphe 321 ne permet aucune rémunération pour cette participation.

[14] L'intervenant invite la Régie à rectifier la Décision de manière à ce que le texte de l'appendice K tienne compte des ajouts suivants :

*« Appendice K*

*Processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport*

*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 **ainsi que les groupes d'intérêt public, tels les associations de consommateurs et les groupes environnementaux.** 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. **Les groupes d'intérêt public y sont rémunérés par le Transporteur conformément aux prescriptions du Guide de paiement des frais de la Régie relatives aux séances de travail nécessitant une participation.** »*

[15] Pour sa part, le Transporteur réplique que la demande de S.É./AQLPA est contraire aux ordonnances contenues dans la Décision et constitue une demande irrecevable faite à la présente formation saisie du dossier de modifier ses conclusions et le dispositif de sa propre décision. De plus, il souligne qu'au paragraphe 321, la Régie a spécifiquement conclu qu'« *aucun remboursement des frais afférents à ces rencontres ne sera accordé aux divers participants* ».

### ***Opinion de la Régie***

[16] L'article 38 de la Loi permet à la Régie de rectifier une décision lorsqu'elle est entachée d'erreurs d'écriture ou de calcul, ou de quelque autre erreur de forme.

[17] La Régie comprend que la problématique soulevée par S.É./AQLPA provient du fait que, d'une part, le texte de l'appendice K ne prévoit pas explicitement la participation des groupes d'intérêt public au processus et que, d'autre part, la Régie n'a prévu aucun remboursement de frais pour la participation de ces groupes.

[18] La Régie précise que l'appendice K ne fait référence qu'à la clientèle du Transporteur puisque, tel que mentionné au paragraphe 320 de la Décision, les objectifs recherchés par la mise en œuvre du processus visent prioritairement les clients actuels et potentiels du Transporteur et les autres participants des marchés. Toutefois, la Décision indique clairement que le processus pourra également être ouvert aux groupes d'intérêt public. Ainsi, le fait de ne pas référer spécifiquement à ces groupes dans le texte de l'appendice K ne saurait être interprété comme une restriction à leur participation.

[19] Quant à la question des frais de participation, la Régie a bien indiqué qu'aucun remboursement de frais ne sera accordé aux participants, compte tenu de la nature du processus et des objectifs recherchés. Le terme « participants » comprend autant la clientèle du Transporteur que les groupes d'intérêt public. À cet égard, la Régie est d'avis que la décision rendue est claire et ne comporte aucune contradiction dans sa rédaction.

[20] La Régie comprend que S.É./AQLPA souhaiterait que les groupes d'intérêt public puissent être rémunérés pour leur participation à ces rencontres à tenir dans le cadre du processus de planification.

[21] La demande de rectification sous l'article 38 de la Loi, qui permet à la Régie de corriger des erreurs d'écriture, de calcul, ou quelque autre erreur de forme, n'est certainement pas le moyen approprié pour obtenir les modifications souhaitées par l'intervenant.

[22] **En conséquence, la Régie rejette la demande de rectification de S.É./AQLPA.**

### 3 CONFORMITÉ DU TEXTE REFONDU DES TARIFS ET CONDITIONS

#### 3.1 **ARTICLE 1.63.1 - VENTE NON FERME**

[23] Dans la Décision, la Régie a demandé au Transporteur d'inclure une définition de l'expression « Vente non ferme », précisant qu'il s'agit d'une notion importante qui mérite d'être clarifiée<sup>4</sup>. Le Transporteur propose la définition suivante :

*« 1.63.1 Vente non ferme : Aux fins de l'application des articles 30.4 et 38.5, une vente non ferme signifie une vente d'énergie pouvant être interrompue, à la réception ou à la livraison, avec ou sans motif. »*

[24] EBM et NLH considèrent que la définition de « Vente non ferme » ne devrait pas être limitée aux deux seuls articles 30.4 et 38.5 des Tarifs et conditions, comme proposé par le Transporteur à l'article 1.63.1 du texte refondu des Tarifs et conditions. Les intervenantes considèrent que la définition devrait être similaire à celle de la FERC.

[25] L'UMQ s'interroge sur le fait que la nouvelle définition proposée par le Transporteur laisse de côté la notion de non-responsabilité qui est présente dans la définition de la FERC.

[26] Le Transporteur soumet que la définition qu'il propose est conforme à la Décision. Il souligne le fait que la Régie a demandé d'inclure une définition des termes « Vente non ferme » et non pas, spécifiquement, la définition de la FERC. Il mentionne que le contexte particulier du Québec justifie cette différence. Le Transporteur demande de rejeter les commentaires et propositions des intervenantes.

#### ***Opinion de la Régie***

[27] Dans la Décision, la Régie a demandé au Transporteur d'inclure une définition qui visait à clarifier l'expression « Vente non ferme ».

---

<sup>4</sup> Décision D-2012-010, paragraphe 796.

[28] De façon générale, la Régie considère qu'il n'est pas requis, dans une définition, d'identifier les articles qui contiennent le terme défini. Toutefois, étant donné que le terme « Vente non ferme » se retrouve uniquement aux articles 30.4 et 38.5 des Tarifs et conditions, la Régie considère que cette référence facilite le repérage des articles pertinents dans le texte des Tarifs et conditions.

[29] En ce qui a trait à la notion de non-responsabilité, qui est absente de la définition proposée par le Transporteur, mais incluse dans celle de la FERC, la Régie considère que la différence de libellé entre ces deux définitions pourrait avoir un impact sur la portée du terme. La FERC prévoit, dans son *Open Access Transmission Tariff pro forma* (tarif *pro forma*), l'expression « *without liability on the part of either the buyer or seller* ». Ainsi, compte tenu de la condition additionnelle prévue à la définition de la FERC par rapport à celle du Transporteur, une vente d'énergie pouvant être interrompue, qui ne respecte pas la condition relative à l'absence de responsabilité des parties, pourrait ne pas être considérée comme une vente non ferme aux États-Unis, mais pourrait l'être au Québec.

[30] Dans ses commentaires, le Transporteur indique que c'est le contexte particulier du Québec qui justifie cette différence. Toutefois, il ne présente aucune explication claire en ce sens. Dans les circonstances, la Régie est d'avis qu'il y a lieu d'assurer une cohérence avec le texte de la FERC.

**[31] En conséquence, la Régie maintient la référence aux articles 30.4 et 38.5 à l'article 1.63.1 du texte refondu des Tarifs et conditions.**

**[32] Par ailleurs, la Régie ordonne l'ajout, dans la version anglaise de cet article, de l'expression « *without liability on the part of either the buyer or seller* », tel que prévu au tarif *pro forma* de la FERC. Par souci de concordance, la Régie modifie la version française de cet article en y ajoutant, à la fin de la définition, l'expression « sans engager la responsabilité de l'acheteur ou du vendeur ».**

### **3.2 ARTICLE 4 - SYSTÈME D'INFORMATION ET DE RÉSERVATION DE CAPACITÉ DE TRANSPORT (OASIS)**

[33] Dans la Décision, la Régie a jugé 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<sup>5</sup>.

[34] NLH propose que l'article 4 des Tarifs et conditions réfère spécifiquement aux exigences de la Régie relatives à l'affichage de ces informations sur le site OASIS.

[35] Le Transporteur réplique que cette recommandation déborde du cadre du dispositif de la Décision et qu'elle n'a pas fait l'objet de débat à l'audience. Il ajoute que cette modification est inutile, puisque l'article 4 prévoit déjà que le site OASIS du Transporteur doit être conforme aux décisions de la Régie. Il n'est donc pas opportun d'en modifier le texte pour énumérer toutes et chacune des informations dont la Régie requiert l'affichage.

### *Opinion de la Régie*

[36] L'article 4 des Tarifs et conditions prévoit expressément que le site OASIS doit être conforme aux décisions, ordonnances et règlements de la Régie. Dans ce contexte, la Régie est d'avis que la codification, à l'article 4, des exigences auxquelles l'intervenante réfère n'est pas requise.

