

D-2002-95

R-3401-98

30 avril 2002

PRÉSENTS :

M^e Marc-André Patoine, B.A., LL.L

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

M. François Tanguay

Régisseurs

Hydro-Québec

Demanderesse

et

Intervenants et observateur dont les noms apparaissent à la page suivante

Intervenants

Régie de l'énergie
DOSSIER. 12-3669-2008
DÉPOSÉE EN AUDIENCE Phax 2
Date 11/05/2011
Pièces n°: 13-240

Décision concernant la demande révisée relative à la modification des tarifs de transport d'électricité

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

Finalement, NRG Power Marketing Inc. a conclu ses conventions de transport avec TransÉnergie en octobre 2000 et a été avisée de la procédure d'examen des plaintes lors de l'envoi annuel de la procédure, le 13 juin 2001.⁸⁹

2.1.2. OPINION DE LA RÉGIE

La séparation fonctionnelle découle du texte de la Loi. En effet, l'article 2 de la Loi définit le transporteur d'électricité comme étant Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité. Ce même article définit aussi le distributeur d'électricité comme étant Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité.

En conséquence, la Régie considère qu'une séparation fonctionnelle des activités d'Hydro-Québec est un outil essentiel pour assurer la réglementation du transporteur. La Régie demande au transporteur de se rapprocher le plus possible du concept d'entreprise autonome distincte et de ne conserver, à titre de services intégrés, que les seuls services pour lesquels des économies d'échelle et/ou des économies de gamme sont possibles. La Régie s'attend à ce que le transporteur traite aussi les affiliés comme s'ils étaient des tiers.

La tâche de la Régie est de mettre en place les outils réglementaires assurant l'efficacité de la séparation fonctionnelle, de manière à protéger la clientèle du service réglementé contre les risques d'interfinancement, et à permettre un accès non discriminatoire aux services. Les outils privilégiés sont le code de conduite, le système OASIS et une procédure d'examen des plaintes. À ces outils, s'ajouteront les tarifs et conditions de service applicables aux services offerts, tel que discuté à la section 11.

La Régie considère qu'Hydro-Québec a démontré l'efficacité opérationnelle du regroupement des activités chez TransÉnergie. Selon la Régie, le modèle mis en place est acceptable aux fins de la fixation, par la Régie, des tarifs du transporteur.

Cela étant, la Régie manifeste la préoccupation suivante quant à la séparation fonctionnelle. La rémunération des gestionnaires du transporteur serait liée à la performance d'Hydro-Québec intégrée, ce qui, pour la Régie, peut ne pas respecter le principe de traitement non discriminatoire puisque le transporteur a un incitatif financier qui peut le conduire à favoriser les transactions d'Hydro-Québec Production en fonction de la contribution de ce dernier à la rentabilité globale d'Hydro-Québec.

⁸⁹ Réplique d'Hydro-Québec, 29 octobre 2001, page 62.

La Régie s'attend donc à ce que le transporteur fasse des modifications à la politique de rémunération afin d'assurer une séparation fonctionnelle plus complète.

En ce qui concerne le traitement des plaintes, la Régie tient à réitérer que la procédure d'examen des plaintes, qui a été approuvée par sa décision D-98-25, «*Approbation des procédures d'examen des plaintes établies par les distributeurs d'électricité et de gaz naturel (Art. 87, L.R.E.)*» s'applique au transporteur et que toute plainte doit être affichée sur OASIS. De plus, la Régie rappelle que l'envoi de cette procédure aux clients du service de transport doit être effectué chaque année.

Quant au modèle Transco que revendique le transporteur, la Régie constate qu'il n'y a aucune conclusion à cet effet dans la requête amendée et que ce débat n'est apparu que dans les argumentations. La Régie ne se prononce donc pas sur ce sujet.

