

**PROPOSITION DE MODIFICATIONS AUX  
TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE  
TRANSPORT D'HYDRO-QUÉBEC  
À LA SUITE DE L'ORDONNANCE N° 890 DE LA FERC**



## TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION ET DEMANDE.....	5
2. HISTORIQUE DE L'OUVERTURE DES RÉSEAUX DE TRANSPORT ET DES <i>TARIFS ET CONDITIONS</i> .....	7
3. PROPOSITION DE MODIFICATIONS AUX <i>TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT D'HYDRO-QUÉBEC</i> .....	9
3.1 RÉCIPROCITÉ .....	10
3.2 UNIFORMITÉ ET TRANSPARENCE POUR LE CALCUL DE LA CAPACITÉ DE TRANSFERT DISPONIBLE .....	11
3.3 PROCESSUS DE PLANIFICATION DES INSTALLATIONS DE TRANSPORT.....	12
3.4 ÉCARTS DE RÉCEPTION ET DE LIVRAISON .....	16
3.5 CRÉDITS POUR CLIENTS DU SERVICE EN RÉSEAU INTÉGRÉ PROPRIÉTAIRES D'INSTALLATIONS DE TRANSPORT .....	18
3.6 CESSION OU REVENTE DE CAPACITÉ .....	19
3.7 PÉNALITÉS LIÉES À L'EXPLOITATION : UTILISATION DU RÉSEAU SANS RÉSERVATION OU AU-DELÀ DE LA CAPACITÉ RÉSERVÉE .....	20
3.8 AUTRES SERVICES COMPLÉMENTAIRES .....	21
3.9 SERVICE FERME CONDITIONNEL ET NOUVELLE RÉPARTITION DE LA PRODUCTION .....	22
3.10 DROIT DE RENOUVELLEMENT .....	23
3.11 ACQUISITION DU SERVICE DE TRANSPORT : DÉLAIS POUR ÉTUDES D'IMPACT, PROLONGATION POUR COMMENCEMENT DU SERVICE ET PRIORITÉ DES RÉSERVATIONS .....	25
3.12 DÉSIGNATION DES RESSOURCES EN RÉSEAU, JUSTIFICATION ET SUPPRESSION .....	26
3.13 SERVICE SECONDAIRE .....	27
3.14 NORMALISATION DES RÈGLES ET PRATIQUES D'AFFAIRES : AFFICHAGE SUR SITES OASIS ET WEB.....	28
3.15 SOLVABILITÉ .....	28
3.16 DÉFINITIONS PRÉVUES DANS L'OATT <i>PRO FORMA</i> .....	29
4. CONCLUSION .....	29



## **1. INTRODUCTION ET DEMANDE**

1 Dans le cadre de sa demande relative à la modification des tarifs et conditions  
2 des services de transport d'Hydro-Québec<sup>1</sup> à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009,  
3 déposée le 29 juillet 2008, Hydro-Québec, dans ses activités de transport  
4 d'électricité (le « Transporteur ») soumettait notamment pour approbation par  
5 la Régie de l'énergie (la « Régie ») des modifications au texte des *Tarifs et*  
6 *conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (les « *Tarifs et*  
7 *conditions* ») pour donner suite aux ordonnances n<sup>os</sup> 890 et 890-A<sup>2</sup> édictées  
8 par la Federal Energy Regulatory Commission (la « FERC ») en 2007 et 2008.

9 Dans sa décision D-2008-116 rendue le 11 septembre 2008, la Régie a conclu  
10 que les impacts des ordonnances n<sup>os</sup> 890 et 890-A de la FERC sur la  
11 tarification et, le cas échéant, la répartition des coûts, faisaient partie des  
12 sujets à débattre dans le cadre de la demande précitée. Par contre, eu égard  
13 aux modifications au texte des *Tarifs et conditions* liées aux ordonnances de  
14 la FERC, la Régie a jugé la preuve insuffisante pour en permettre un examen  
15 adéquat à l'intérieur du calendrier d'audience prévu par sa décision du  
16 11 septembre dernier<sup>3</sup>.

17 Le 12 février 2009, par sa décision procédurale D-2009-008, la Régie a  
18 demandé au Transporteur de lui soumettre une preuve plus élaborée quant  
19 aux modifications proposées au texte des *Tarifs et conditions*. Cette décision  
20 marque le début de la deuxième phase de la demande tarifaire R-3669-2008.

21 La présente demande vise donc à faire approuver les modifications  
22 nécessaires aux *Tarifs et conditions* produits au soutien de celle-ci afin d'y  
23 refléter, le cas échéant, les ordonnances n<sup>os</sup> 890, 890-A et 890-B de la FERC.

---

<sup>1</sup> Dossier R-3669-2008.

<sup>2</sup> *Preventing Undue Discrimination and Preference in Transmission Service*, « ordonnance n<sup>o</sup> 890 », expression qui désigne collectivement les ordonnances n<sup>os</sup> 890, 890-A et 890-B, sauf lorsque le contexte exige plus de précision.

<sup>3</sup> Décision D-2006-116, dossier R-3669-2008, 11 septembre 2008, pages 6-7.

- 1 La preuve déposée par le Transporteur intègre les exigences prescrites par la  
2 Régie dans sa décision D-2009-008 et comprend les éléments ci-dessous.
- 3 Le Transporteur rappelle d'abord, au chapitre 2 de la présente pièce,  
4 l'historique de l'ouverture des réseaux de transport et des *Tarifs et conditions*.  
5 Le chapitre 3 comporte un aperçu des principaux thèmes traités dans  
6 l'ordonnance n° 890, suivi de l'orientation du Transporteur à l'égard  
7 de chacun.
- 8 La pièce HQT-2, Document 1 rassemble une série de fiches sur chacune des  
9 modifications proposées, présentées selon l'ordre des dispositions des *Tarifs*  
10 *et conditions*. Dans chacune des fiches, le Transporteur décrit ces  
11 modifications<sup>4</sup> et justifie leur application à son marché. Il en précise l'impact  
12 réglementaire et sur la clientèle et indique les articles ou autres parties visés  
13 des *Tarifs et conditions*. Il y inclut les références requises aux ordonnances  
14 n<sup>os</sup> 890, 890-A et 890-B de la FERC et au tarif *pro forma* d'accès aux réseaux  
15 de transport (*Open Access Transmission Tariff*, ou OATT) qui en découle.
- 16 La pièce HQT-3, Document 1 correspond au texte intégral des *Tarifs et*  
17 *conditions* annoté pour signaler les modifications proposées.
- 18 La pièce HQT-4, Document 1 présente la version anglaise des *Tarifs*  
19 *et conditions* annotée pour signaler les modifications proposées.
- 20 L'ordonnance n° 890 se trouve à la pièce HQT-5, Document 1.
- 21 L'ordonnance n° 890-A correspond à la pièce HQT-6, Document 1.
- 22 L'ordonnance n° 890-B est fournie à la pièce HQT-7, Document 1.
- 23 Chacune de ces ordonnances comprend un tarif *pro forma* en annexe.