**[37] En conséquence, la Régie approuve l'article 4 du texte refondu des Tarifs et conditions tel que soumis par le Transporteur.**

### **3.3 ARTICLE 6 - RÉCIPROCITÉ**

[38] Dans la Décision, la Régie a accepté les modifications proposées par le Transporteur à l'article 6 afin d'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 par la FERC à exploiter des installations de transport<sup>6</sup>.

---

<sup>5</sup> Décision D-2012-010, paragraphe 738.

<sup>6</sup> *Ibid*, paragraphes 76 et 81.

[39] NLH demande à ce que l'article 6 réfère aussi aux autres organismes de transport approuvés par toute autre commission provinciale de réglementation telle la Commission de l'énergie et des services publics du Nouveau-Brunswick.

[40] Le Transporteur réplique que cette demande de modification, produite tardivement après clôture de l'enquête et de l'audience, déborde du cadre du dispositif de la Décision, qu'elle n'a pas fait l'objet d'un débat à l'audience et que le Transporteur n'a pas été entendu à cet égard.

### *Opinion de la Régie*

[41] La Régie juge que la demande de NLH est directement en lien avec les modifications proposées par le Transporteur dès le dépôt initial de la preuve et aurait donc dû être proposée en temps opportun. La Régie considère que la demande de l'intervenante est tardive et ne fait pas suite à la Décision. La Régie ne retient donc pas sa recommandation.

**[42] En conséquence, la Régie approuve l'article 6 du texte refondu des Tarifs et conditions tel que soumis par le Transporteur.**

### **3.4 ARTICLE 29.2 - PROCÉDURES DE DEMANDE ET ARTICLE 37.1 - INFORMATION REQUISE ANNUELLEMENT DU DISTRIBUTEUR**

[43] Dans la Décision, la Régie a accepté la modification proposée par le Transporteur à l'article 29.2(v) des Tarifs et conditions, relative à l'ajout d'une description des informations requises à l'égard de ressources hors réseau et a demandé que la même modification soit apportée à l'article 37.1 des Tarifs et conditions, à des fins de transparence et d'uniformisation des textes<sup>7</sup>.

[44] Dans le texte refondu des Tarifs et conditions, le Transporteur transpose, à l'article 37.1(iii), les modifications approuvées à l'article 29.2(v) en ce qui a trait aux ressources hors réseau.

---

<sup>7</sup> Décision D-2012-010, paragraphe 782.

[45] EBM et NLH notent l'ajout par le Transporteur, à l'article 29.2(v) et à l'article 37.1(iii), des expressions « lorsqu'ils sont disponibles » et « lorsqu'elles sont disponibles » dans les textes relatifs aux ententes de transport dans les réseaux de transport externes, aux restrictions d'exploitation et aux coûts de production. Les intervenantes soumettent que ces modifications n'apparaissent pas au libellé de l'article 29.2(v) dans le texte des Tarifs et conditions révisé en date du 23 juin 2010. Les intervenantes s'opposent à l'acceptation de ces modifications.

[46] De plus, NLH fait valoir que cette insertion ne respecte pas le paragraphe 721 de la Décision, selon lequel le Transporteur doit vérifier que les ententes de transport de la ressource sur un réseau tiers, le cas échéant, sont fermes.

[47] Le Transporteur réplique que cette précision est nécessaire et dictée par le contexte québécois et par des réalités commerciales, notamment celle liée à l'alimentation de la charge locale. Il soumet que les modifications apportées aux articles 29.2(v) et 37.1(iii) des Tarifs et conditions sont conformes à la Décision et demande ainsi le rejet des commentaires et propositions des intervenantes.

[48] Par ailleurs, EBM constate qu'à l'article 37.1(iii) du texte refondu, le mot « puissance » a été traduit par « *power* ». Selon l'intervenante, le terme « *capacity* » serait plus approprié.

[49] Le Transporteur adhère à la suggestion d'EBM.

[50] De plus, NLH demande de modifier le début de l'article 37.1(iii) afin qu'on y retrouve l'expression « Cette description doit inclure pour chaque ressource en réseau », compte tenu de l'ajout d'une section relative aux ressources hors réseau, afin de la distinguer de celle-ci.

[51] Le Transporteur ne s'oppose pas à la proposition de NLH qu'il juge conforme à la Décision.

[52] Enfin, NLH demande que le Transporteur remplace, dans la version anglaise du nouveau texte proposé à l'article 37.1(iii), les termes « *Network Resource* », qui ne trouvent pas application dans la partie IV des Tarifs et conditions, par « *Distributor Resource* ».

[53] Le Transporteur mentionne, à cet égard, qu'une erreur d'uniformisation s'est produite lors de la mise en application de l'ordonnance de la Régie<sup>8</sup> et propose de rectifier cette situation.

### *Opinion de la Régie*

[54] La Régie juge pertinents plusieurs commentaires émis par EBM et NLH et prend acte du fait que le Transporteur accepte de donner suite à certains de ceux-ci.

[55] **En conséquence, la Régie apporte les modifications suivantes au texte refondu des Tarifs et conditions :**

- **le mot « *power* » est remplacé par le mot « *capacity* », dans la version anglaise de l'article 37.1(iii);**
- **le premier alinéa de l'article 37.1(iii) est modifié comme suit, dans ses versions française et anglaise :**

**« Une description des ressources du Distributeur (actuelles et prévues sur 10 ans). Cette description doit inclure pour chaque ressource en réseau [...] »,**

**“*A description of Distributor Resources (present and ten-year projection). For each on-system resource, such description shall include: [...]*”;**

- **au deuxième alinéa de la version anglaise de l'article 37.1(iii), l'expression « *For each off-system Network Resource* » est remplacée par « *For each off-system resource* ».**

[56] Quant à l'ajout des expressions « lorsqu'ils sont disponibles » et « lorsqu'elles sont disponibles » aux articles 29.2(v) et 37.1(iii), la Régie constate que cette précision ne fait pas suite à la Décision et n'a pas fait l'objet d'un examen dans le présent dossier. De ce fait, la Régie ne peut en mesurer l'impact.

---

<sup>8</sup> Décision D-2012-010, paragraphe 782.

[57] **En conséquence, la Régie rejette la modification proposée ayant trait à la disponibilité de certaines informations à l'égard des ressources hors réseau. Elle ordonne donc le retrait des expressions « lorsqu'ils sont disponibles » et « lorsqu'elles sont disponibles » des articles 29.2(v) et 37.1(iii) du texte refondu des Tarifs et conditions. La Régie ordonne également le retrait, dans la version anglaise de ces articles, de toutes les références à l'expression « *when available* ».**

[58] Pour ce qui est de l'ajout, à l'article 37.1(iii), des termes « la quantité de puissance à laquelle a droit le client » [nous soulignons], la Régie comprend que le terme « client » réfère ici à Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur).

[59] **En conséquence, la Régie ordonne le remplacement, au deuxième alinéa de l'article 37.1(iii) du texte refondu des Tarifs et conditions, à la section présentant les informations requises pour les ressources hors réseau, des termes « la quantité de puissance à laquelle a droit le client » par les termes « la quantité de puissance à laquelle a droit le Distributeur ». Par concordance, la Régie ordonne le remplacement du terme « *customer* » par « *Distributor* » dans la disposition correspondante de la version anglaise.**

[60] Enfin, la Régie note que, dans le texte refondu des Tarifs et conditions, le Transporteur ajoute, à l'article 37.1(iii), une section relative aux ressources hors réseau, mais a tout de même conservé le texte suivant :

*« [...] 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; ».*

[61] La Régie rappelle que le libellé ci-dessus avait été supprimé à l'article 29.2 soumis par le Transporteur dans sa preuve amendée de juin 2010 et que cette suppression a été approuvée par la Régie dans la Décision<sup>9</sup>.

[62] **En conséquence, la Régie ordonne le retrait du cinquième élément du premier alinéa de l'article 37.1(iii) du texte refondu des Tarifs et conditions.**

---

<sup>9</sup> Décision D-2012-010, paragraphe 778.

[63] Aux fins d'assurer la concordance, la Régie ordonne le retrait, dans la version anglaise de cet article, du libellé équivalent débutant par « *Description of the purchased power* [...] ».