11.5. AUTRES CHANGEMENTS AUX TARIFS ET CONDITIONS

11.5.1. POSITION DES PARTIES

Trois ans après l'adoption du Contrat du service de transport d'Hydro-Québec pour l'accessibilité à son réseau (le Contrat), compte tenu des changements législatifs et réglementaires au Québec ainsi que de l'expérience acquise, le **transporteur** estime maintenant opportun d'apporter certaines modifications à son Contrat,¹⁴⁴⁷ afin de l'actualiser et d'en améliorer l'adaptation au contexte québécois.¹⁴⁴⁸

Le Contrat est modifié pour refléter la proposition d'Hydro-Québec de revoir la grille tarifaire en fonction de l'évolution du coût du service de transport. Des modifications sont également nécessaires pour intégrer au Contrat, de la façon la plus harmonieuse possible, les particularités du contexte réglementaire québécois et du rôle de la Régie. Le Contrat est aussi modifié pour tenir compte des changements apportés à la Loi et à la *Loi sur Hydro-Québec*, entre autres, du fait de l'adoption, en juin 2000, de la *Loi modifiant la Loi sur la Régie de l'énergie et d'autres dispositions législatives* (projet de loi 116). Selon le transporteur, l'adoption de cette loi a notamment entraîné des effets sur la structuration des activités de production, de transport et de distribution d'électricité.¹⁴⁴⁹

Par ailleurs, le transporteur propose aussi d'autres modifications pour tenir compte des pratiques de l'industrie, ainsi que quelques améliorations visant à clarifier ou à corriger le texte, au besoin. Il propose finalement de ne pas reconduire la convention de service relative au service de transport en réseau intégré, pour la desserte de la charge locale d'Hydro-Québec.¹⁴⁵⁰

Certaines des modifications proposées par le transporteur sont abordées ci-après.

Articles 1.39 et 1.39.1

Le transporteur demande à la Régie d'adopter la définition de réseau de transport énoncée à l'article 2 de la Loi, en ajoutant une mention à l'effet que les «*ressources nécessaires au maintien de la fiabilité du service de transport*» font partie de l'ensemble des installations destinées à transporter l'électricité. Aussi, en complémentarité, le transporteur propose l'ajout de l'article 1.39.1 concernant la définition des «*ressources du transporteur*» afin de

¹⁴⁴⁷ HQT-11, document 2.

¹⁴⁴⁸ HQT-11, document 1, page 2.

¹⁴⁴⁹ HQT-11, document 1, page 3.

¹⁴⁵⁰ HQT-11, document 1, page 3.

préciser le sens de l'article 13.5 du Contrat. Les ressources du transporteur seraient définies comme étant « *installations du réseau de transport tel que défini à l'article 1.39* ». ¹⁴⁵¹

L'intervenant **STOP/S.É.**, dans son argumentation, ¹⁴⁵² plaide que la Régie ne peut pas adopter la proposition du transporteur d'inclure au texte réglementaire une définition plus large du réseau de transport. Selon l'intervenant, en plus d'aller au-delà de ce que prévoit la Loi, la définition du réseau de transport proposée par le transporteur est tellement étendue qu'elle pourrait inclure les installations de production nécessaires au maintien de la fiabilité du service de transport dans le cadre de services complémentaires (ancillaires). La définition proposée pourrait aussi être interprétée de manière à inclure des équipements et des réserves situées hors de la zone de contrôle du transporteur, mais utiles à sa fiabilité dans le cadre d'ententes avec des réseaux voisins, membres du NPCC, en relation avec l'article 13.5 et l'Appendice C.

Toujours selon STOP/S.É., la définition du réseau de transport proposée par le transporteur supprime à tort la notion de « *possession, contrôle ou exploitation par le transporteur* » qui se trouvait au texte du Règlement 659. Il y a confusion entre le « réseau de transport » (qui doit être possédé, contrôlé ou exploité par le transporteur), et les « ressources du transporteur » (notion plus large, qui inclut également les installations que le transporteur ne possède pas, ni ne contrôle ou exploite, mais auxquelles il peut faire appel dans le cadre de services complémentaires). Pour ces motifs, l'intervenant suggère, dans son argumentation, de ne pas accepter les définitions proposées par le transporteur et de retenir, plus modestement, les suivantes :

1.39 Réseau de transport : Le réseau de transport au sens de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, et qui est possédé, contrôlé ou exploité par le transporteur.