---

<sup>4</sup> Avec le mode suivi des modifications.

## **2. HISTORIQUE DE L'OUVERTURE DES RÉSEAUX DE TRANSPORT ET DES TARIFS ET CONDITIONS**

1 Le 24 avril 1996, à la suite de l'adoption en 1992 de l'*Energy Policy Act* par le  
2 Congrès américain, la FERC rend l'ordonnance n° 888<sup>5</sup>, qui concrétise  
3 l'ouverture du marché de gros et des réseaux de transport aux États-Unis.  
4 Cette ordonnance prescrit, dans le tarif *pro forma* qui y est joint, les modalités  
5 tarifaires minimales pour offrir un service de transport non discriminatoire<sup>6</sup>.  
6 L'ordonnance n° 888-A est venue par la suite<sup>7</sup> confirmer l'obligation de  
7 réciprocité, en termes d'accès aux réseaux de transport et au marché de gros,  
8 pour les entités étrangères qui désirent faire affaire sur le marché américain  
9 de gros.

10 Le 24 avril 1996, la FERC publie également l'ordonnance n° 889<sup>8</sup>. Celle-ci  
11 complète la précédente et oblige entre autres les transporteurs à utiliser un  
12 système de réservations de capacité de transport en temps réel (*Open Access*  
13 *Same-Time Information System*, ou OASIS), afin de fournir le même accès  
14 aux renseignements sur le transport à tous les clients existants et éventuels<sup>9</sup>.

15 Parallèlement, comme le souligne la Régie dans sa décision D-2002-95, le  
16 secteur de l'électricité québécois connaît aussi des changements. La *Politique*  
17 *énergétique* publiée par le gouvernement à l'automne 1996 affirme que la  
18 restructuration des marchés aux États-Unis représente pour Hydro-Québec, et  
19 donc pour la collectivité québécoise, une occasion à saisir. La stratégie

---

<sup>5</sup> *Promoting Wholesale Competition Through Open Access Non-Discriminatory Transmission Services by Public Utilities; Recovery of Stranded Costs by Public Utilities and Transmitting Utilities.*

<sup>6</sup> Ordonnance n° 890, paragraphe 14.

<sup>7</sup> Le 4 mars 1997.

<sup>8</sup> *Open Access Same-Time Information System (formerly Real-Time Information Networks) and Standards of Conduct.*

<sup>9</sup> Ordonnance n° 890, paragraphe 17.

1 énergétique subséquente, rendue publique en mai 2006, appuie  
2 cette constatation<sup>10</sup>.

3 Le 11 décembre 1996, le gouvernement du Québec approuve, par le décret  
4 1559-96, le principe du libre transit d'électricité de gros sur le réseau de  
5 transport d'Hydro-Québec. Le 5 mars 1997, le gouvernement approuve, par le  
6 décret 276-97, le Règlement 659 d'Hydro-Québec qui établit notamment les  
7 tarifs du service de transport. Le contrat du service de transport qui y est joint  
8 en annexe A entre en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 1997 et concrétise l'ouverture du  
9 réseau de transport d'Hydro-Québec au transit de gros. Ce règlement a été  
10 abrogé à la suite de l'approbation, par la Régie, du texte des *Tarifs et*  
11 *conditions*, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2001, conformément à sa décision  
12 D-2002-95 et aux décisions complémentaires rendues par la suite,  
13 particulièrement la décision D-2003-12 du 16 janvier 2003 approuvant le texte  
14 final des *Tarifs et conditions*. Modifié par la suite à quelques reprises, le texte  
15 des *Tarifs et conditions* actuellement en vigueur fait suite aux décisions  
16 D-2009-015 et D-2009-023 récemment rendues par la Régie.

17 Ce texte, et notamment son caractère réciproque et non discriminatoire,  
18 sous-tend depuis 1997 les activités d'Hydro-Québec et encadre plus  
19 particulièrement celles du Transporteur. Il est largement similaire au tarif  
20 *pro forma* joint à l'ordonnance n<sup>o</sup> 888 de la FERC. Le 16 février 2007, cette  
21 dernière a publié l'ordonnance n<sup>o</sup> 890, qui a modifié ses règlements et le tarif  
22 *pro forma* afin, entre autres, de le raffermir pour qu'il atteigne son objectif  
23 initial de remédier à la discrimination induite, et d'offrir des règles plus explicites  
24 pour réduire les occasions de discrimination.

---

<sup>10</sup> L'accroissement des exportations est une priorité d'action, une fois les besoins du Québec comblés. *L'énergie pour construire le Québec de demain*, pages 14, 16.

### **3. PROPOSITION DE MODIFICATIONS AUX TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT D'HYDRO-QUÉBEC**

1 Le Transporteur présente un aperçu des principales modifications apportées  
2 par l'ordonnance n° 890, telles qu'elles ont été précisées, le cas échéant, par  
3 les ordonnances n<sup>os</sup> 890-A et 890-B<sup>11</sup>. Ensuite, pour chacun des thèmes  
4 suivants successivement abordés, il expose son orientation et les solutions  
5 qu'il propose :

- 6 - réciprocité;
- 7 - uniformité et transparence pour le calcul de la capacité de transfert  
8 disponible;
- 9 - processus de planification des installations de transport;
- 10 - écarts de réception et de livraison;
- 11 - crédits pour clients du service en réseau intégré propriétaires  
12 d'installations de transport;
- 13 - cession ou revente de capacité;
- 14 - pénalités liées à l'exploitation : pénalités pour utilisation du réseau sans  
15 réservation ou au-delà de la capacité réservée;
- 16 - autres services complémentaires;
- 17 - service ferme conditionnel et nouvelle répartition de la production;
- 18 - droit de renouvellement;
- 19 - acquisition du service de transport : délais pour études d'impact,  
20 prolongation pour commencement du service et priorité  
21 des réservations;
- 22 - désignation des ressources en réseau, justification et suppression;
- 23 - service secondaire;

---

<sup>11</sup> Les principales modifications implantées par l'ordonnance n° 890 sont demeurées pour l'essentiel inchangées à la suite des ordonnances n<sup>os</sup> 890-A et 890-B, publiées le 28 décembre 2007 et le 23 juin 2008, respectivement. De nombreuses questions de mise en œuvre ont toutefois été traitées, et la FERC a confirmé et clarifié sa position sur plusieurs sujets.