### 3.5 ARTICLE 30.3 - SUPPRESSION DES RESSOURCES EN RÉSEAU

[64] Dans la Décision, la Régie a accepté les modifications proposées par le Transporteur à l'article 30.3 des Tarifs et conditions<sup>10</sup>.

[65] L'UMQ propose de clarifier le texte de cet article en remplaçant l'expression « seront considérées inadéquates » par « sera considérée comme un rétablissement inadéquat » dans le texte suivant :

*« [...] Dans le cadre d'une suppression temporaire, le client du réseau intégré peut seulement rétablir la désignation d'une ressource, ou d'une partie de ressource, qui était initialement désignée. La désignation d'une ressource différente et/ou d'une ressource dont la capacité a été augmentée seront considérées inadéquates et le Transporteur prendra alors les mesures relatives aux demandes inadéquates qui sont énoncées à l'article 29.2 des présentes. »*  
[nous soulignons]

[66] Le Transporteur considère que la demande de l'intervenante est produite tardivement et la juge irrecevable.

#### ***Opinion de la Régie***

[67] La Régie ne retient pas la proposition de l'UMQ, au motif qu'elle ne découle pas de la Décision. **La Régie maintient l'article 30.3 du texte refondu des Tarifs et conditions.**

---

<sup>10</sup> Décision D-2012-010, paragraphe 723.

### 3.6 **ARTICLE 30.7 - RESTRICTIONS VISANT LA DÉSIGNATION DE RESSOURCES EN RÉSEAU ET ARTICLE 38.8 - RESTRICTIONS VISANT LA DÉSIGNATION DE RESSOURCES**

[68] Dans la Décision, la Régie a demandé 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 et retirée dans sa preuve amendée relativement à l'attestation de propriété<sup>11</sup>.

[69] La Régie a également demandé au Transporteur 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<sup>12</sup>.

[70] Dans le texte refondu des Tarifs et conditions, le Transporteur apporte les modifications demandées. En outre, il modifie l'attestation de propriété déjà présente à l'article 30.7, en y insérant, comme à l'article 38.8, les termes « pour les quantités approuvées par la Régie ».

[71] NLH demande de retirer les termes « [...] pour les quantités approuvées par la Régie, ou [...] » des articles 30.7 et 38.8, à moins d'une explication adéquate justifiant leur inclusion.

[72] Le Transporteur soumet que la référence à l'approbation de la Régie vise à tenir compte du contexte réglementaire québécois, où la Régie est appelée à approuver le plan d'approvisionnement du Distributeur et celui d'un éventuel client en réseau intégré, le cas échéant.

#### ***Opinion de la Régie***

[73] En vertu de l'article 72 de la Loi, tout titulaire d'un droit exclusif de distribution d'électricité doit préparer et soumettre, à l'approbation de la Régie, un plan d'approvisionnement décrivant les caractéristiques des contrats qu'il entend conclure pour satisfaire les besoins des marchés québécois.

---

<sup>11</sup> Décision D-2012-010, paragraphe 771.

<sup>12</sup> *Ibid*, paragraphe 772.

[74] Les réseaux municipaux d'électricité au Québec et la Coopérative régionale d'électricité de Saint-Jean-Baptiste de Rouville constituent des clients potentiels du service de transport en réseau intégré. Ils sont actuellement desservis par le Distributeur, ce qui les exempte de l'application de l'article 72 de la Loi, et ce, conformément à l'article 3 du *Règlement sur la teneur et la périodicité du plan d'approvisionnement*<sup>13</sup> qui se lit comme suit :

*« 3. Les réseaux municipaux et la Coopérative régionale d'électricité de Saint-Jean-Baptiste de Rouville sont exemptés de l'application du présent règlement dans le cas où la totalité de leurs approvisionnements prévus au cours des 3 prochaines années provient d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution.*

*Toutefois, ils demeurent assujettis au présent règlement si une partie de leurs approvisionnements prévus au cours des 3 prochaines années ne provient pas d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution. [...] ».*

[75] Ainsi, dans le cas où un réseau municipal s'approvisionnerait auprès d'un autre fournisseur que le Distributeur, il deviendrait alors un client du Transporteur pour le service de transport en réseau intégré. Ce réseau municipal aurait alors l'obligation de déposer un plan d'approvisionnement à la Régie pour approbation. Dans une telle situation, l'ajout proposé par le Transporteur trouverait application.

[76] **En conséquence, la Régie accepte l'inclusion, aux articles 30.7 et 38.8 du texte refondu des Tarifs et conditions, des termes « [...] pour les quantités approuvées par la Régie ou [...] ».**

[77] La Régie note la cohérence de libellé dans les articles 37.1(v)(1), 38.2(1) et 38.8 relativement à l'attestation de propriété requise de la part du Distributeur. Quant à l'attestation de propriété requise de la part du client en réseau intégré, la Régie constate que la même modification apportée par le Transporteur à l'article 30.7 n'a pas été reproduite aux articles 29.2(viii) et 30.2(1).

[78] **À des fins de cohérence, la Régie ordonne l'ajout, aux articles 29.2(viii) et 30.2(1) du texte refondu des Tarifs et conditions, des termes « [...] pour les quantités approuvées par la Régie ou [...] ».**

---

<sup>13</sup> (2001) 133 G.O. II, 6038.

[79] Les dispositions de la présente section s'appliquent également à la version anglaise de ces articles. Aux fins d'assurer la concordance, l'expression « [...] pour les quantités approuvées par la Régie ou [...] » est traduite par « [...] *in the quantities approved by the Régie or [...]* » en remplacement de « [...] *for the amounts approved by the Régie, or [...]* ».

### 3.7 ARTICLE 30.9 - INSTALLATIONS DE TRANSPORT APPARTENANT AU CLIENT DU RÉSEAU INTÉGRÉ

[80] Dans la Décision, la Régie a demandé au Transporteur de modifier le libellé de l'article 30.9 des Tarifs et conditions en introduisant, dans sa version anglaise, les termes « *plans or* », au lieu des termes « *planning and* », dans la phrase suivante :

“[...] *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. [...]*” [nous soulignons]

[81] La Régie a également demandé au Transporteur de refléter la modification dans la version française de cet article<sup>14</sup>.

[82] Dans le texte refondu des Tarifs et conditions, le Transporteur traduit les mots « *plans or* » par « procédures ou ».

[83] EBM soutient que la traduction française proposée du mot « *plans* » est inadéquate et qu'il serait préférable de conserver le mot « planification » de la version initiale ou d'insérer les termes « plans de développement du réseau ».

[84] Le Transporteur maintient que l'utilisation du mot « procédures » est appropriée. Toutefois, il mentionne que le mot « plans » pourrait également être utilisé dans la version française si la Régie le juge préférable, ce qui éliminerait toute ambiguïté pouvant découler de la traduction.

---

<sup>14</sup> Décision D-2012-010, paragraphes 420 et 421.

### *Opinion de la Régie*

[85] La Régie rappelle que sa demande de remplacer les mots « *planning and* » par « *plans or* » à l'article 30.9 visait essentiellement une harmonisation avec le tarif *pro forma* de la FERC, dans le respect de l'ordonnance 890. Ainsi, la Régie ne retient pas la proposition d'EBM de réintroduire le mot « planification » et juge préférable l'utilisation du mot « plans » à celle du mot « procédures » dans la version française de l'article 30.9.

[86] **En conséquence, la Régie accepte l'article 30.9 tel que soumis par le Transporteur dans la version anglaise du texte refondu des Tarifs et conditions et ordonne le remplacement, dans la version française de cet article, du terme « procédures » par « plans ».**

### **3.8 ARTICLE 31.2 - NOUVELLES CHARGES EN RÉSEAU RACCORDÉES AU RÉSEAU DU TRANSPORTEUR, ARTICLE 31.4 - NOUVEAUX POINTS D'INTERCONNEXION ET ARTICLE 39.2 - NOUVELLES CHARGES RACCORDÉES AU RÉSEAU DU TRANSPORTEUR**

[87] En suivi de la Décision<sup>15</sup>, le Transporteur réinsère le terme « préavis » plutôt que le mot « avis » aux articles 30.2 et 38.2 du texte refondu des Tarifs et conditions. De plus, il remplace le mot « préavis » par « avis » aux articles 31.2, 31.4 et 39.2.