1.39.1 Ressources du transporteur : Le réseau de transport ainsi que les autres ressources dont dispose le transporteur pour fournir des services complémentaires.

Article 6.1

L'article 6.1 du Contrat traite de la réciprocité pour l'accès au réseau de transport. Le transporteur propose de modifier cet article en changeant toute référence au transporteur par celle du producteur. ¹⁴⁵³ Questionné en audience par la Régie sur l'opportunité d'inclure une référence au distributeur, un témoin du transporteur a affirmé qu'effectivement la nouvelle référence au producteur devrait être accompagnée de celle du distributeur dans la

¹⁴⁵¹ HQT-11, document 2.1, page 1.

¹⁴⁵² Argumentation révisée STOP/SÉ, 21 septembre 2001, pages 102 à 104.

¹⁴⁵³ HQT-11, document 2, feuilles originales n° 13 et 14.

modification proposée,¹⁴⁵⁴ dans la mesure où le distributeur voudrait faire affaires sur les réseaux voisins. Il a cependant précisé que cela n'apparaissait pas dans la stratégie d'Hydro-Québec.¹⁴⁵⁵

Articles 7.2 et 17.3

Concernant l'article 7.2 du Contrat traitant du taux d'intérêt sur les soldes impayés, ainsi que l'article 17.3 du Contrat traitant du taux d'intérêt applicable sur le dépôt dans les procédures pour arrangement du service de transport ferme de point à point, le **transporteur** propose, en réponse à la deuxième demande de renseignements de la Régie, que le taux d'intérêt sur les sommes impayées (y compris les sommes placées en fidéicommiss) soit de deux points de pourcentage supérieur au taux préférentiel commercial annuel alors en vigueur et annoncé de temps à autre par la Banque de Montréal, à son bureau principal à Montréal (Québec). L'intérêt sur les arriérés serait calculé à partir de la date d'échéance jusqu'à la date du paiement de la facture. Quant aux paiements faits par la poste, les factures seraient réputées payées à la date de réception par le transporteur.^{1456,1457}

Selon le transporteur, dans le cadre d'une saine gestion financière, il doit percevoir de l'intérêt sur ses créances (article 7.2) à un taux supérieur (égal au taux d'intérêt préférentiel commercial annuel, plus 2 %) à celui qu'il paie sur ses dettes (article 17.3),¹⁴⁵⁸ (égal au taux d'intérêt préférentiel commercial annuel) soit les dépôts des clients accompagnant leurs demandes de service de transport ferme.

Pour sa part, l'intervenant **NEG** demande, en argumentation, de laisser les taux d'intérêt des articles 7.2 et 17.3 du Contrat à leur ancien niveau, soit le taux d'intérêt préférentiel commercial annuel, plus deux points de pourcentage (2 %). L'intervenante demande, d'une façon générale, à la Régie de s'assurer de la cohérence entre le Contrat et le *Pro Forma Tariff* de la FERC.

Elle demande également de maintenir en force chaque article¹⁴⁵⁹ et condition du Contrat, lesquels sont nécessaires à l'atteinte des objectifs de l'intervenante, visant une ouverture à la concurrence du marché de gros au Québec et qui visent un accès comparable au réseau du transporteur par rapport à celui dont bénéficie Hydro-Québec dans les réseaux américains,

¹⁴⁵⁴ NS, 23 mai 2001, volume 24, pages 324 à 326.

¹⁴⁵⁵ NS, 23 mai 2001, volume 24, page 326.

¹⁴⁵⁶ HQT-11, document 2, feuille originale numéro 15.

¹⁴⁵⁷ HQT-13, document 1.1, page 62.

¹⁴⁵⁸ HQT-13, document 1.1, page 62.

