

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

*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)

2.1. SÉPARATION FONCTIONNELLE

2.1.1. POSITION DES PARTIES

Séparation fonctionnelle

Selon le **transporteur**, la création de la division TransÉnergie, le 29 avril 1997, est le premier geste concret posé afin d'assurer la séparation de certaines de ses activités²⁵. Le conseil d'administration d'Hydro-Québec approuvait, en remplacement de la vice-présidence exécutive transport, la création de la division transport, faisant affaires sous la raison sociale de TransÉnergie.

Depuis le 28 août 2000, cette division, dirigée par un président, relève directement du président-directeur-général d'Hydro-Québec.²⁶

Le transporteur présente les démarches effectuées afin d'assurer une véritable séparation fonctionnelle entre les activités de transport et les activités marchandes du Producteur. Ce sont :

- la non participation du président de TransÉnergie au comité de gestion de la direction supérieure d'Hydro-Québec;
- la création d'un comité sectoriel de transport indépendant;
- la concentration des employés de TransÉnergie dans des locaux situés hors du siège social d'Hydro-Québec;
- la mise en vigueur en 1997 et la mise à jour, en septembre 2000, des «*Normes de conduite et procédure* » en ce qui concerne la relation d'affaires entre Hydro-Québec et ses sociétés affiliées visant à assurer un accès non discriminatoire au réseau de transport ainsi qu'à toute information pertinente concernant le réseau de transport;
- la mise en place de la séparation opérationnelle des activités de contrôle du réseau et transfert des activités de commerce d'énergie à la division Production;
- l'application rigoureuse des règles d'accès au réseau de transport conformément au «*Contrat du service de transport* »;
- la création d'un site OASIS pour assurer la transparence des transactions;²⁷
- les cadres de la Direction supérieure relevant du président-directeur général se réunissent deux fois par mois pour des dossiers corporatifs d'intérêt commun comme les ressources humaines, les finances, les communications et d'autres dossiers de ce genre;²⁸

²⁵ Argumentation d'Hydro-Québec, 9 août 2001, page 43.

²⁶ HQT-2, document 5, page 4.

²⁷ Argumentation d'Hydro-Québec, 9 août 2001, page 35.

²⁸ HQT-2, document 5, page 4.

- la vice-présidente exécutive Affaires corporatives et le Secrétaire général est chargée de voir au respect rigoureux de la séparation fonctionnelle entre les activités Production, Transport et Distribution lors des échanges entre les membres du comité de gestion.²⁹

Le président-directeur général d'Hydro-Québec participe personnellement aux discussions des comités de gestion des unités d'affaires Production, Transport et Distribution pour tous les dossiers qui doivent être soumis au comité exécutif et au conseil d'administration.³⁰

Les employés d'Hydro-Québec qui participent aux opérations liées au réseau de transport doivent travailler indépendamment des employés d'Hydro-Québec ou de toute société affiliée qui ont des activités de marchés de gros.³¹

La séparation fonctionnelle n'autorise aucunement l'interfinancement entre unités d'affaires, mais elle ne doit pas interdire les synergies entre ces mêmes unités.³²

Le transporteur affirme que, conformément aux préoccupations et à la pratique dans l'industrie, la séparation vise essentiellement à séparer, sur une base fonctionnelle et administrative, les activités du transporteur des activités marchandes de la division Production et que, de ce fait, Hydro-Québec envoie un signal clair dans le marché quant à son intention d'avoir une entité indépendante dans son fonctionnement à qui on confère la responsabilité de gérer l'ensemble des activités liées au transport d'électricité.³³

Le témoignage du transporteur est à l'effet que depuis la mise en place de la séparation fonctionnelle, TransÉnergie n'agit d'aucune façon dans le commerce de l'énergie.³⁴

Hydro-Québec a appliqué intégralement les éléments de la séparation fonctionnelle telle que préconisée par la FERC dans ses Ordonnances précédentes.³⁵ La FERC a reconnu qu'Hydro-Québec avait mis en place les mesures nécessaires afin d'assurer une séparation fonctionnelle adéquate en émettant à H.Q. Energy Services, en novembre 1997, une licence lui donnant l'autorisation de vendre directement de l'électricité aux États-Unis. Depuis, cette licence n'a pas été révoquée et aucune plainte n'a été formulée à la Régie ou à la FERC.³⁶

²⁹ HQT-2, document 5, page 4.