[88] Selon EBM, les modifications apportées par le Transporteur aux articles 31.2, 31.4 et 39.2 ne sont pas justifiées. L'intervenante propose également de reprendre, dans la version anglaise de l'article 39.2, la notion de « *advance notice* » qu'on retrouve aux articles 31.2 et 31.4, afin de rendre le tout conforme.

[89] Le Transporteur mentionne qu'une erreur d'uniformisation de texte s'est produite et que le mot « préavis », contenu aux articles 31.2, 31.4 et 39.2, n'aurait pas dû être modifié. Il propose de corriger cette erreur dans la version française des articles 31.2, 31.4 et 39.2 et d'effectuer cette modification dans la version anglaise des articles 31.2 et 31.4.

---

<sup>15</sup> Décision D-2012-010, paragraphe 803.

[90] Pour ce qui est de la version anglaise de l'article 39.2, le Transporteur mentionne qu'il n'y avait apporté aucune modification. Il soumet ainsi que le texte en vigueur de l'article doit être maintenu.

### *Opinion de la Régie*

[91] **La Régie accepte la réinsertion du terme « préavis », en remplacement du terme « avis », dans la version française des articles 31.2, 31.4 et 39.2 du texte refondu des Tarifs et conditions.**

[92] Quant à la version anglaise de ces articles, la Régie constate qu'elle n'avait fait l'objet d'aucune modification dans la preuve du Transporteur. La Régie ne peut donc, à ce stade final du dossier, accepter les modifications proposées par le Transporteur.

[93] **En conséquence, la Régie maintient le libellé des articles 31.2 et 31.4 tel que soumis par le Transporteur dans la version anglaise du texte refondu des Tarifs et conditions.**

[94] De la même manière, la Régie ne retient pas la proposition d'EBM de modifier la version anglaise de l'article 39.2 des Tarifs et conditions. Elle réitère l'opinion formulée dans la Décision à l'effet qu'elle juge préférable qu'une proposition de modification de terminologie soit examinée dans le cadre d'un prochain dossier tarifaire<sup>16</sup>.

## **3.9 ARTICLE 38.5 - EXPLOITATION DES RESSOURCES DU DISTRIBUTEUR**

[95] Dans la Décision, pour éviter toute ambiguïté, la Régie a demandé au Transporteur de modifier l'article 38.5 relatif à l'exploitation des ressources du Distributeur, de façon à y transposer le libellé proposé à l'article 30.4 pour le client du service en réseau intégré, relatif aux ventes non fermes réalisées en vertu d'un service de transport sous la partie II des Tarifs et conditions<sup>17</sup>.

---

<sup>16</sup> Décision D-2012-010, paragraphe 802.

<sup>17</sup> *Ibid*, paragraphe 751.

[96] Dans le texte refondu des Tarifs et conditions déposé en suivi de la Décision, le Transporteur effectue la modification demandée à l'article 38.5 et introduit plusieurs autres modifications aux versions française et anglaise de cet article.

[97] EBM souligne que le Transporteur apporte plusieurs modifications à l'article 38.5 des Tarifs et conditions, particulièrement au début de cet article où il remplace le mot « approvisionner » par « exploiter », puis ajoute la phrase suivante :

*« Cette restriction ne s'appliquera pas aux changements apportés à l'exploitation des ressources du Distributeur à la demande du Transporteur pour répondre à une urgence ou à une autre condition imprévue qui pourrait compromettre ou altérer la fiabilité du réseau de transport. »*

[98] Selon l'intervenante, les modifications apportées à cet article, autres que celles référant aux ventes non fermes, devraient être refusées puisqu'elles n'ont pas été justifiées ni fait l'objet d'un débat dans le présent dossier.

[99] Le Transporteur réplique qu'en transposant à l'article 38.5 le texte de l'article 30.4 et en y faisant les adaptations nécessaires, il considère s'être conformé à la Décision.

[100] NLH soumet que le remplacement, dans la version anglaise de l'article 38.5, de l'expression « *Distributor Resource's capacity* » par « *Distributor Resources* », est important et qu'il n'a pas fait l'objet de discussion. L'intervenante demande à la Régie de ne pas accepter cette modification.

[101] Le Transporteur affirme qu'une erreur cléricale s'est glissée dans la version anglaise de l'article 38.5 en ce qui a trait à l'expression « *Distributor Resource's capacity* » et propose de rectifier la situation.

[102] NLH souligne également le fait qu'au début de l'article 38.5, les mots « *designated resources* » ont été remplacés par « *Designated Resources* ». Or, selon l'intervenante, « *Designated Resources* » ne correspond pas à une expression définie dans les Tarifs et conditions. Elle demande conséquemment de remplacer ces termes par « *Distributor Resources* », dont l'expression est définie.

[103] Le Transporteur précise que la portion de texte de l'article 38.5 soulevée par NLH n'a fait l'objet d'aucune proposition de modifications dans le cadre du présent dossier. Il

soutient que le texte déposé est cohérent avec celui de l'article 30.4 et soumet que la modification proposée par l'intervenante serait susceptible de modifier de façon appréciable la portée de la disposition.

### *Opinion de la Régie*

[104] La Régie prend acte de la confirmation du Transporteur à l'effet qu'une erreur cléricale s'est glissée dans la version anglaise de l'article 38.5. **La Régie ordonne le rétablissement de l'expression « *Distributor Resource's capacity* » à l'article 38.5 de la version anglaise du texte refondu des Tarifs et conditions.**

[105] Par ailleurs, la Régie est d'avis que le remplacement, par le Transporteur, des mots « ne peut pas s'approvisionner de ses ressources » par « ne peut exploiter ses ressources » fait partie de la conformité recherchée par la Décision avec l'article 30.4 applicable au client du service en réseau intégré.

[106] De la même façon, la Régie constate que la phrase débutant par « Cette restriction ne s'appliquera pas [...] » est identique à celle de l'article 30.4, avec l'adaptation nécessaire au fait qu'elle s'applique au Distributeur plutôt qu'à un client du service de transport en réseau intégré. La Régie considère acceptable l'ajout de cette phrase dans la mesure où elle vient qualifier la phrase qui la précède, modifiée à la demande de la Régie pour assurer la conformité avec l'article 30.4.

[107] **En conséquence, la Régie accepte le remplacement des termes « ne peut pas s'approvisionner de ses ressources » par les termes « ne peut exploiter ses ressources » à l'article 38.5 du texte refondu des Tarifs et conditions.**

[108] **La Régie accepte également, à cet article, l'ajout de la phrase suivante :**

*« Cette restriction ne s'appliquera pas aux changements apportés à l'exploitation des ressources du Distributeur à la demande du Transporteur pour répondre à une urgence ou à une autre condition imprévue qui pourrait compromettre ou altérer la fiabilité du réseau de transport. ».*

[109] Par ailleurs, NLH demande de remplacer les termes « Designated Resources » par « Distributor Resources » dans la première phrase suivante de la version anglaise de l'article 38.5 :

*“The Distributor shall not operate its ~~designated resources~~ Designated Resources located in the Transmission Provider’s Control Area such that [...]”.*

[110] La Régie constate que la modification apportée par le Transporteur à ce texte se résume au remplacement des termes « *designated resources* » par « *Designated Resources* ». Cette expression est cohérente avec l'expression « *designated Network Resources* » présente à l'article 30.4 des Tarifs et conditions. De plus, la Régie constate que le Transporteur n'a apporté aucune modification à cet effet dans la version française de cet article, où les termes « ressources désignées » ont été préservés.

[111] La Régie ne retient pas la proposition de NLH de remplacer l'expression « *Designated Resources* » par « *Distributor Resources* », puisque l'impact d'un tel changement n'a pas fait l'objet d'un débat en audience. Par contre, la Régie constate que les mots « *Designated Resources* » ne correspondent pas à une expression définie dans la version anglaise des Tarifs et conditions et ne requièrent donc pas l'utilisation de majuscules.