- 1 - normalisation des règles et pratiques d'affaires : affichage sur sites
- 2 OASIS et Web;
- 3 - solvabilité; et
- 4 - définitions prévues dans l'OATT *pro forma*.
- 5

### **3.1 Réciprocité**

#### **6 *Aperçu de l'ordonnance n° 890***

7 L'exigence de réciprocité établie dans l'ordonnance n° 888 est demeurée pour  
8 l'essentiel inchangée. Le client qui reçoit un service de transport en libre accès  
9 doit offrir un service comparable sur son réseau, y compris sur celui de ses  
10 entités affiliées.

11 Le tarif *pro forma* joint à l'ordonnance n° 890 intègre plus particulièrement une  
12 modification relative au service de transport offert par l'organisation de  
13 transport régionale ou le gestionnaire indépendant de réseaux. Ainsi, si l'un ou  
14 l'autre (ou toute autre organisation de transport approuvée par la FERC) est le  
15 fournisseur de transport<sup>12</sup>, l'obligation de réciprocité du client s'étend à tous  
16 les membres de cette organisation de transport régionale ou autre  
17 organisation de transport. Il sera donc tenu d'offrir à tous ces membres un  
18 service comparable sur son réseau, y compris sur celui de ses entités affiliées.

#### **19 *Orientation du Transporteur***

20 À l'instar de l'ordonnance n° 890, le Transporteur propose de modifier  
21 l'article 6 des *Tarifs et conditions* pour y refléter l'implantation sur le marché  
22 des organisations de transport régionales et des gestionnaires indépendants  
23 de réseaux depuis l'adoption de l'ordonnance n° 888 en avril 1996. Cette

---

<sup>12</sup> Le Transporteur est un fournisseur de transport (*transmission provider*) au sens de l'ordonnance n° 890.

1 orientation est décrite en détail dans la fiche sur l'article 6 de la pièce HQT-2,  
2 Document 1.

### **3.2 Uniformité et transparence pour le calcul de la capacité de transfert disponible**

#### **3 *Aperçu de l'ordonnance n° 890***

4 La capacité de transfert disponible est celle que le Transporteur peut  
5 consacrer à des activités commerciales après avoir satisfait ses engagements.

6 Dans l'ordonnance n° 890, la FERC conclut que des occasions de  
7 discrimination induite dans la fourniture du service de transport peuvent  
8 découler d'une part de la variabilité dans le calcul des éléments sous-jacents à  
9 la capacité de transfert totale, et d'autre part de la transparence insuffisante  
10 dans ce calcul<sup>13</sup>. Elle constate de plus que l'absence d'uniformité au sein de  
11 l'industrie pour le calcul de la capacité de transfert disponible représente un  
12 risque pour l'exploitation fiable des réseaux<sup>14</sup>.

13 Pour remédier à la situation, la FERC édicte plusieurs exigences, y compris  
14 l'uniformité de certains éléments sous-jacents<sup>15</sup> et de certaines données et  
15 modèles, ainsi que l'uniformité dans l'échange de données entre  
16 transporteurs. Ces derniers doivent également inclure, en appendice C à leur  
17 tarif, leur méthodologie pour le calcul de la capacité de transfert disponible et  
18 afficher, au moyen de leur système OASIS, les données pertinentes, ainsi que  
19 les données relatives aux demandes de transport acceptées et rejetées.

---

<sup>13</sup> Ordonnance n° 890, paragraphes 83, 193, 194, 207.

<sup>14</sup> Ordonnance n° 890, paragraphe 195.

<sup>15</sup> La capacité de transfert totale, la quantité de services de transport déjà engagés, la marge bénéficiaire de capacité et la marge de fiabilité du réseau.

1 ***Orientation du Transporteur***

2 Le Transporteur propose d'ajouter, à la suite de l'appendice C des *Tarifs et*  
3 *conditions*, une méthodologie plus explicite pour évaluer la capacité de  
4 transfert disponible, en appendice C-1. Cette méthodologie satisfait les  
5 critères énoncés dans l'ordonnance n° 890, et notamment dans l'appendice C  
6 du tarif *pro forma* qui en découle, en vue d'offrir une plus grande uniformité et  
7 transparence pour le calcul de cette capacité. Cette orientation est décrite en  
8 détail dans la fiche sur l'appendice C-1 de la pièce HQT-2, Document 1.

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

16

**3.3 Processus de planification des installations de transport**

17 ***Aperçu de l'ordonnance n° 890***

18 D'après la FERC, l'ordonnance n° 888 et l'OATT *pro forma* qui en découle ne  
19 constituent pas une protection suffisante contre la discrimination induite en  
20 matière de planification des réseaux de transport<sup>16</sup>. L'organisme souligne  
21 également, depuis la publication de cette dernière ordonnance, le déclin de  
22 l'investissement en transport aux États-Unis par rapport à la croissance de  
23 la charge<sup>17</sup>.

---

<sup>16</sup> Ordonnance n° 890, paragraphe 84.

<sup>17</sup> Ordonnance n° 890, paragraphe 421.

1 Pour assurer que tous les transporteurs, y compris les organisations de  
2 transport régionales et les gestionnaires indépendants de réseaux, offrent un  
3 service de transport véritablement comparable, l'ordonnance n° 890 leur  
4 impose les obligations suivantes :

- 5 - participer à un processus de planification coordonné et transparent à  
6 l'échelle locale et régionale<sup>18</sup>;
- 7 - satisfaire neuf principes relatifs à ce processus : la coordination,  
8 l'ouverture, la transparence, l'échange de renseignements, le traitement  
9 comparable des clients, le règlement des différends, la coordination  
10 régionale, les études économiques et la répartition des coûts<sup>19</sup>;
- 11 - décrire leur processus de planification dans leur OATT ou tarif, dans un  
12 nouvel appendice K joint à celui-ci.