³⁰ HQT-2, document 5, page 4.

³¹ HQT-2, document 5, page 6.

³² NS, 4 mai 2001, volume 18, page 48.

³³ Argumentation d'Hydro-Québec, 9 août 2001, page 34.

³⁴ NS, 9 avril 2001, volume 5, page 213.

³⁵ NS, 9 avril 2001, volume 5, page 230.

³⁶ Argumentation d'Hydro-Québec, 9 août 2001, page 37.

Entre autres gestes concrets posés par Hydro-Québec pour assurer cette application « extrême » de la séparation fonctionnelle des activités de transport, de production et de marchés de gros, le transporteur souligne plus particulièrement la mise en place des « *Normes de conduite et procédure* ». ³⁷

Selon Hydro-Québec, après quatre ans d'expérience, la séparation fonctionnelle entre les diverses activités d'Hydro-Québec est bien implantée et encadrée. ³⁸

Selon l'ACEF de Québec, la séparation fonctionnelle du transport vise à séparer sur une base fonctionnelle et administrative les activités du transporteur des activités marchandes de la division Production, soit le commerce d'énergie. Afin de prévenir tout cas de discrimination possible, il faut aussi assurer la séparation fonctionnelle relativement aux autres activités marchandes. ³⁹

Selon ARC-FACEF-CERQ, la Régie doit exiger une séparation fonctionnelle plus rigoureuse entre les différentes entités d'Hydro-Québec. La Régie doit considérer TransÉnergie comme une entité en soi, indépendamment du fait qu'Hydro-Québec Distribution et le bras commercial d'Hydro-Québec Production demeurent ses principaux clients. Selon ARC-FACEF-CERQ, le fait qu'Hydro-Québec ait déposé une proposition tarifaire avec une méthode d'allocation aussi incongrue que la 1-PC pour son réseau de transport, et que cette méthode permette de favoriser indûment les exportations, donc les activités non réglementées, constitue un indice suffisant permettant de questionner sérieusement le caractère « hermétique » de la soi-disant séparation fonctionnelle mise en place par Hydro-Québec. ⁴⁰

Pour ARC-FACEF-CERQ, la séparation fonctionnelle est fondamentale afin d'assurer l'étanchéité au niveau de la prise de décision et de s'assurer que l'activité non réglementée n'est pas indûment favorisée dans le processus. À cet égard, l'intervenant soutient qu'il ressort du contre-interrogatoire d'Hydro-Québec ⁴¹ que si la séparation fonctionnelle est relativement bien établie au niveau des employés (et ici encore, certaines mesures mises en place apparaissent plutôt dérisoires), les dirigeants répondent tous au même actionnaire et Hydro-Québec, l'entité « globale », par le biais de son président-directeur général et de son conseil d'administration, voient toujours au développement de l'entreprise. À cet égard, une réelle séparation administrative serait nettement plus convaincante. ⁴²

³⁷ Argumentation d'Hydro-Québec, 9 août 2001, page 43.

³⁸ Argumentation d'Hydro-Québec, 9 août 2001, page 180.

³⁹ Argumentation de l'ACEF de Québec, 6 septembre 2001, page 27.

⁴⁰ Argumentation d'ARC-FACEF-CERQ, 7 septembre 2001, pages 14 et 15.

⁴¹ NS, 23 mai 2001, volume 24, pages 119 à 123.

⁴² Argumentation d'ARC-FACEF-CERQ, 7 septembre 2001, pages 25 et 26.

Pour la **Coalition industrielle**, il est important de rappeler que le service de transport de transit ou de point à point qui est offert par TransÉnergie depuis le 1^{er} mai 1997, et dont les conditions sont présentées pour approbation par la Régie, a été créé essentiellement pour satisfaire aux exigences de réciprocité ainsi qu'aux impératifs de séparation fonctionnelle émis par la FERC comme condition de l'octroi à Hydro-Québec, via sa filiale H.Q. Energy Services US Inc., d'un permis l'autorisant à vendre son électricité sur les marchés de gros aux États-Unis. Il s'ensuit donc que les conditions du service de transport de point à point à être approuvées par la Régie dans le cadre du présent dossier devront procurer un véritable accès ouvert et non discriminatoire au service de transport de TransÉnergie.⁴³