¹⁴⁵⁹ Notamment les articles 2.1, 7.2, 7.3, 12.1, 12.5, 15.3, 17.3.

ainsi que n'importe quel autre article que la Régie juge nécessaire pour assurer le maintien des standards de l'industrie.¹⁴⁶⁰

Article 7.3

Le **transporteur** propose une modification à l'article 7.3 du Contrat, qui traite du défaut de paiement d'un client du réseau de transport, pour quelque raison autre qu'un différend sur la facturation. Dans le Contrat actuel, le client est réputé être en défaut, si le défaut de paiement n'est pas corrigé dans les 30 jours civils après la mise en demeure du transporteur. Ce dernier propose de ramener ce délai à 48 heures. Dans l'actuel Contrat, le transporteur peut intenter une procédure auprès de la Régie pour mettre fin au service, mais ne peut pas y mettre fin tant que la Régie n'a pas approuvé une telle demande. Le transporteur propose de rayer cette exigence. Selon lui, un recours additionnel à la Régie n'est ni nécessaire, ni opportun en cette matière, compte tenu que la Régie aura approuvé les « *Tarifs et conditions* » applicables. Enfin, en cas de différends sur la facturation, à défaut pour le client de satisfaire aux exigences spécifiques à cette matière prévues à l'article 7.3, et en vertu du Contrat actuel, donner avis au client de son intention de suspendre le service dans les 60 jours. Le transporteur propose également de ramener ce délai à 48 heures.¹⁴⁶¹

Questionné en deuxième demande de renseignements par la Régie, le transporteur est d'avis qu'un délai de 48 heures est adéquat, compte tenu de la mise en demeure prévue et, afin de minimiser les éventuelles mauvaises créances, qu'il n'est pas souhaitable de prévoir un recours devant la Régie, mais qu'il est, au contraire, important de pouvoir rapidement mettre fin au service de transport.¹⁴⁶²

Contre-interrogé par la Régie en audience, l'intervenante **NEG** a estimé qu'un délai de 10 jours ouvrables serait une alternative raisonnable, laissant ainsi suffisamment de temps pour tenter de rejoindre les documents et les parties dont elle aurait besoin.¹⁴⁶³ En argumentation, l'intervenante juge que le délai proposé de 48 heures pour l'interruption de service est draconien. NEG demande à la Régie, en plus de maintenir le délai de 30 jours pour l'interruption de service et 60 jours pour la suspension de service, de ne pas céder au transporteur l'exigence d'approbation de la Régie à ces interruptions et suspensions.¹⁴⁶⁴ En audience, NEG reconnaît qu'un délai de 10 jours pourrait être acceptable.

¹⁴⁶⁰ Argumentation NEG, 6 septembre 2001, page 26.

¹⁴⁶¹ HQT-11, document 2, feuille originale numéro 16.

¹⁴⁶² HQT-13, document 1.1, page 62.

¹⁴⁶³ NS, 14 juin 2001, volume 31, pages 83 et 84.

¹⁴⁶⁴ Argumentation NEG, 6 septembre 2001, pages 24 et 26.

Article 12

L'article 12 du Contrat traite de la procédure de règlement des différends pouvant survenir entre un client du service de transport et le transporteur. Les modifications que propose le **transporteur** sont à l'effet que tout différend survenant entre un client du service de transport et le transporteur concernant l'application d'un tarif ou d'une condition de transport doit être traité conformément aux dispositions pertinentes des procédures d'examen des plaintes approuvées par la Régie. Par ailleurs, le transporteur stipule que tout différend ne relevant pas de la compétence exclusive de la Régie doit être soumis aux tribunaux compétents et que toute poursuite doit être intentée dans le district judiciaire de Montréal.