**[112] En conséquence, la Régie ordonne la réinsertion des termes « *designated resources* » au lieu des mots « *Designated Resources* », dans la première phrase de la version anglaise de l'article 38.5 du texte refondu des Tarifs et conditions.**

[113] Finalement, la Régie constate que le Transporteur remplace les termes « du Distributeur » par le mot « désignée » dans le libellé suivant de l'article 38.5 du texte refondu des Tarifs et conditions, sans que ce changement ne soit justifié :

*« Si le programme du Distributeur au point de livraison pour une ressource désignée qui n'est pas reliée physiquement au réseau de transport du Transporteur dépasse la capacité désignée pour cette ressource, [...] ».*  
[nous soulignons]

**[114] Compte tenu de l'importance du sujet relatif aux ressources désignées dans le présent dossier et étant donné que cette modification n'a pas été requise par la Décision, ni débattue en audience, la Régie ordonne la réinsertion des termes « du**

**Distributeur » au lieu du mot « désignée » dans la version française de l’article 38.5 du texte refondu des Tarifs et conditions. Aux fins d’assurer la concordance, la Régie ordonne la réinsertion des termes « *Distributor Resource* » au lieu des termes « *Designated Resource* » dans la phrase suivante de la version anglaise de cet article :**

*“In the event that a Distributor’s schedule at the delivery point for a Designated Resource not physically interconnected with the Transmission Provider’s Transmission System exceeds the Distributor Resource’s designated capacity, [...]” [nous soulignons]*

### 3.10 ANNEXE 4 - SERVICE DE COMPENSATION D’ÉCART DE RÉCEPTION

[115] Dans la Décision, la Régie a jugé nécessaire que la possibilité de mesures d’exception soit codifiée à l’annexe 4 du texte des Tarifs et conditions. Elle a ainsi demandé au Transporteur d’inclure une telle disposition dans ce texte<sup>18</sup>.

[116] EBM est d’avis qu’il est préférable, dans la version anglaise de l’annexe 4 du texte refondu des Tarifs et conditions, de traduire l’expression « garantir le respect des programmes » par « *ensure compliance to schedules* » au lieu de « *ensure adherence to schedules* ».

[117] NLH soumet que le Transporteur réfère, dans le texte ajouté en suivi de la Décision, à une entente entre les « *coordonnateurs de la fiabilité* ». Or, selon NLH, l’expression « *responsables de l’équilibrage* » est plus appropriée dans le contexte. L’intervenante mentionne également que ces deux expressions ne sont pas équivalentes selon le glossaire des termes déposé dans le dossier R-3699-2009 par le Coordonnateur de la fiabilité au Québec.

[118] Le Transporteur réplique que le texte qu’il a proposé est identique à celui déposé en réponse à l’engagement n° 22<sup>19</sup> et accepté par la Régie au paragraphe 348 de la Décision.

<sup>18</sup> Décision D-2012-010, paragraphe 348.

<sup>19</sup> Pièce B-205, HQT-41, document 16.

### *Opinion de la Régie*

[119] La Régie ne retient pas les suggestions d'EBM et de NLH qu'elle juge non conformes à la Décision. Par ailleurs, la Régie constate que le glossaire auquel NLH fait référence n'a pas encore été approuvé par la Régie dans le dossier R-3699-2009.

**[120] En conséquence, la Régie approuve l'annexe 4 du texte refondu des Tarifs et conditions tel que soumis par le Transporteur.**

### **3.11 APPENDICE C - MÉTHODOLOGIE POUR ÉVALUER LA CAPACITÉ DE TRANSFERT DISPONIBLE**

[121] Dans la Décision, la Régie a demandé au Transporteur que l'acronyme QCRND<sub>Distributeur</sub> remplace celui de QCRND<sub>ferme</sub>, et que l'acronyme QCRND<sub>Producteur</sub> remplace celui de QCRND<sub>non ferme</sub><sup>20</sup>.

[122] Elle a également demandé au Transporteur de modifier certaines équations de base prévues à l'appendice C pour le calcul de la capacité de transfert<sup>21</sup>.

[123] Enfin, la Régie a rejeté l'approche de coordination des ATC proposée par le Transporteur et lui a demandé d'utiliser, pour chaque point d'interconnexion, la TRM applicable selon les données propres au Québec<sup>22</sup>.

[124] EBM propose certaines modifications au texte de l'appendice C afin de préciser que, à la suite du rejet de l'approche de coordination, la valeur de TRM applicable au calcul de l'ATC correspond aux données propres au Québec et non à celles des réseaux voisins.

[125] NLH soutient qu'il y aurait lieu de définir les acronymes QCRND<sub>Distributeur</sub> et QCRND<sub>Producteur</sub> en tant que service secondaire à l'article 1 de l'appendice C. De plus, l'intervenante fait valoir qu'il serait important de clarifier, dans le cas de l'acronyme QCRND<sub>Producteur</sub>, si le client autorisé à utiliser le service secondaire pour l'alimentation de

---

<sup>20</sup> Décision D-2012-010, paragraphe 139.

<sup>21</sup> *Ibid*, paragraphe 139.

<sup>22</sup> *Ibid*, paragraphe 228.

la charge locale est le Distributeur ou Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (le Producteur).

[126] Selon NLH, plusieurs dispositions de la partie IV des Tarifs et conditions devraient être modifiées pour permettre au Producteur, dans le cadre du service secondaire, d'utiliser le service de transport pour l'alimentation de la charge locale et pour clarifier le fait que, selon le tableau des priorités d'utilisation des interconnexions, aucune priorité ne soit accordée aux inscriptions QCRND<sub>Producteur</sub>.

[127] En réplique, le Transporteur soumet que NLH propose une série de nouvelles modifications au texte des Tarifs et conditions qui n'ont pas fait l'objet d'un débat.

[128] Par ailleurs, NLH souligne que, selon la Décision, le Transporteur doit rendre les informations pertinentes disponibles aux clients qui le requièrent, afin de leur permettre de valider ou de reconstituer le calcul des ATC. L'intervenante propose d'introduire une disposition dans l'appendice C à cet égard et d'inclure une description de l'information ciblée.

[129] Le Transporteur réplique que cette demande n'a pas fait l'objet d'un débat à l'audience et qu'il n'a pas été entendu à cet égard. Il considère donc cette demande comme irrecevable.

[130] Le RNCREQ et l'UC soumettent qu'il n'existe aucune preuve au dossier à l'effet que l'appendice C permet un mode de calcul de l'ATC de façon transparente, avec le retrait de l'approche de coordination initialement proposée par le Transporteur. De leur point de vue, le Transporteur devrait soumettre, pour approbation, une méthode de calcul de la TRM pour le Québec qui soit suffisamment précise pour permettre de valider ou de reconstituer le calcul des ATC.

[131] Le Transporteur considère que les demandes des intervenants sont irrecevables. Selon lui, aucune disposition, dans la Décision, ne permet de conclure que la notion de TRM présentée à l'appendice C, par opposition à sa coordination, est en soi déficiente ou à parfaire.

### *Opinion de la Régie*

[132] La Régie considère que le texte refondu des Tarifs et conditions, soumis par le Transporteur, satisfait aux demandes de la Décision, notamment par la modification de certaines équations de base relatives au calcul de la capacité de transfert et par le retrait de l'ensemble de l'information relative à l'approche de coordination des ATC avec les réseaux voisins.

[133] Pour ce qui est de la proposition d'EBM, la Régie ne juge pas requis de mentionner spécifiquement, dans le texte de l'appendice C, que la valeur de TRM applicable au calcul de l'ATC correspond aux données propres au Québec.

[134] Quant aux commentaires de NLH à l'effet de définir les acronymes QCRND<sub>Distributeur</sub> et QCRND<sub>Producteur</sub> en tant que service secondaire, la Régie juge suffisante la définition de ces acronymes telle que présentée à la section I de l'appendice C du texte refondu des Tarifs et conditions.

[135] Pour ce qui est de l'utilisation du service secondaire dans le cadre de la partie IV des Tarifs et conditions, la Régie ne peut donner suite aux commentaires de l'intervenante puisqu'il pourrait en résulter plusieurs modifications au texte des Tarifs et conditions, ce qui nécessiterait un nouveau débat de fond.