### 13 ***Orientation du Transporteur***

14 Aux États-Unis, la pertinence d'ajouter un processus de planification ouvert et  
15 transparent, l'appendice K de l'OATT *pro forma*, vise principalement à  
16 combler la déficience d'investissements en infrastructure de transport<sup>20</sup>. Il y a  
17 aux États-Unis huit zones de fiabilité, constituées de plus de 500 transporteurs  
18 synchronisés entre eux dans trois grandes interconnexions et dont une large

---

<sup>18</sup> Ordonnance n° 890, paragraphe 435.

<sup>19</sup> Ordonnance n° 890, paragraphes 437, 444-561.

<sup>20</sup> La FERC motive ainsi son intervention au sujet de l'appendice K dès le paragraphe 3 de son ordonnance n° 890 : « 3. *Second, the Final Rule will increase the ability of customers to access new generating resources and promote efficient utilization of transmission by requiring an open, transparent, and coordinated transmission planning process. Transmission planning is a critical function under the pro forma OATT because it is the means by which customers consider and access new sources of energy and have an opportunity to explore the feasibility of non-transmission alternatives. Despite this, the existing pro forma OATT provides limited guidance regarding how transmission customers are treated in the planning process and provides them very little information on how transmission plans are developed. These deficiencies are serious, given the substantial need for new infrastructure in this Nation.*<sup>20</sup> We act today to remedy these deficiencies [...] », UNITED STATES OF AMERICA 118 FERC ¶ 61,119, FEDERAL ENERGY REGULATORY COMMISSION, 18 CFR Parts 35 and 37, (Docket Nos. RM05-17-000 and RM05-25-000; Order No. 890), le 16 février 2007, paragraphe 3.

1 proportion exploite des marchés en temps réel. Les transporteurs desservent  
2 de très nombreux distributeurs, coopératives et autres entités. Cette situation  
3 génère par ailleurs, selon la FERC, des occasions de discrimination indues  
4 par le biais de la planification. Le partage des responsabilités entre les États,  
5 responsables de l'alimentation de la charge locale, et la FERC, responsable  
6 des accès aux réseaux de transport, pour répondre aux besoins des clients,  
7 rend le contrôle des processus de planification plus difficile en l'absence d'un  
8 encadrement plus rigoureux, d'où l'ajout de l'appendice K au tarif *pro forma*.

9 Au Québec, le cadre réglementaire assure un niveau d'investissements qui  
10 satisfait la demande et maintient un excellent niveau de fiabilité, tout en  
11 assurant un contrôle rigoureux de toute forme de discrimination indue envers  
12 les clients du Transporteur. La Régie jouit en effet d'une large compétence à  
13 l'égard des installations de transport. Conformément à l'article 73 de la *Loi sur*  
14 *la Régie de l'énergie*<sup>21</sup>, le Transporteur doit obtenir l'autorisation de la Régie,  
15 entre autres pour construire des immeubles ou des actifs destinés au  
16 transport. Tout projet de transport d'un coût de 25 millions et plus est assujetti  
17 à un régime particulier d'autorisation<sup>22</sup>. La Régie encadre de plus la politique  
18 d'ajouts au réseau prévue aux *Tarifs et conditions*.

19 Par surcroît, le Transporteur rappelle que la Régie a mis en place deux  
20 procédures distinctes d'examen de plaintes, conformément à ses décisions  
21 D-2002-95 et D-2003-02. La première vise toute question relative à  
22 l'application d'un tarif ou d'une condition de transport d'électricité. La seconde  
23 porte sur l'examen accéléré en cas de rejet d'une demande de service de  
24 transport. Toutes deux prévoient d'abord une plainte auprès du Transporteur.  
25 En cas de désaccord du client avec la décision de ce dernier, le client dispose

---

<sup>21</sup> L.R.Q., chapitre R-6.01.

<sup>22</sup> *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*, D. 970-2001, (2001) 133 G.O. II, 6165 [c. R-6.01, r.2].

1 des recours exprès prévus aux articles 94 à 101 de la *Loi sur la Régie*  
2 *de l'énergie*.

3 Dans l'ensemble, ce cadre transparent répond déjà aux besoins de la clientèle  
4 et en assure le traitement équitable. Par conséquent, le Transporteur  
5 considère qu'il n'y a pas lieu de joindre un processus de planification en  
6 appendice K à ses *Tarifs et conditions*.

7 De plus, la *Loi sur Hydro-Québec*<sup>23</sup> impose à Hydro-Québec l'obligation de  
8 planifier les besoins de la charge locale. Dans la décision D-2002-95,  
9 R-3401-98, 2002-04-30, en page 337, la Régie impose au Transporteur  
10 d'ajouter la partie IV aux *Tarifs et conditions*, laquelle régit le service de  
11 transport pour alimenter la charge locale. À l'opposé, l'OATT *pro forma* de la  
12 FERC ne précise pas les conditions d'alimentation de la charge locale des  
13 transporteurs. Au Québec, le Distributeur (HQD) est le seul client du  
14 Transporteur pour l'alimentation de la charge locale dans sa zone de fiabilité  
15 ou son interconnexion<sup>24</sup>.

16 En ce qui concerne la planification des besoins du réseau attribuable au  
17 service point à point, les principaux constats sont les suivants :

- 18 • La politique d'ajouts au réseau particulière au Québec et le processus  
19 d'approbation sous l'autorité de la Régie favorisent les investissements  
20 nécessaires dans le réseau de transport de façon transparente et sans  
21 aucune forme de discrimination indue.
- 22 • La file d'attente pour les études d'impacts demandées par les autres  
23 clients demeure relativement courte et aucun besoin ne reste insatisfait.

---

<sup>23</sup> L.R.Q., chapitre H-5.

<sup>24</sup> « La Régie prend acte de l'affirmation d'Hydro-Québec à l'effet que celle-ci a l'obligation, en vertu de la Loi sur Hydro-Québec et de la Loi, de desservir les clients de la charge locale. La Régie est néanmoins d'avis qu'il est justifié et opportun, notamment à des fins de transparence et de facilité d'interprétation, d'identifier de façon spécifique aux « Tarifs et conditions » les conditions relatives à la desserte de la charge locale, compte tenu des considérations suivantes (...).», D-2002-95, R-3401-98, 2002 04 30, page 335.