Les modifications proposées éliminent toutes références relatives aux procédures internes de règlement des différends, aux procédures externes d'arbitrage, aux décisions d'arbitrage, aux coûts, ainsi qu'aux droits en vertu de la Loi.¹⁴⁶⁵

L'intervenante **NEG** soumet à la Régie, en argumentation, que l'article 12.5 du Contrat doit demeurer en vigueur. L'intervenante, considérant selon elle les vices de gestion du processus de plaintes, soumet que l'article 12 est toujours en vigueur et que la Régie a la juridiction d'accueillir les plaintes des clients du service de transport.¹⁴⁶⁶

L'intervenant **STOP/S.É.** appuie, dans son argumentation, la proposition du transporteur, exprimée aux articles 12.1 et 12.2 du Contrat, de soumettre tout différend relatif aux tarifs et conditions de transport à l'adjudication des tribunaux publics, dont la Régie, plutôt qu'à l'arbitrage privé.¹⁴⁶⁷

Articles 13.4, 14.4 et 29.5

Concernant le sujet des conventions de service dans le Contrat, le **transporteur** propose des modifications aux articles 13.4 et 14.4, de façon à y remplacer la référence aux « règlements applicables de la Régie » par une référence aux « conditions fixées par elle », les articles se lisant comme suit :

« Le transporteur doit offrir une convention normalisée relative au service de transport ferme (dans le cas de l'article 13.4 ou non ferme dans le cas de l'article 14.4) de point à point (appendices A et B, respectivement) au client admissible lorsque celui-ci soumet une demande complète pour obtenir le service de transport ferme (dans le cas de l'article 13.4 ou non ferme dans le cas de l'article 14.4) de point à point. Les conventions de service signées renfermant

¹⁴⁶⁵ HQT-11, document 2, feuilles originales n° 19 à 21.

¹⁴⁶⁶ Argumentation NEG, 6 septembre 2001, page 12.

¹⁴⁶⁷ Argumentation révisée STOP/SÉ, 21 septembre 2001, page 121.

*l'information exigée aux termes des présentes doivent être déposées auprès de la Régie conformément aux conditions fixées par elle ».*¹⁴⁶⁸

Pour l'article 29.5, le transporteur propose une modification semblable, au motif qu'il n'existe pas de règlement relatif au dépôt des conventions.¹⁴⁶⁹

En réponse à la demande de renseignements numéro 29.1 de la Régie, de lui proposer un libellé de ces articles quant à ce que pourraient être les conditions qui devraient être fixées par elle, le transporteur a proposé ce qui suit, si la Régie souhaitait les inscrire aux « *Tarifs et conditions* » :

*« Le transporteur dépose, auprès de la Régie, les conventions de service renfermant l'information exigée aux termes des présentes, dans les trente jours de leur signature ».*¹⁴⁷⁰

Article 15.3

Le **transporteur** propose la suppression de l'article 15.3 du Contrat, qui traite du commencement du service en l'absence d'une convention de service signée. De l'avis du transporteur, cette suppression est justifiée par le fait qu'il ne peut survenir de différend comme celui décrit à l'article 15.3 des « *Tarifs et conditions* », étant donné que toutes les conditions applicables au service de transport sont contenues aux « *Tarifs et conditions* », lesquelles sont approuvées par la Régie et qu'elles ne sont pas négociables. Selon le transporteur, le client n'a d'autre choix que de les accepter telles quelles s'il veut recevoir un service de transport. Le début du service avant la signature d'une convention n'est donc ni nécessaire ni souhaitable.¹⁴⁷¹

Questionné en demande de renseignements par le **RNCREQ**, à propos du motif pour lequel l'article 15.3 du Contrat avait été introduit par la FERC dans son *Pro Forma Tariff* et pourquoi ce même motif ne s'appliquerait pas au Québec, le transporteur répond qu'il n'y a sur le territoire du Québec qu'un seul organisme réglementaire (la Régie) et qu'un seul transporteur assujetti aux dispositions de la Loi (Hydro-Québec). Le transporteur ajoute également que le client du service de transport possède son droit de recours en plainte devant la Régie en vertu du chapitre VII de la Loi.¹⁴⁷² Pour sa part, **NEG** affirme que l'élimination du droit de service en l'absence d'une convention de service signée est en conflit avec le *Pro Forma Tariff* et laisse les clients du service de transport à la merci du transporteur.¹⁴⁷³

¹⁴⁶⁸ HQT-11, document 2, feuille originale n° 23.