La Coalition industrielle demande à la Régie d'inciter Hydro-Québec à se conformer aux propositions et exigences de la FERC en matière d'indépendance et de service régional (RTO) de façon à protéger les usagers du Québec contre les conséquences de plaintes qui pourraient être onéreuses en termes de pertes d'occasions de marché et de revenus de transport.⁴⁴ Pour l'expert Zak El-Ramly, TransÉnergie doit apparaître réglementée comme un ISO.⁴⁵

Selon le **GRAMÉ-UDD**, beaucoup d'intervenants sont très préoccupés et veulent être rassurés sur l'étanchéité de la séparation fonctionnelle entre les différentes divisions. Mais pour le GRAMÉ-UDD, une complète séparation des trois fonctions peut nuire aux efforts d'efficacité énergétique.⁴⁶

STOP/S.É. demande de ne pas contraindre TransÉnergie à étendre sa séparation fonctionnelle aux niveaux de la direction, de la planification et des services corporatifs.⁴⁷

Selon l'intervenant, il est dans l'intérêt public et dans l'intérêt du développement durable de continuer de permettre une direction et une planification communes entre TransÉnergie et les autres unités d'Hydro-Québec, avec une orientation commune quant à la mise en valeur du patrimoine électrique québécois et des services corporatifs communs, dont ceux de l'IREQ et de la Direction de l'environnement.

Le maintien de liens de direction et corporatifs entre TransÉnergie et les autres unités d'Hydro-Québec facilite aussi l'accomplissement des objectifs fixés dans la « *Politique énergétique* » du gouvernement et par le législateur en faveur de l'uniformité territoriale tarifaire, de l'inclusion de l'ensemble des composantes du réseau, incluant les postes

⁴³ Argumentation de la Coalition industrielle, 6 septembre 2001, page 4.

⁴⁴ Coalition -1, document 1, page 20.

⁴⁵ Coalition -5, document 4, page 31.

⁴⁶ NS, 27 avril 2001, volume 15, pages 47 et 48.

⁴⁷ Argumentation de STOP/S.É., 21 septembre 2001, page 127.

élévateurs de tension, les lignes de transport éloignées et les postes abaisseurs de tension, dans la base de tarification du transporteur, ainsi que la reconnaissance des actifs patrimoniaux comme étant prudemment acquis et utiles.⁴⁸

Selon STOP/S.É., la FERC ne requiert pas que la séparation fonctionnelle d'Hydro-Québec soit étendue aux activités canadiennes de ses affiliés, de telles activités échappant à la juridiction territoriale du tribunal américain. La FERC dispense également H.Q. Energy services (U.S.) Inc. de lui produire des rapports sur les opérations canadiennes de ses affiliés.

Depuis l'Ordonnance 888, la FERC est devenue plus exigeante quant à l'indépendance des transporteurs des États-Unis par rapport à leurs sociétés affiliés.⁴⁹

Selon STOP/S.É., Hydro-Québec affirme respecter la nouvelle norme en raison notamment de sa « *gestion indépendante assurée par une séparation fonctionnelle rigoureuse des activités de TransÉnergie de celles d'Hydro-Québec dans les domaines de la production et du commerce de gros.* » Elle se décrit comme une Transco au sens des Ordonnances de la FERC.

Selon OPG, la séparation fonctionnelle chez Hydro-Québec souffre de sérieuses lacunes qui amènent les clients actuels et potentiels à se questionner sur les capacités de TransÉnergie de fournir un accès non discriminatoire au réseau de transport. Afin de permettre l'existence d'un marché viable, les participants doivent être confiants que le marché est véritablement ouvert et juste (*fair*). Le soi-disant marché pour le point à point au Québec n'a pas réussi à établir ce lien de confiance. Tel que noté par la FERC, le problème de base lors de la séparation fonctionnelle d'une société de service public intégrée verticalement est la possibilité réelle ou perçue que l'opérateur du système (*system operator*) favorise ses affiliés de production ou de marketing.⁵⁰

OPG soumet que la décision d'Hydro-Québec d'opérer à titre de société de service public intégrée verticalement lui impose le fardeau de la preuve à l'effet que la séparation fonctionnelle fonctionne vraiment. Selon la preuve présentée dans ce dossier, OPG se pose de sérieuses questions quant au caractère adéquat des contrôles et procédures mis en place par TransÉnergie à cet effet.