- 1       • Il n'y a pas de retard indu dans la réalisation des études d'impact.
- 2       • L'interconnexion Québec étant asynchrone par rapport aux réseaux de
- 3       transport voisins, les modifications sur le réseau de transport n'ont pas
- 4       d'incidence significative sur les réseaux voisins et vice versa. Il en va
- 5       de même avec les écoulements de puissance (« *loop flow* » et
- 6       « *parallel flow* ») qui doivent être pris en compte entre les transporteurs
- 7       partageant un système synchrone. Cela dit, le Transporteur participe
- 8       aux exercices de coordination avec les réseaux voisins, notamment via
- 9       le Northeast Power Coordinating Council pour traiter entre autres de
- 10       fiabilité et des contingences comme la perte d'une interconnexion.

11   Comme le Transporteur l'expose en page 10 de la pièce HQT-10, document 1,

12   de la demande R-3669-2008, la situation au Québec n'a rien de comparable

13   avec celle qui a incité la FERC à exiger des transporteurs sous son autorité à

14   joindre à leurs tarifs un processus de planification.

15   Le Transporteur réitère que le cadre législatif et réglementaire actuel répond

16   adéquatement aux besoins exprimés par la FERC sur ce sujet.

17

### **3.4 Écarts de réception et de livraison**

#### ***Aperçu de l'ordonnance n° 890***

19   Pour maintenir l'équilibre sur le réseau, le fournisseur de transport doit corriger

20   à la fois les écarts entre la livraison d'énergie prévue et réelle auprès de la

21   charge, de même que les écarts entre la livraison d'énergie prévue et réelle à

22   partir d'une installation de production.

23   La FERC constate que les tarifs pour ces services complémentaires sont

24   excessifs, trop variés, non liés au coût de fourniture de ces services<sup>25</sup>, et qu'ils

---

<sup>25</sup> Ordonnance n° 890, paragraphe 85.

1 présentent un risque de discrimination induite. Elle signale également  
2 l'incidence possible de l'augmentation des écarts sur la fiabilité des réseaux<sup>26</sup>.

3 De ce fait, elle révisé les modalités liées aux tarifs pour les écarts de la  
4 manière prévue ci-dessous.

5 D'abord, la FERC révisé l'annexe 4 de l'OATT *pro forma* sur les tarifs pour  
6 écarts de livraison et adopte une nouvelle annexe 9 similaire pour les écarts  
7 de réception. Ces deux annexes prévoient un barème de tarifs progressifs à  
8 trois échelons. Les tarifs augmentent en fonction de l'écart et reposent sur le  
9 coût différentiel (cette notion est définie dans les annexes). Les tarifs associés  
10 à l'échelon supérieur ne s'appliquent pas à l'énergie produite à partir de  
11 sources intermittentes<sup>27</sup>.

12 Ensuite, toute variante par rapport à ces dispositions doit être compatible avec  
13 l'OATT *pro forma*, tel qu'il est modifié par l'ordonnance n° 890, ou y être  
14 supérieure. Cette variante doit en outre satisfaire trois critères<sup>28</sup>. Les  
15 tarifs doivent

- 16 - être liés au coût de correction de l'écart;
- 17 - être structurés pour promouvoir une programmation plus efficiente, par  
18 exemple augmenter lorsque les écarts s'accroissent; et
- 19 - tenir compte des particularités que présente l'énergie produite à partir  
20 de sources intermittentes.

### 21 ***Orientation du Transporteur***

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

---

<sup>26</sup> Ordonnance n° 890, paragraphe 663.

<sup>27</sup> Ordonnance n° 890, paragraphes 663, 665.

<sup>28</sup> Ordonnance n° 890, paragraphe 663.

### **3.5 Crédits pour clients du service en réseau intégré propriétaires d'installations de transport**

1 D'après l'ordonnance n° 888, les clients en réseau ont droit à certains crédits,  
2 appliqués à leurs frais de transport, s'ils peuvent démontrer que les  
3 installations de transport dont ils sont propriétaires sont intégrées aux  
4 procédures ou à l'exploitation du fournisseur de transport pour servir ses  
5 clients. De nouvelles installations donnent droit à des crédits si elles sont  
6 planifiées de concert avec le fournisseur de transport et si elles sont  
7 implantées en coordination avec ce dernier.

8 L'ordonnance n° 890 rompt le lien entre la planification conjointe et  
9 l'admissibilité aux crédits pour ces installations. De l'avis de la FERC, ce lien  
10 peut inciter le fournisseur de transport à refuser la planification conjointe pour  
11 éviter d'accorder des crédits au client propriétaire d'installations de transport<sup>29</sup>.  
12 Dorénavant, le client en réseau a droit à des crédits sur la base de la  
13 présomption suivante : les installations dont il est propriétaire sont présumées  
14 intégrées à l'exploitation du fournisseur de transport si elles pouvaient être  
15 incluses dans les revenus requis annuels de ce dernier, si elles  
16 lui appartenaient<sup>30</sup>.

#### ***Orientation du Transporteur***

18 Le Transporteur propose de modifier l'article 30.9 des *Tarifs et conditions* pour  
19 intégrer, comme le fait l'ordonnance n° 890, la présomption plus avant décrite  
20 pour déterminer l'admissibilité aux crédits du client en réseau intégré  
21 propriétaire d'installations de transport. Cette orientation est précisée dans la  
22 fiche sur l'article 30.9 de la pièce HQT-2, Document 1.

23

---

<sup>29</sup> Ordonnance n° 890, paragraphes 85, 729, 735.

<sup>30</sup> Ordonnance n° 890, paragraphe 753.

### **3.6 Cession ou revente de capacité**

#### **1 *Aperçu de l'ordonnance n° 890***

2 La FERC constate que le prix plafond imposé par le biais de l'ordonnance  
3 n° 888 pour la revente de capacité de transport de point à point par les clients  
4 du service de transport n'est plus juste et raisonnable. De plus, la revente de  
5 capacité n'a pas donné lieu à un marché secondaire suffisamment actif depuis  
6 la publication de cette ordonnance<sup>31</sup>.

7 Dans l'ordonnance n° 890, elle lève ainsi ce prix plafond pour éliminer un  
8 obstacle non souhaitable à la revente de capacité et stimuler davantage la  
9 création d'un tel marché. Cette levée devrait accroître l'utilisation des réseaux  
10 et assurer que le service de transport de point à point est juste, raisonnable, et  
11 non indûment discriminatoire<sup>32</sup>. Dans l'ordonnance n° 890-A<sup>33</sup>, la FERC  
12 précise que cette levée du prix plafond est en vigueur jusqu'au  
13 1<sup>er</sup> octobre 2010, moment auquel examinera la pertinence de continuer à  
14 permettre la revente de capacité sans prix plafond.