[136] Quant à l'accès aux informations pertinentes pour le calcul de l'ATC, la Régie ne retient pas la proposition de NLH de prévoir un texte spécifique dans l'appendice C des Tarifs et conditions, une telle demande n'ayant pas été formulée par la Régie dans la Décision<sup>23</sup>.

[137] La Régie rejette également la proposition du RNCREQ et de l'UC de soumettre pour approbation une méthode de calcul de la TRM. Les intervenants mentionnent que le Transporteur n'a pas remplacé la méthodologie de coordination des ATC avec les réseaux voisins par une méthodologie basée sur les données propres au Québec. La Régie n'a pas formulé une telle demande au Transporteur dans la Décision. Par contre, elle a demandé au Transporteur de ne plus utiliser, comme valeur de TRM pour un point d'interconnexion, la valeur la plus élevée entre celle du Québec et celle du réseau voisin. Cette exigence a été respectée par le Transporteur.

---

<sup>23</sup> Décision D-2012-010, paragraphe 166.

[138] La valeur de TRM est une des composantes de l'équation de base servant au calcul de l'ATC. Elle quantifie les imprécisions dues à la variabilité de certains paramètres influençant le calcul de la TTC et, en général, est basée sur un historique d'écartés prévisionnels. La Régie est d'avis que le niveau de précision souhaité par le RNCREQ et l'UC dans le texte de l'appendice C n'est pas nécessaire et réitère qu'elle juge adéquat le niveau de détail inclus dans l'appendice C tel que proposé par le Transporteur<sup>24</sup>.

**[139] En conséquence, la Régie accepte le libellé de l'appendice C soumis par le Transporteur dans le texte refondu des Tarifs et conditions.**

### 3.12 APPENDICE K - PROCESSUS D'INFORMATION ET D'ÉCHANGES SUR LA PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT

[140] Dans la Décision, 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 ». La Régie en précise le libellé<sup>25</sup>.

[141] Selon NLH, le libellé suggéré pour l'appendice K relatif au processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport (le Processus) ne fournit aucun détail sur le Processus lui-même, ni sur la manière de tenir compte des neuf principes auxquels réfère la FERC dans son tarif *pro forma* relativement au processus planification du réseau.

[142] L'intervenante fait valoir qu'en l'absence de détails sur le Processus dans le texte des Tarifs et conditions, la Régie n'a aucun moyen direct de s'assurer que ce dernier respecte les exigences de la Décision, notamment ses paragraphes 313 à 317.

[143] De plus, de l'avis de NLH, le fait de ne pas s'assurer, à ce stade, que le Processus soit conforme à la Décision pourrait mener à des plaintes inutiles, ainsi qu'à des délais dans l'implantation du Processus. Ultimement, cette situation ne respecte pas, de son point de vue, les objectifs de l'ordonnance 890 de la FERC de rendre le processus de planification plus ouvert et plus transparent, afin d'éviter toute discrimination induite.

---

<sup>24</sup> Décision D-2012-010, paragraphe 165.

<sup>25</sup> *Ibid*, paragraphe 322.

[144] Par conséquent, l'intervenante demande que le texte de l'appendice K soit modifié afin de décrire clairement le Processus à adopter et de considérer les principes identifiés par la FERC dans le tarif *pro forma*.

[145] Le Transporteur réplique que la demande de NLH de modifier le libellé de l'appendice K retenu par la Régie au paragraphe 322 de la Décision est contraire aux ordonnances contenues dans la Décision. Il ajoute que cette demande, faite à la présente formation, de modifier ses conclusions et le dispositif de sa propre décision est irrecevable.

[146] Par ailleurs, NLH mentionne que le libellé de l'appendice K ne prévoit pas de date de début du processus relatif à la planification du réseau de transport. L'intervenante demande que le Transporteur précise, à l'article 44.2, la date d'entrée en vigueur de l'appendice K.

### ***Opinion de la Régie***

[147] La Régie précise qu'elle n'a pas proposé un texte pour commentaire, mais plutôt ordonné d'ajouter, au texte des Tarifs et conditions, un appendice K tel qu'elle l'a libellé au paragraphe 322 de la Décision. La Régie considère que la demande de NLH est donc contraire à la Décision.

[148] La Régie ne retient pas la recommandation de NLH de préciser, à l'article 44.2 des Tarifs et conditions, la date d'entrée en vigueur de l'appendice K. Elle juge que cette précision n'est pas requise, considérant que, sauf exceptions mentionnées, la date d'entrée en vigueur du texte des Tarifs et conditions précisée à l'article 44.2 vaut pour l'ensemble du texte, y compris l'appendice K.

[149] **En conséquence, la Régie maintient le libellé de l'appendice K du texte refondu des Tarifs et conditions.**

### **3.13 APPENDICE L - PROCÉDURES DE VÉRIFICATION DE LA SOLVABILITÉ**

[150] Dans la Décision, la Régie demande au Transporteur d'apporter certaines modifications au nouvel appendice L :

« [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.**

[...]

[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.*

**[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. »**

[151] EBM est d'avis que les modifications apportées aux articles 3(a), 3(b), 4 (deuxième alinéa), 7, 10 et 11.2 (deuxième alinéa) de l'appendice L ne découlent pas de la Décision.

[152] De plus, l'intervenante fait valoir que certaines modifications apportées à l'article 11.4 ne sont pas mentionnées dans la liste des articles modifiés fournie par le Transporteur. Cependant, compte tenu de la nature des modifications en cause, l'intervenante s'en remet à la Régie.

[153] Le Transporteur réplique qu'il a fait siennes certaines modifications à l'appendice L dans le cadre de ses réponses aux demandes de renseignements de l'UMQ. Il considère que ces modifications ont été incorporées à sa proposition de modifications. Selon lui, le texte de l'appendice L soumis est conforme à la Décision.

### *Opinion de la Régie*

[154] Lors de l'audience, le Transporteur avait convenu qu'au moment de la refonte du texte des Tarifs et conditions, il intégrerait certaines modifications proposées par l'UMQ<sup>26</sup>. La Régie considère que ces modifications font partie de la proposition du Transporteur.

**[155] En conséquence, la Régie accepte la modification apportée à l'article 3(a) ainsi que celles apportées aux articles 4, 7, 10, 11.2 et 11.4 de cet appendice, lesquelles précisent que les avis sont envoyés par courrier recommandé.**

[156] Par ailleurs, le Transporteur mentionne que les modifications apportées à l'article 3(b) visent l'harmonisation avec la version anglaise de l'expression « garantie corporative doit demeurer ».

**[157] Compte tenu de la nature des modifications proposées à l'article 3(b) des versions anglaise et française du texte refondu des Tarifs et conditions, la Régie les accepte.**

[158] Quant aux corrections apportées aux articles 7 et 11.4 de l'appendice L, pour faire suite au paragraphe 851 de la Décision, la Régie les juge conformes à cette dernière.

**[159] En conséquence, la Régie approuve les articles 7 et 11.4 du texte de l'appendice L tels que soumis par le Transporteur dans le texte refondu des Tarifs et conditions.**

[160] Par contre, la Régie refuse la modification prolongeant le délai de trois à cinq jours, apportée à l'article 11.3 de l'appendice L, puisque cette dernière ne fait pas suite à la Décision.

**[161] Ainsi, la Régie ordonne la réinsertion de l'expression « Le client aura trois (3) jours ouvrables » au lieu de « Le client aura cinq (5) jours ouvrables », à l'article 11.3 de l'appendice L du texte refondu des Tarifs et conditions.**

---

<sup>26</sup> Pièce A-94-7, pages 147 et 148.

#### 4 AUTRES MODIFICATIONS AU TEXTE REFONDU DES TARIFS ET CONDITIONS

[162] La Régie a pris connaissance de la liste des erreurs cléricales et omissions notées par le Transporteur aux Tarifs et conditions<sup>27</sup>. **La Régie accepte l'ensemble de ces modifications qu'elle reproduit à l'annexe 1 de la présente décision.**

[163] **Par ailleurs, à des fins de concordance, la Régie ordonne les modifications suivantes à la version anglaise du texte refondu des Tarifs et conditions déposé en suivi de la Décision.**

##### **Article 19. 9(ii)**

Remplacer « *concluded* » par « *completed* » dans la phrase débutant par « *The percentage should be calculated [...]* ».