¹⁴⁶⁹ HQT-11, document 1, pages 9, 10 et 12.

¹⁴⁷⁰ HQT-13, document 1.1, pages 56.

¹⁴⁷¹ HQT-13, document 1.1, page 62.

¹⁴⁷² HQT-13, document 14, pages 137 et 138.

¹⁴⁷³ Argumentation NEG, 6 septembre 2001, page 24.

Article 23.1

L'article 23.1 du Contrat traite des procédures de cession ou de transfert de ses droits au service de transport par un client du service de transport à un autre client admissible. Les modifications que propose le **transporteur** sont à l'effet qu'une approbation additionnelle de la Régie, en cette matière, n'est pas nécessaire puisque les conditions énoncées font déjà l'objet d'une approbation de la Régie. Le transporteur est donc d'avis qu'il n'y a pas lieu de prévoir une procédure formelle pour la cession.¹⁴⁷⁴

Articles 26 et 34.5

Ces articles traitent de la récupération des coûts non recouvrables pour les services de transport de point à point et en réseau intégré, respectivement. La formulation actuelle de ces articles est la suivante :

« Le transporteur peut chercher à récupérer les coûts non recouvrables du client du service de transport, en vertu du Contrat du service de transport conformément aux termes, conditions et procédures déterminées par la Régie. Toutefois, le transporteur doit soumettre séparément à la Régie toute proposition spécifique relativement aux coûts non recouvrables ».

Le **transporteur** propose que ces articles soient libellés comme suit : *« Le transporteur peut récupérer ses coûts non recouvrables, du client du service de transport, conformément aux conditions déterminées par la Régie. Toutefois, le transporteur doit soumettre séparément à la Régie toute proposition spécifique relativement aux coûts non recouvrables ».*¹⁴⁷⁵ Le transporteur justifie ces modifications par souci de clarté du texte du Contrat.¹⁴⁷⁶

11.5.2. OPINION DE LA RÉGIE

Compte tenu de l'impact de plusieurs décisions rendues par la Régie dans la présente décision en ce qui concerne, notamment, les ajouts de capacités ou encore la création d'une section spécifique à la charge locale dans le Contrat refondu, la Régie ordonne au transporteur de procéder à une refonte du texte des *« Tarifs et conditions du service de transport d'Hydro-Québec »* en tenant compte à la fois des décisions prises dans les autres sections de la présente décision, et de celles portant sur les diverses matières traitées dans les paragraphes qui suivent.

¹⁴⁷⁴ HQT-11, document 1, page 11; HQT-13, document 1.1, page 63.

¹⁴⁷⁵ HQT-11, document 2, feuilles originales numéro 54 et 74.

¹⁴⁷⁶ HQT-11, document 1, pages 11 et 13.

En premier lieu, la Régie accepte la proposition du transporteur de procéder au remplacement du titre «Contrat de transport» par le suivant : «*Tarifs et conditions du service de transport d'Hydro-Québec*». De plus, toute référence au «Contrat» ou au «Contrat du service de transport» doit être remplacée par une référence, selon le cas, aux «*Tarifs et conditions du service de transport*» ou «aux présentes». Enfin, une définition devra être ajoutée intitulée : «*Tarifs et conditions du service de transport*».

En second lieu, la Régie approuve les amendements proposés par le transporteur aux articles suivants :

1.6, 1.9, 1.18.1, 1.2.3, 1.25, 1.35.1, 1.38, 1.41, 1.49, 3, 3.1 à 3.6, 5.1, 7.1, 8.1, 9, 13.3, 13.6, 13.7, 13.8, 14.3, 14.5, 14.6, 15.2, 15.6, 15.7, 17.1, 17.7, 18.1, 18.3, 19.2, 22.1, 22.2, 23.2, 23.3, 25, préambule de la partie III, 28.1, 28.2, 28.3, 28.5, 30.5, 35.2, annexes 1, 4, 5 et 6.