#### **15 *Orientation du Transporteur***

16 L'article 23.1 des *Tarifs et conditions* prévoit déjà la revente de capacité par le  
17 client (revendeur) à un autre client admissible (cessionnaire). On y prévoit que  
18 le prix payé ne peut excéder le plus élevé des montants suivants : (i) le prix  
19 initial payé par le revendeur; (ii) le tarif maximum du Transporteur au moment  
20 de la cession ou revente; ou (iii) le coût d'opportunité du revendeur, plafonné  
21 au coût d'expansion du Transporteur.

22

---

<sup>31</sup> Ordonnance n° 890, paragraphes 85, 778.

<sup>32</sup> Ordonnance n° 890, paragraphes 808, 85.

<sup>33</sup> Ordonnance n° 890-A, paragraphe 390.

1 À l'instar de l'ordonnance n° 890, le Transporteur propose de modifier les  
2 articles 23.1, 23.2 et 23.3 des *Tarifs et conditions* pour permettre au client du  
3 service de transport de point à point de céder ou revendre la totalité ou une  
4 partie de sa capacité à tout autre client admissible. Jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 2010  
5 au plus tôt, cette cession ou revente n'est assortie d'aucun prix plafond et est  
6 conclue au prix convenu entre ces deux parties. Le Transporteur propose en  
7 outre de faire, vers ce moment, les représentations qui peuvent être requises  
8 auprès de la Régie en tenant compte notamment de l'évaluation à laquelle la  
9 FERC aura procédé.

10 Cette orientation est décrite en détail dans les fiches de la pièce HQT-2,  
11 Document 1 sur les articles 23.1, 23.2 et 23.3, et dans la fiche sur  
12 l'appendice A-1.

13

### **3.7 Pénalités liées à l'exploitation : utilisation du réseau sans réservation ou au-delà de la capacité réservée**

#### ***Aperçu de l'ordonnance n° 890***

15 Pour promouvoir l'utilisation et l'acquisition ordonnées du service de transport,  
16 l'ordonnance n° 890 prévoit des pénalités d'exploitation, par exemple pour  
17 l'utilisation du réseau sans réservation ou au-delà de la capacité réservée. Le  
18 montant de la pénalité est laissé au gré du fournisseur de transport, sous  
19 réserve de certains principes énoncés dans l'ordonnance<sup>34</sup>, mais il doit être  
20 prévu expressément dans le tarif de celui-ci<sup>35</sup>.

#### ***Orientation du Transporteur***

22 L'article 13.7 d) des *Tarifs et conditions* assujettit déjà tout client du service de  
23 transport ferme de point à point qui dépasse sa capacité réservée ferme à un

---

<sup>34</sup> Ordonnance n° 890, paragraphes 89, 842, 846.

<sup>35</sup> Ordonnance n° 890, paragraphe 848.

1 point de réception ou de livraison au paiement d'une pénalité. Il doit en effet  
2 payer 150 % des frais applicables en vertu de l'annexe 9, qui énonce les prix  
3 du service de transport ferme à long et à court terme de point à point.

4 Pour traiter toutes les catégories de clients équitablement, le Transporteur  
5 propose de modifier les articles 3, 13.4, 28.6 et 36.5 des *Tarifs et conditions*  
6 pour y incorporer des modifications qui résultent de l'ordonnance n° 890. Il  
7 prévoit ainsi appliquer à toutes les catégories de clients les pénalités en cas  
8 d'utilisation du réseau sans réservation ou au-delà de la capacité réservée.  
9 Les fiches de la pièce HQT-2, Document 1 sur ces articles présentent plus de  
10 détails sur cette orientation.

11

### **3.8 Autres services complémentaires**

#### ***Aperçu de l'ordonnance n° 890***

13 La FERC signale que les ressources offertes par la demande – la gestion de  
14 la consommation, l'efficacité énergétique, la production décentralisée – se  
15 taillent peu à peu une place au sein d'une industrie en évolution et participent  
16 au marché des services complémentaires lorsqu'elles peuvent fournir ces  
17 services. Elle conclut qu'il est opportun que ces ressources soient traitées de  
18 manière comparable aux ressources de production et modifie les annexes  
19 pertinentes du tarif *pro forma*. Elle y indique que les ressources offertes par la  
20 demande, tout comme les sources de production, peuvent fournir lorsqu'il  
21 convient les services suivants : le réglage de tension, le réglage de fréquence,  
22 la compensation d'écart de réception et de livraison, la réserve tournante et  
23 la réserve arrêtée<sup>36</sup>.

24 Le service de réglage de tension sert à maintenir celle-ci sur le réseau à  
25 l'intérieur de limites acceptables, par la production ou l'absorption de

---

<sup>36</sup>. Ordonnance n° 890, paragraphes 887-888.

1 puissance réactive. Le service de réglage de fréquence est nécessaire au  
2 maintien permanent de l'équilibre entre l'offre et la demande d'énergie et au  
3 maintien de la fréquence du réseau à soixante cycles par seconde. Le service  
4 de maintien de réserve tournante est nécessaire pour assurer la continuité du  
5 service de transport lors d'incident de première contingence sur le réseau. Le  
6 service de maintien de réserve arrêtée peut être nécessaire pour desservir  
7 une charge dans un délai très court.

### 8 ***Orientation du Transporteur***

9 À l'exemple de l'ordonnance n° 890, le Transporteur propose de permettre aux  
10 ressources offertes par la demande de fournir les services complémentaires  
11 suivants : réglage de tension, réglage de fréquence, maintien de réserve  
12 tournante, et maintien de réserve arrêtée, prévus aux annexes 2, 3, 6 et 7 des  
13 *Tarifs et conditions*. Plus de détails figurent dans les fiches de la pièce HQT-2,  
14 Document 1 sur ces annexes.

15

## 16 **3.9 Service ferme conditionnel et nouvelle répartition de la production**

### 17 ***Aperçu de l'ordonnance n° 890***

18 La FERC constate dans l'ordonnance n° 890 que les méthodes d'évaluation  
19 des demandes de transport ferme à long terme de point à point ne sont plus  
20 justes, raisonnables et non indûment discriminatoires puisque le fournisseur  
21 de transport peut refuser la demande du client si celle-ci comporte une très  
22 courte période (par exemple une heure) qui ne peut faire l'objet  
23 d'une livraison<sup>37</sup>.