##### **Articles 28.6, 30.4, 36.5 et 38.5 (fin des articles)**

Remplacer « *dispositions* » par « *provisions* ».

[164] **De plus, la Régie modifie, comme suit, certains libellés des appendices C, K et L :**

##### **Appendice C**

###### 4e alinéa :

“[...]”

~~Non~~ *The non-firm transfer capability offered by the Transmission Provider is the maximum value available over ~~a given horizon~~ the horizon considered.*”

“[...]”

*Firm transfer capability offered by the Transmission Provider for weekly and daily horizons is expected to be available for each hour of the applicable horizon.*”

---

<sup>27</sup> Pièce B-259.

Section 3(a)(iv) :

“[...]”

*Concurrent paths:*

*Certain portions of the Transmission Provider’s system may supply more than one interconnection. Transfer ~~capacity~~capability over such portions of the system may be less than the sum of the individual transfer capabilities of all interconnections supplied. ATC calculations factor in existing transmission commitments over such concurrent paths.*

[...]”.

Section 3(b)(i) :

*“ETC is the total amount of ~~power~~capacity that is already reserved over a path, plus capacity required for supplying Native Load and posted on OASIS.”*

**Appendice K**

**“Information and Discussion Process on Transmission System Planning ~~Process~~  
~~for Information and Discussion on Transmission System Planning~~**

*The Transmission Provider shall implement a process for information and discussion on its Transmission System planning with all of its Customers. The purpose of this process is to ~~promote~~ enable a better understanding of the methods used by the Transmission Provider and to ensure greater transparency in ~~the development of plans for its~~ Transmission System planning development.*

*The information and discussion process shall include annual meetings held with openness and transparency toward all Customers through the exchange of information ~~helping to work out solutions compatible~~ fostering the elaboration of solutions consistent with optimal development of the Transmission System.*

*The Transmission Provider shall report annually to the Régie on meetings held as part of this process.”*

## Appendice L

### Article 1 (dernier paragraphe) :

“[...]

*The credit offer must be signed by the ~~Customer, by its parent or~~ Customer and its parent company or the affiliated company that the Transmission Provider accepts as guarantor for the Customer (« Guarantor »), if any, and by the Transmission Provider.*

[...]”.

### Article 3(b) :

“[...]

*The guarantee must be and remain in a form and for an amount acceptable to the Transmission Provider at all times;*”

### Article 3(c) :

“[...] *but with consideration to any business, regulatory, or financial condition, risks, issues, adverse event or effect, occurring, pending or ~~continuing~~ foreseeable, of any parent or affiliated companies, as well as those of the Customer or its Guarantor, if any, which affects or could adversely affect the financial condition of the Customer or its Guarantor, if any (hereafter « Contingent Risks »), (the combination of those elements is hereafter referred to as the « Intrinsic Credit Strength »).* [...]”

### Article 5(a)(1<sup>er</sup> alinéa) :

“[...]

*The security must be provided at least five (5) business days prior to the commencement of Transmission Service or ~~upon~~ at the time of the request for Transmission Service.”*

Article 5(b)(1<sup>er</sup> alinéa) :

*“Customer shall pay the total charge of Transmission Service or 133 % of the excess in credit needs, as the case may be, at least five (5) business days prior to the commencement of Transmission Service or ~~upon~~ at the time of the request for Transmission Service.”*

Article 7 :

*“Upon determination by the Transmission Provider that the creditworthiness and/or Financial Assurance requirements of the Customer, or its Guarantor, as applicable, have changed, the Transmission Provider shall confirm in writing by registered mail the new ~~requirements~~ credit conditions applicable to the Customer and its Guarantor, if any.*

[...]

*Notwithstanding the foregoing, any Credit Limit excess or Financial Assurance deficiency, resulting or not from such new requirements, shall be remedied within five (5) business days following ~~notice of such event~~ receipt of the written notice.”*

Article 11.2 (1<sup>er</sup> alinéa) :

“[...]

*However, the Transmission Provider reserves its right to limit the amount of ~~unsecured credit~~ the Credit Limit extended to a Customer requiring Network Upgrades.*

[...]

*~~If such Customer requires credit beyond the Credit Limit extended by the Transmission Provider, then the Customer shall provide Financial Assurance, in accordance with Section 11.3 below.~~”*

Article 11.4 :

“[...]”

*Notwithstanding the foregoing, any Credit limit excess or Financial Assurance deficiency, resulting or not from such new requirements, shall be remedied within five (5) business days following ~~notice of such event~~ receipt of the written notice.”*

**4.1 PRISE EN COMPTE DES TARIFS PROVISOIRES DÉCOULANT DE LA DÉCISION D-2011-195**

[165] EBM fait valoir que le Transporteur demande à la présente formation d’approuver des modifications au texte des Tarifs et conditions (articles 15.7, 28.5, 44.1, et 44.2, annexes 1 à 3, 6, 7, 9 et 10, appendices H et J) découlant d’un dossier tarifaire distinct, soit le dossier R-3777-2011.

[166] L’intervenante considère que ces modifications ne devraient pas être approuvées dans le présent dossier, car elles ne découlent pas de la preuve soumise au dossier, ni ne font suite aux différents dispositifs de la Décision.

[167] Selon EBM, il revient à la formation du dossier R-3777-2011 de décider d’intégrer ces modifications au texte des Tarifs et conditions à la suite de la décision finale à rendre dans ce dossier. L’intervenante soumet que la conclusion de la décision D-2011-195 indique que les tarifs sont provisoires à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012, sous réserve de la décision finale que rendra la Régie.

[168] EBM est d’avis que seule la formation saisie du dossier R-3777-2011 peut juger de l’opportunité de modifier les Tarifs et conditions pour tenir compte de la décision D-2011-195 et de la preuve soumise dans ce dossier. Ainsi, de son point de vue, la demande de modification en lien avec le dossier R-3777-2011 est prématurée et irrégulière.

[169] Le Transporteur réplique que, conformément à la décision D-2011-195, les tarifs actuellement exigibles de sa clientèle depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2012, et affichés sur son site OASIS depuis le 21 décembre 2011, ont été incorporés aux Tarifs et conditions. Le Transporteur ajoute que les tarifs finaux pour l’année 2012 seront approuvés dans le dossier R-3777-2011.

### *Opinion de la Régie*

[170] La Régie constate que le texte refondu des Tarifs et conditions déposé par le Transporteur en suivi de la Décision intègre les tarifs provisoires approuvés dans la décision D-2011-195.

[171] Toutefois, le 6 juin 2012, la Régie a rendu la décision D-2012-066 dans le dossier R-3777-2011 qui approuve les tarifs définitifs applicables à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012 en remplacement des tarifs provisoires. Il n'est donc plus nécessaire de se prononcer sur la question soulevée par EBM.

[172] À des fins de précision, le texte des Tarifs et conditions approuvé par la Régie dans la présente décision incorpore les modifications approuvées dans la décision D-2012-066.

#### **4.2 ENTRÉE EN VIGUEUR DES TARIFS ET CONDITIONS**

[173] **La Régie modifie les articles 44.1 et 44.2 des versions française et anglaise du texte refondu des Tarifs et conditions de la manière suivante, en tenant compte de la décision D-2012-066 rendue dans le dossier R-3777-2011 :**

**« 44.1 Remplace le texte antérieur des *Tarifs et conditions* :**

Le présent texte des *Tarifs et conditions des services de transport* remplace le texte des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* approuvé par la Régie dans ses décisions ~~D-2011-039, D-2011-061 et D-2011-195~~ D-2012-059 et D-2012-066.

**44.2 Entrée en vigueur des tarifs :**

Le présent texte des *Tarifs et conditions des services de transport* entre en vigueur le ~~6 juin 2012~~ 14 juin 2012, à l'exception des articles 15.7 et 28.5, ainsi que des annexes 1 à 3, 6, 7, 9 et 10 et de l'appendice H, qui entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2012.