Elle approuve les modifications proposées par le transporteur aux articles suivants, sous les réserves indiquées :

- 5.2 (cependant, le retrait du mot «règlements» est refusé)
- 17.2 (cependant, l'amendement proposé au 1^{er} alinéa est refusé)
- 18.2 (cependant, l'amendement proposé au 1^{er} alinéa est refusé)

Elle approuve également, mais uniquement dans la mesure précisée ci-après, les amendements proposés par le transporteur aux articles suivants, et réfère au contenu de la présente décision quant aux autres modifications proposées à ces articles :

- 2.2 (les amendements relatifs aux mots «*électricité*», «*producteur*» et «*tarif*»)
- 4 (les amendements relatifs au titre «*Système de réservation de capacités de transport*» et aux mots «*de transit en temps réel*»)
- 8.2 (l'amendement relatif aux mots «*par le producteur*»)
- 13.5 (l'amendement relatif aux mots «*ressources situées dans la zone de contrôle du transporteur*»)
- 19.6 (l'amendement relatif aux mots «*ne modifiera*»)
- 21.1 (l'amendement relatif au retrait du mot «*nécessaires*»)
- 23.1 (l'amendement relatif au mot «*tarif*»)
- 27 (l'amendement relatif aux mots «*ressources situées dans la zone de contrôle du transporteur*»)
- 29.2 (les amendements proposés au 1^{er} alinéa; cependant, l'amendement à la phrase introductive du 2^{ième} alinéa est refusé)
- 34 (l'amendement relatif au mot «*complémentaires*»)
- Annexe 2 (les amendements relatifs au mot «*tarifs*» et au retrait de la phrase «*Actuellement, le transporteur n'impose pas de prix séparés pour ce service.*»)

- Annexe 3 (les amendements proposés au 1^{er} alinéa et l'amendement relatif au retrait de la phrase « *Actuellement, le transporteur n'impose pas de prix séparés pour ce service.* »)

Quant aux autres propositions du transporteur abordées dans la section 11.5.1 de la présente décision, la Régie en dispose comme suit.

En ce qui a trait à la proposition du transporteur relativement à l'article 1.39, la Régie est d'avis que rien ne justifie de définir le « réseau de transport » différemment de ce qui est prévu à la Loi. La Régie rejette en conséquence la modification à l'article 1.39, proposée par le transporteur, et lui ordonne d'y substituer la définition prévue à la Loi. Quant à l'article 1.39.1, la Régie permet au transporteur d'y apporter une modification lors du dépôt des ajustements requis par la présente décision, pour tenir compte des modifications apportées à l'article 1.39, s'il y a lieu.

En ce qui concerne l'article 6.1, la Régie accepte de remplacer le mot « transporteur » par les mots « producteur et distributeur », ainsi que le texte remplaçant la référence à l'Ordonnance 888.

Quant aux articles 7.2 et 17.3, la Régie considère que le motif de saine gestion financière invoqué pour justifier l'écart dans les taux d'intérêt applicables aux articles 7.2 et 17.3 n'est pas explicité de façon probante. La Régie n'est pas convaincue que le traitement différent proposé par le transporteur, selon qu'il s'agisse de l'intérêt sur ses créances ou de celui sur ses dettes, soit équitable pour ses clients. La Régie rejette, en conséquence, la proposition du transporteur.

En ce qui a trait à l'article 7.3, la Régie considère que la preuve du transporteur n'est pas suffisante pour justifier le changement des délais de 30 jours (interruption) et de 60 jours (suspension) par ceux de 48 heures. La Régie juge cependant raisonnable de remplacer chacun des délais existants de 30 et 60 jours par un délai de 10 jours. Par ailleurs, la Régie accepte la modification proposée par le transporteur d'éliminer l'exigence pour ce dernier d'intenter une procédure auprès de la Régie avant de mettre fin au service en cas de défaut de paiement, puisque le client peut se prévaloir de son droit de formuler une plainte à la Régie. Enfin, la Régie accepte la suppression, dans le texte, de la mention « conformément à la politique de la Régie ».