⁴⁸ Argumentation de STOP/S.É., 21 septembre 2001, page 48.

⁴⁹ Argumentation de STOP/S.É., 21 septembre 2001, pages 41 et 42.

⁵⁰ Argumentation d'OPG, 6 septembre 2001, page 25.

La séparation fonctionnelle de la fonction transport et de la fonction marchande respecte sans doute les normes minimums dictées par FERC, mais il existe suffisamment de preuve de l'apparence d'un conflit d'intérêts pour inquiéter NEG.

Par exemple, il n'existe pas de forum permettant aux « *stakeholders* » de participer à l'évolution des activités de TransÉnergie. Le président-directeur général d'Hydro-Québec siège au comité de gestion de TransÉnergie et il est membre à part entière du comité de gestion d'Hydro-Québec.

De plus, NEG soutient que Hydro-Québec, à titre de producteur, intervient dans les opérations de TransÉnergie.⁵¹ NEG a présenté une preuve de l'implication de TransÉnergie dans la négociation des conditions de fourniture de l'électricité d'urgence avec les *power pools* avoisinants.⁵²

En se basant sur sa propre expérience dans le respect d'un code de conduite très strict qui s'applique à son affilié réglementé en Californie, NEG ne qualifierait certainement pas la séparation fonctionnelle d'Hydro-Québec d'« extrême », tel que mentionné dans l'argumentation d'Hydro-Québec.⁵³

Selon le RNCREQ, le paragraphe 2.1 de l'article 31 de la Loi donne un mandat à la Régie de surveiller les activités du transporteur. Ce mandat implique la surveillance des activités non réglementées de filiales lorsque ces activités risquent d'avoir un impact sur les activités réglementées du transporteur. Cette surveillance est d'autant plus importante et nécessaire que certaines activités sont maintenant réglementées et d'autres non. La société d'État en est à ses premières armes et continue de s'améliorer dans l'étude et la mise en place de la séparation fonctionnelle.

Cette séparation fonctionnelle, lorsqu'elle concerne une communication d'informations et la prise de décision par les diverses divisions de l'entité Hydro-Québec intégrée, n'a pas été imposée par la Loi — qui n'en traite ni directement ni indirectement — ni par la Régie.⁵⁴

La motivation du gouvernement du Québec de même que celle d'Hydro-Québec était claire et ne saurait être contredite : un tarif de transport était et demeure toujours nécessaire pour participer librement à l'ouverture des marchés de gros en Amérique du Nord. Pour participer sans contrainte à ce marché, Hydro-Québec devait, via son transporteur, respecter les

⁵¹ Argumentation de NEG, 7 septembre 2001, page 8; NS, 22 mai 2001, volume 23, page 92.

⁵² Argumentation de NEG, 7 septembre 2001, page 8.

⁵³ Argumentation de NEG, 7 septembre 2001, page 10.

⁵⁴ Argumentation du RNCREQ, 7 septembre 2001, pages 22 et 23.

exigences de réciprocité et de séparation fonctionnelle fixées par nos voisins américains à travers leur entité réglementaire, soit la FERC.⁵⁵

Modèle de TransÉnergie

Hydro-Québec a structuré ses activités de façon à confier expressément à sa division TransÉnergie la responsabilité d'assumer plusieurs fonctions :

- assurer la fiabilité du réseau de transport situé dans sa zone de réglage (Security Authority);
- préparer le programme intégré des ressources en mode prévisionnel et maintenir la fréquence en temps réel (Balancing Authority);
- autoriser les programmes d'échanges (Interchange Authority);
- fournir les services de transport aux clients accrédités (Transmission Service Provider);
- exploiter et maintenir le réseau de transport (Transmission Operator);
- fixer les capacités des équipements en tant que propriétaire (Transmission Owner).⁵⁶

En plaidoirie, le transporteur mentionne que les diverses fonctions exercées par TransÉnergie s'apparentent à celles des transporteurs formés sous le modèle généralement connu sous la désignation de Transco (ou *For-profit transmission company*) où l'entité responsable du transport est notamment propriétaire des actifs de transport, les opère et en assure la fiabilité. Selon le transporteur, le modèle Transco est par ailleurs répandu en Amérique du Nord, reconnu par l'industrie et pleinement compatible avec la création possible de RTO.⁵⁷