Les annexes 4 et 5 approuvées par les décisions D-2012-059 et D-2012-066 entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2012 et demeureront applicables jusqu'à leur remplacement par les annexes 4 et 5, approuvées par les décisions

D-2012-010 et D-2012-069, qui entreront en vigueur le 14 décembre 2012. »

**“44.1 Superseding of Past OATT Text:**

The text of the *Hydro-Québec Open Access Transmission Tariff* herein supersedes the text bearing the same name approved by the Régie in Decisions ~~D-2011-039, D-2011-061 and D-2011-195~~ D-2012-059 and D-2012-066.

**44.2 Coming into Force of Rates:**

The text of the *Hydro-Québec Open Access Transmission Tariff* herein shall come into force on ~~June 6, 2012~~ June 14, 2012 with the exception of Sections 15.7 and 28.5, and Schedules 1 through 3, 6, 7, 9 and 10, and Attachment H which shall come into force on January 1st, 2012.

Schedules 4 and 5 approved by Decisions D-2012-059 and D-2012-066 shall come into force on January 1st, 2012 and shall continue to apply until superseded by Schedules 4 and 5, approved by Decisions D-2012-010 and D-2012-069, which shall come into force on December 14, 2012.”

5 VERSION ANGLAISE DU CODE DE CONDUITE DU TRANSPORTEUR

[174] Dans sa demande tarifaire initiale, le Transporteur demandait à la Régie d’approuver les modifications à la version anglaise du Code de conduite du Transporteur (Code de conduite)<sup>28</sup>, afin de l’harmoniser à la version anglaise du Code de conduite du Coordonnateur de la fiabilité, approuvée dans la décision D-2008-004.

<sup>28</sup> Pièce B-1, HQT-2, document 3.

[175] Dans la décision D-2009-015, la Régie s'exprime comme suit, à cet égard :

*« La version anglaise du Code de conduite n'a pas fait l'objet, à ce jour, d'une approbation par la Régie, cette dernière n'ayant approuvé que la version française du Code de conduite dans la décision D-2004-122.*

*La Régie rendra sa décision sur la version anglaise du Code de conduite, dans son intégralité, dans le cadre de la Phase 2 du dossier R-3669-2008. »<sup>29</sup>*

[176] La Régie constate certains problèmes de concordance entre les versions française et anglaise du Code de conduite, au-delà des modifications soumises par le Transporteur à la Régie pour approbation. **En conséquence, la Régie demande au Transporteur de déposer à nouveau le Code de conduite dans sa version anglaise lors d'un prochain dossier pour examen et approbation, cet examen n'ayant pu avoir lieu compte tenu du déroulement du dossier et de l'ampleur des sujets traités.**

[177] **Pour ces motifs;**

### La Régie de l'énergie :

**REJETTE** la demande de rectification de S.É./AQLPA;

**APPROUVE** les versions française et anglaise du texte refondu des Tarifs et conditions déposées sous les cotes B-257, HQT-3, document 1 révisé et B-257, HQT-4, document 1 révisé, avec les corrections et ajouts ordonnés dans la présente décision et tenant compte des modifications découlant de la décision D-2012-066. Ces textes ainsi modifiés entrent en vigueur le 14 juin 2012, sauf en ce qui a trait aux annexes 4 et 5 approuvées par la présente décision, qui entrent en vigueur le 14 décembre 2012;

**ORDONNE** au Transporteur de déposer à la Régie, d'ici le 14 juin 2012, un texte refondu final des Tarifs et conditions incorporant les corrections et ajouts ordonnés par la Régie dans la présente décision;

---

<sup>29</sup> Décision D-2009-015, page 11.

**REPORTE** l'examen de la version anglaise du Code de conduite du Transporteur à un prochain dossier;

**DEMANDE** au Transporteur de publier, sur son site OASIS, les versions française et anglaise du texte des Tarifs et conditions incorporant les modifications découlant de la présente décision avec un avis informant ses clients que ces textes ainsi que la présente décision peuvent être consultés sur le site internet de la Régie à l'adresse <http://www.regie-energie.qc.ca>.

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>es</sup> Éric Dunberry et Marie-Christine Hivon;
- 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

**Annexe 1 (3 pages)**

**L.G.** \_\_\_\_\_

**J.F.V.** \_\_\_\_\_

**ERREURS CLÉRIQUES ET OMISSIONS NOTÉES AUX  
TARIFS ET CONDITIONS (TC) DANS LE CONTEXTE DES DÉPÔTS  
LE 1<sup>ER</sup> MARS 2012 ET LE 7 MARS 2012**

<b>TC (article, annexe ou appendice)</b>	<b>Version française</b>	<b>Version anglaise</b>
15.4(d), 19.1	<p>Avant-dernière ligne: « n » manquant dans « conditionnel » (devrait se lire « conditionnel »)</p> <p>Art. 19.1 : le mot se trouve à l'avant-dernière ligne.</p>	Sans objet
17.1	Sans objet	Remplacer « Marketing and Regulatory Affairs » par « Direction — Commercialisation et affaires réglementaires » aux fins d'arrimage avec l'appendice L, article 1
36.1	Sans objet	Remplacer « Ancillary Services required for the secure and reliable supply of the Native Load and listed in Schedule 9 herein. » par « Ancillary Services required for the secure and reliable supply of the Native Load and listed in Schedule 8 herein. »
Annexe 5 Schedule 5	Sans objet	Paragraphe manquant avant la dernière phrase de l'annexe [For the purpose of Schedule 5... deemed to be \$0.00/MWh.] : « In all instances, the incremental price applies to the sum paid by the customer when the amount of electricity the Transmission Provider receives falls short of the amount delivered by the latter, augmented by the transmission loss factor specified in section 15.7, and the decremental price applies to the sum paid by the Transmission Provider when the amount of electricity received from the customer exceeds the amount delivered by the Transmission Provider, augmented by the transmission loss factor specified in section 15.7. »

TC (article, annexe ou appendice)	Version française	Version anglaise
Appendice C Attachment C	<p>Art. 3(a)(ii), paragraphe 3, ligne 1: remplacer les « TTC<sub>réf</sub> sont coordonnés » par les « TTC<sub>réf</sub> sont coordonnées »</p> <p>Art. 3(a)(iii) dernier paragraphe, sur la TTC : « seules les indisponibilités réelles et les retraits d'équipement... sont considérés... »: remplacer par : « seuls les indisponibilités réelles et les retraits d'équipement...sont considérés... »</p> <p>Sans objet</p> <p>Art. 3(b)(v), ligne 4 remplacer « services point a point non ferme » par « services point à point non fermes »</p> <p>Art. 3.d. dernière phrase sur la TRM : « Sur certaines interconnexions, la TRM comprend également des aléas pour la défaillance inopinée d'équipements de transport et une réserve pour tenir compte de modifications aux configurations de réseau qui pourraient être requises en fonction des demandes de services de transport. ». L'ajout du « et » est rendu nécessaire à la suite de la suppression du reste du paragraphe conformément à la décision D-2012-010, paragraphe 228.</p>	<p>Sans objet</p> <p>Sans objet</p> <p>Art. 3(b)(ii) sur l'ETC : remplacer « QCRDN » par « QCRND »</p> <p>Sans objet</p> <p>« The TRM for some interconnections also includes uncertainty for unexpected transmission equipment failure and a reserve to cover system configuration changes that may be required as a result of Transmission Service requests. »</p>

<b>TC (article, annexe ou appendice)</b>	<b>Version française</b>	<b>Version anglaise</b>
Appendice J Attachment J	Section C, dernier paragraphe : retirer le texte « alimentée par les poste satellites », en conformité avec les Tarifs et conditions en vigueur (conserver la virgule qui se retrouvera après « locale »)	Section C, dernier paragraphe : retirer le texte « served by satellite substations », en conformité avec les Tarifs et conditions en vigueur (conserver la virgule qui se retrouvera après « Load »)
Appendice L	Art. 10, ligne 4 : « tout autre entente » à remplacer par « toute autre entente »	Sans objet