En ce qui a trait à l'article 12, la Régie est d'avis que le traitement des plaintes des clients est sous sa juridiction, en vertu des articles 31(1^{er} alinéa, paragraphe 4) et 86 à 101 de la Loi. La

Régie a d'ailleurs déjà émis la décision D-98-25¹⁴⁷⁷ fixant la procédure de traitement des plaintes du transporteur. En conséquence, elle ordonne le retrait proposé des articles 12.1 à 12.5 des « *Tarifs et conditions* » de transport. Quant au texte de remplacement proposé par le transporteur, la Régie est d'avis que l'article 12.1 doit être modifié en remplaçant la notion de « différends » par la notion de plainte, telle que prévue à l'article 31(1)(4) précité et en y ajoutant une référence à la Loi.

L'ajout de l'article 12.2 est accepté, mais, quant au choix du district, les tribunaux supérieurs ont leurs propres règles.

Quant aux articles 13.4, 14.4 et 29.5 traitant des conventions de service, la Régie rejette les modifications proposées dans la preuve écrite initiale du transporteur, mais accepte le libellé que ce dernier a formulé de la façon suivante :

« Le transporteur dépose, auprès de la Régie, les conventions de service renfermant l'information exigée aux termes des présentes, dans les trente jours de leur signature » en lieu et place de « des conditions fixées par elle [la Régie] ».

La Régie accepte la proposition du transporteur concernant l'article 15.3. La Régie est d'avis que les motifs fournis par le transporteur à l'appui de la proposition du transporteur sont suffisants. La Régie demande au transporteur de procéder à l'ajustement en conséquence des articles qui sont en lien avec l'article 15.3, notamment les articles suivants : 1.8, 1.15, 16.1, 17.6, 19.3, 19.4, 29.1, 32.3 et 32.4.

La Régie demande au transporteur de soumettre une proposition de modification à la décision D-98-25 pour prévoir une possibilité de traitement d'urgence si une demande est refusée par le transporteur et pour modifier le titre de la décision de façon à y inclure l'idée que la procédure vise aussi le transporteur.

Quant à l'article 23.1 du Contrat, la Régie est d'avis qu'une approbation additionnelle de sa part relativement à la vente, la cession ou le transfert de ses droits au service de transport par un client du transporteur à un autre client admissible n'est pas requise pour les motifs énoncés par le transporteur. La Régie accepte donc l'amendement proposé par le transporteur à cet effet.

Finalement, la modification proposée par le transporteur aux articles 26 et 34.5 pour remplacer l'expression « chercher à » est rejetée par la Régie. Cette dernière n'est pas convaincue que cette modification proposée par le transporteur mène à une plus grande

¹⁴⁷⁷ Décision D-98-25, 13 mai 1998, Décision sur l'approbation des procédures d'examen des plaintes établies par les distributeurs d'électricité et de gaz naturel.

clarté du texte de ces articles. La Régie accepte cependant les autres modifications à ces articles.

Quant aux modifications proposées par le transporteur qui ne sont pas spécifiquement traitées dans la présente section, la Régie réfère le transporteur au contenu des autres sections afin qu'il apporte les changements nécessaires en découlant, le cas échéant.

En conséquence, la Régie ordonne au transporteur de déposer, dans les 60 jours de la présente décision, une proposition de texte refondu des « *Tarifs et conditions* » du service de transport incorporant l'ensemble des décisions rendues par la Régie dans la présente décision.

Chaque article du texte adopté en vertu du Règlement 659 qui sera ainsi modifié devra faire l'objet d'une annotation en annexe au texte refondu indiquant les références précises au texte de la présente décision en exécution desquelles les modifications auront été apportées.

À la suite du dépôt de ce texte refondu, les intervenants au dossier pourront, dans les 30 jours, présenter leurs commentaires quant à la conformité du texte refondu. Le transporteur devra, dans un délai de 30 jours, produire sa réponse, le cas échéant, à ces commentaires. La Régie rendra, par la suite, sa décision sur le texte proposé.