Il faut se rappeler qu'avant les RTO :

*« l'ordonnance 888 et 889 stipulaient que la séparation fonctionnelle était une approche acceptable et satisfaisante pour la FERC pour rencontrer les besoins d'accès non discriminatoires ou aussi de réciprocité en termes de réseau ».*⁵⁸

En plus de conférer la propriété des actifs de transport à TransÉnergie, ce qui en favorise une gestion efficace, ce modèle assure la réalisation de toutes les étapes (planification, construction, opération et entretien des équipements de transport) nécessaires à assurer la fiabilité de la desserte des clients du transporteur, et plus particulièrement celle de la charge locale québécoise.⁵⁹

⁵⁵ Argumentation du RNCREQ, 7 septembre 2001, pages 29 et 30.

⁵⁶ HQT-2, document 1.1., page 6.

⁵⁷ Argumentation d'Hydro-Québec, 9 août 2001, page 31.

⁵⁸ NS, 9 avril 2001, volume 5, page 230.

⁵⁹ Argumentation d'Hydro-Québec, 9 août 2001, page 31.

Cela constitue un des avantages de la structure mise en place par Hydro-Québec qui est adaptée au contexte du Québec.⁶⁰

Hydro-Québec rappelle d'ailleurs que le regroupement des fonctions susmentionnées au sein de TransÉnergie permet une plus grande efficacité et qu'un tel regroupement est dorénavant commun et privilégié par l'industrie, notamment par le NERC.⁶¹

Ce modèle permet en outre au transporteur de garder constamment le contrôle sur l'ensemble des activités, par ailleurs complexes à plusieurs égards, nécessaires au bon fonctionnement du réseau de transport et d'en être entièrement imputable.⁶²

Enfin, ce modèle incite le propriétaire du réseau de transport à augmenter le facteur d'utilisation globale de son réseau, tant par l'amélioration des installations et l'ajout de nouvelles infrastructures que par l'optimisation des processus opérationnels du transporteur. Le modèle Transco se distingue ainsi du modèle à but non lucratif ISO pour lequel les gestionnaires du réseau, ne détenant généralement pas les actifs de transport, doivent s'en remettre aux propriétaires pour tout investissement.⁶³

En d'autres termes, le modèle mis en place chez TransÉnergie fonctionne, contrairement à la situation qui prévaut dans plusieurs États américains qui force la FERC à revoir le fonctionnement de la structure mise en place aux États-Unis, notamment en ce qui concerne l'intégration de l'opération des nombreux réseaux de transport.⁶⁴

Selon le transporteur, la preuve établit clairement que ce modèle protège la capacité de développement et la pérennité du réseau tout en assurant une exploitation optimale et fiable à l'avantage de l'ensemble de la clientèle de TransÉnergie.⁶⁵ Le transporteur soutient qu'il importe de maintenir cette structure en place en raison, notamment, de la complexité technique et de l'étendue de son réseau de transport.⁶⁶

Enfin, TransÉnergie suit l'évolution des différents autres modèles et adapte au besoin ses pratiques afin d'assurer à tous les tiers désireux d'y faire transiter de l'électricité un accès non discriminatoire à son réseau.⁶⁷

⁶⁰ Argumentation d'Hydro-Québec, 9 août 2001, page 31.

⁶¹ Argumentation d'Hydro-Québec, 9 août 2001, page 30.

⁶² Argumentation d'Hydro-Québec, 9 août 2001, page 30.

⁶³ Argumentation d'Hydro-Québec, 9 août 2001, page 32.

⁶⁴ Argumentation d'Hydro-Québec, 9 août 2001, page 32.

⁶⁵ Argumentation d'Hydro-Québec, 9 août 2001, page 33.

⁶⁶ Argumentation d'Hydro-Québec, 9 août 2001, page 31.

⁶⁷ Argumentation d'Hydro-Québec, 9 août 2001, page 31.