24 Pour remédier à cette situation, la FERC ajoute un volet au service de  
25 transport ferme à long terme de point à point, le service ferme conditionnel.  
Celui-ci favorise par ailleurs l'utilisation à long terme des réseaux. Elle modifie

---

<sup>37</sup> Ordonnance n° 890, paragraphes 86, 911.

1 également l'obligation de nouvelle répartition de la production prévue par  
2 l'OATT *pro forma* joint à l'ordonnance n° 888<sup>38</sup>.

### 3 ***Orientation du Transporteur***

4 Le Transporteur propose de modifier l'article 15.4 des *Tarifs et conditions* pour  
5 offrir, aux clients du service ferme à long terme de point à point, un service  
6 ferme conditionnel similaire à celui prévu par l'ordonnance n° 890. À l'instar de  
7 ce qui y est prévu, le Transporteur évaluera également la possibilité d'offrir  
8 une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage, de  
9 celles du client ou de celles en provenance d'un tiers qui y aura consenti,  
10 comme solution de rechange aux ajouts au réseau qui seraient requis pour  
11 offrir le service de transport ferme à long terme.

12 Outre la fiche sur l'article 15.4 de la pièce HQT-2, Document 1, l'offre du  
13 service ferme conditionnel entraîne des modifications connexes décrites dans  
14 les fiches de cette pièce sur les articles suivants : 1.15, 13.4, 13.5, 13.6, 14.7,  
15 19.1, 19.3 et 27. Par ailleurs, les modifications décrites dans les fiches sur les  
16 articles 32.3 et 40.3 de cette même pièce reflètent le caractère comparable du  
17 contenu de l'étude d'impact d'une catégorie de clients à l'autre.

18

### **3.10 Droit de renouvellement**

#### 19 ***Aperçu de l'ordonnance n° 890***

20 La FERC observe que le droit de renouvellement prévu à l'OATT *pro forma*  
21 joint à l'ordonnance n° 888 doit être révisé. En effet, dans sa forme actuelle,  
22 ce droit permanent du client est peu compatible avec les obligations qui en  
23 résultent pour les fournisseurs de transport eu égard à la planification et à  
24 l'amélioration des réseaux requises pour donner effet à ces renouvellements.

---

<sup>38</sup> Ordonnance n° 890, paragraphe 912.

1 La FERC ne considère plus les conditions relatives à ce droit de  
2 renouvellement justes, raisonnables, et non indûment discriminatoires<sup>39</sup>.

3 Aux termes de l'ordonnance n° 890, pour avoir droit au renouvellement, la  
4 durée minimale d'un contrat passe d'un à cinq ans<sup>40</sup>. Selon elle, cette durée  
5 est mieux assortie aux échéanciers de planification et de construction. Le  
6 préavis à donner est porté de 60 jours à au plus tard un an avant l'expiration  
7 du contrat.

### 8 ***Orientation du Transporteur***

9 Selon l'article 2.2 actuel des *Tarifs et conditions*, le client du service de  
10 transport ferme dont le contrat est d'une durée d'au moins un an dispose d'un  
11 droit de renouvellement (ou de préemption) qu'il peut exercer au moyen d'un  
12 préavis de 60 jours.

13 Le Transporteur propose de modifier cet article pour refléter les modifications  
14 ci-dessus apportées par l'ordonnance n° 890. Pour qu'il ouvre droit au  
15 renouvellement, la durée minimale du contrat de service de transport ferme  
16 passerait donc d'un à cinq ans, avec un préavis porté de 60 jours à au plus  
17 tard un an avant l'expiration du contrat. Chaque fois que le client exerce son  
18 droit de préemption, il doit renouveler son contrat pour au moins cinq ans. Si  
19 la capacité disponible au moment du renouvellement est insuffisante pour  
20 répondre à deux demandes, ce dernier doit aussi accepter un contrat d'une  
21 durée au moins égale à une demande concurrente de la part de tout  
22 client admissible. Plus de détails figurent dans la fiche sur l'article 2.2 de la  
23 pièce HQT-2, Document 1.

24

---

<sup>39</sup> Ordonnance n° 890, paragraphes 87, 1231.

<sup>40</sup> Ordonnance n° 890, paragraphe 1245.

**3.11 Acquisition du service de transport : délais pour études d'impact, prolongation pour commencement du service et priorité des réservations**

**1 *Aperçu de l'ordonnance n° 890***

2 Pour inciter les fournisseurs de transport à respecter les délais pour les études  
3 d'impact, l'ordonnance n° 890 prévoit des pénalités pour le non-respect  
4 systématique des délais d'étude<sup>41</sup>.

5 Quant à la prolongation pour le commencement du service, le tarif *pro forma*  
6 ajoute une réserve à ce droit, la disponibilité du service<sup>42</sup>, et une mention du  
7 délai dont le client dispose – soit quinze jours après avoir avisé le fournisseur  
8 de transport de son intention de reporter la date de commencement du  
9 service – pour payer les frais requis.

10 Pour accroître l'utilisation efficiente des réseaux, l'ordonnance n° 890 modifie  
11 les règles liées à la priorité des réservations. La priorité est accordée aux  
12 demandes de service de transport préalablement confirmées – à la fois pour  
13 le service non ferme de point à point et le service ferme à court terme de point  
14 à point – lorsqu'elles sont soumises dans la même période que des demandes  
15 non confirmées<sup>43</sup>.

**16 *Orientation du Transporteur***

17 Le Transporteur propose de modifier ses *Tarifs et conditions* pour y intégrer  
18 ces trois mesures issues de l'ordonnance n° 890 dont l'objectif commun est  
19 d'accroître l'efficacité dans l'acquisition des services de transport.

20 Les détails relatifs au délai pour études d'impact et d'avant-projet figurent dans  
21 les fiches sur les articles 19.9 et 32.5 de la pièce HQT-2, Document 1. Pour ce

---

<sup>41</sup> Ordonnance n° 890, paragraphes 89, 1340.

<sup>42</sup> À la suite de l'ordonnance n° 890-A, paragraphe 775.

<sup>43</sup> Ordonnance n° 890, paragraphes 90, 1395, 1401.

1 qui touche la prolongation pour le commencement du service, les détails sont  
2 exposés dans la fiche 17.7 de cette pièce. Quant à l'introduction par le  
3 Transporteur de la demande préconfirmée dans ses *Tarifs et conditions*, les  
4 détails figurent dans les fiches sur les articles suivants de cette pièce : 1.23,  
5 13.2, 14.2, 17.2 et 18.2.

6

### **3.12 Désignation des ressources en réseau, justification et suppression**

#### **7 *Aperçu de l'ordonnance n° 890***

8 Afin d'accroître la transparence et de réduire les occasions de discrimination,  
9 l'ordonnance n° 890 oblige les clients du service en réseau intégré à utiliser le  
10 site OASIS du fournisseur de transport pour demander la désignation d'une  
11 nouvelle ressource en réseau et pour mettre fin à une telle désignation<sup>44</sup>. De  
12 nouvelles fonctions des sites OASIS ont été créées afin de permettre  
13 notamment la recherche parmi les demandes de désignation et de  
14 suppression des désignations de ressources en réseau.

#### **15 *Orientation du transporteur***

16 En application de cette ordonnance, le Transporteur propose de modifier les  
17 articles 29.2, 30.1, 30.2 et 30.3 des *Tarifs et conditions*, qui visent le client du  
18 service de transport en réseau intégré. Comme le Transporteur a élaboré la  
19 partie IV des *Tarifs et conditions* en se fondant sur cette catégorie de service  
20 pour donner suite à la décision D-2002-95 de la Régie, il propose des  
21 modifications similaires aux articles pertinents de cette partie, relative au  
22 service de transport pour l'alimentation de la charge locale, soit les articles  
23 37.1, 38.1, 38.2 et 38.3. Les fiches correspondantes de la pièce HQT-2,  
24 Document 1 présentent cette orientation en détail. De plus, des modifications

---

<sup>44</sup> Ordonnance n° 890, paragraphes 88, 1542.

1 connexes sont requises aux articles 1.50 et 1.51; elles sont décrites dans les  
2 fiches correspondantes de cette même pièce.

3

### **3.13 Service secondaire**

#### **4 *Aperçu de l'ordonnance n° 890***

5 L'ordonnance n° 890 précise<sup>45</sup> que le client du service de transport en réseau  
6 intégré n'a pas, pour recevoir le service secondaire, à présenter une demande  
7 de service de transport en réseau intégré.

#### **8 *Orientation du Transporteur***

9 Le Transporteur propose de modifier l'article 28.4 des *Tarifs et conditions* pour  
10 y incorporer cette précision. Toutefois, toute autre exigence prévue à la  
11 partie III des *Tarifs et conditions* (sauf quant aux tarifs de transport) s'applique,  
12 c'est-à-dire que le client doit demander le service secondaire au moyen du  
13 système OASIS de la manière prévue pour le service non ferme de point à  
14 point exposée aux articles 18.1 et 18.2.

15 Pour les motifs invoqués à la rubrique désignation des ressources, le  
16 Transporteur propose une précision similaire à l'article 36.3 de la partie IV des  
17 *Tarifs et conditions*, relative au service de transport pour l'alimentation de la  
18 charge locale. Elle est limitée toutefois à l'applicabilité, au service secondaire,  
19 de toute autre exigence prévue à cette partie (sauf quant aux tarifs de  
20 transport), car la demande initiale de service de transport n'est pas requise  
21 pour l'alimentation de la charge locale. Les fiches sur les articles 28.4 et 36.3  
22 de la pièce HQT-2, Document 1 présentent plus de détails.

23

---

<sup>45</sup> Cette précision remonte au projet de règlement qui a précédé l'ordonnance n° 890, publié le 19 mai 2006; paragraphe 432.

### **3.14 Normalisation des règles et pratiques d'affaires : affichage sur sites OASIS et Web**

1 ***Aperçu de l'ordonnance n° 890***

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

5 ***Orientation du Transporteur***

6 Le Transporteur propose de modifier l'article 4 des *Tarifs et conditions* pour se  
7 conformer à cette exigence et présente plus de détails dans la fiche sur cet  
8 article de la pièce HQT-2, Document 1.

9

### **3.15 Solvabilité**

10 ***Aperçu de l'ordonnance n° 890***

11 L'ordonnance n° 890 greffe un nouvel appendice L à l'OATT *pro forma* dans  
12 lequel le fournisseur de transport doit exposer ses procédures d'examen de  
13 solvabilité. L'objectif de cet ajout est d'assurer que tous les clients ont des  
14 renseignements clairs à l'égard de la politique et des normes de crédit  
15 appliquées par les fournisseurs de transport lorsqu'ils approuvent ou rejettent  
16 une demande de service. Par ricochet, l'ajout contribue à empêcher la  
17 discrimination indue<sup>46</sup>.

18 ***Orientation du Transporteur***

19 Le Transporteur propose de modifier l'article 11 des *Tarifs et conditions* pour  
20 joindre à ceux-ci, en appendice L, ses procédures de vérification de la

---

<sup>46</sup> Ordonnance n° 890, paragraphe 1656.

1 solvabilité, comme il l'explique en détail dans les fiches correspondantes de la  
2 pièce HQT-2, Document 1.

3

### **3.16 Définitions prévues dans l'OATT *pro forma***

#### **4 *Aperçu de l'ordonnance n° 890***

5 L'ordonnance n° 890 ajoute certaines définitions à l'OATT *pro forma* et en  
6 modifie d'autres, à l'appui des révisions adoptées.

#### **7 *Orientation du Transporteur***

8 Le Transporteur propose entre autres d'ajouter la définition « affiliée » aux  
9 *Tarifs et conditions* et de modifier la définition « pratiques usuelles des  
10 services publics », comme il l'expose en détail dans les fiches sur les articles  
11 1.2 et 1.44, respectivement, de la pièce HQT-2, Document 1.

12

## **4. CONCLUSION**

13 La FERC a rendu l'ordonnance n° 890 et modifié le tarif *pro forma* d'accès aux  
14 réseaux de transport afin, entre autres, de remédier à la discrimination induite  
15 et d'offrir des règles plus claires quant aux obligations des transporteurs et  
16 des clients. Le Transporteur a poursuivi son examen des modifications  
17 proposées à ses *Tarifs et conditions* dans ce même but. Il démontre, à la  
18 pièce HQT-2, Document 1 plus particulièrement que ces modifications sont  
19 utiles, pertinentes et justifiées dans le contexte de son marché.

20 En conséquence, le Transporteur demande à la Régie d'approuver les  
21 modifications aux *Tarifs et conditions* produits au soutien des présentes.  
22 L'autorisation de la Régie lui permettra de continuer à offrir l'accès non  
23 discriminatoire à son réseau, à des conditions comparables à celles en  
24 vigueur sur le marché.