Selon **ARC-FACEF-CERQ**, Hydro-Québec se compare à un modèle Transco et soumet qu'il n'est pas juste de la comparer avec d'autres types de structures⁶⁸. Le modèle Transco, selon la compréhension d'ARC-FACEF-CERQ, n'est rien de plus qu'une entité propriétaire du réseau de transport et responsable du contrôle des opérations. À la connaissance d'ARC-FACEF-CERQ, Hydro-Québec n'a pas fait allusion avant sa plaidoirie écrite à cette question de modèle Transco, et ainsi il est difficile d'aller au-delà des principes sur ce point. Quoi qu'il en soit, le modèle Transco doit être indépendant des entités Production et Distribution.

ARC-FACEF-CERQ affirme que la Régie ne peut se satisfaire de cette position tardive et non débattue en audience d'Hydro-Québec qui se compare maintenant à un Transco et qu'elle se doit de rechercher une séparation plus effective entre les entités de la société d'État.

Selon **NEG**, Hydro-Québec a fait des représentations à l'effet que le transporteur fonctionne comme un ISO, à la fois dans sa demande (*filings*) au FERC, et lors de son témoignage dans ce dossier.⁶⁹

En conséquence, NEG demande à la Régie d'ordonner au transporteur de se conformer aux Ordonnances 888, 889 et 2000, en conformité avec la pratique de l'industrie et des normes de l'industrie qui ont été mis en place par les « *power pools* » avoisinants.

Elle demande aussi que la Régie s'assure que le transporteur agisse comme un ISO dans le respect des conditions des RTO et qu'il offre des services identiques à ceux fournis à HQ-US dans les « *power pools* » avoisinants.⁷⁰

En ce qui a trait au contrôle (*governance*), la FERC fait ici une distinction entre l'indépendance du personnel de l'ISO par rapport aux participants au marché. Et, malheureusement et visiblement, Hydro-Québec ne respecte pas ce principe spécifique puisqu'elle est un monopole d'État et, pour l'instant, ne peut être indépendante des autres participants au marché comme Hydro-Québec Production et Hydro-Québec marketing.

Selon **STOP/S.É.**, l'Ordonnance 2000 de la FERC exige des entreprises qui y adhèrent volontairement une séparation fonctionnelle non seulement au niveau des opérations du transporteur, mais également au niveau de la direction de l'entreprise, de la planification et des services corporatifs.

⁶⁸ Argumentation d'Hydro-Québec, 9 août 2001, page 10.

⁶⁹ Argumentation de NEG, 7 septembre 2001, pages 2 et 3.

⁷⁰ Argumentation de NEG, 7 septembre 2001, page 26.

Cela va bien au-delà de ce que requièrent l'Ordonnance 888, le Règlement 659, les normes de conduite du chapitre 37 des règlements de la FERC et celles d'Hydro-Québec. Ces quatre actes juridiques sont même bâtis autour du fait qu'un transporteur puisse également exercer d'autres fonctions, dont la distribution de la charge locale, dont il n'est séparé qu'opérationnellement, mais non corporativement. La formule des Transco, dont Hydro-Québec se réclame, en est l'illustration.

La preuve n'a aucunement été faite que la FERC exigerait ou aurait le pouvoir d'exiger une séparation fonctionnelle au niveau de la direction, de la planification et des services corporatifs entre TransÉnergie et les autres unités d'Hydro-Québec.⁷¹

Selon le **RNCREQ**, il est farfelu de présenter TransÉnergie comme un Transco. Autrement, tout service public verticalement intégré doté d'un régime de séparation fonctionnelle, qui est obligatoire depuis l'Ordonnance 888, serait également un Transco, vidant ainsi ce concept de tout son sens.⁷²

Procédure d'examen des plaintes

Hydro-Québec rappelle le contexte particulier du Québec où un mécanisme de contrôle efficace des «*Normes de conduite et procédure*» est en place depuis l'adoption, par la Régie, de la Procédure d'examen des plaintes des clients d'Hydro-Québec concernant l'application d'un tarif ou d'une condition de fourniture ou de transport d'électricité.⁷³

Une procédure accélérée d'examen des plaintes des clients de TransÉnergie en matière de disponibilité de la capacité de transport a également été approuvée.⁷⁴

Tous les clients de TransÉnergie sont informés périodiquement de l'existence et de la teneur des procédures d'examen des plaintes, tel qu'il appert, par exemple, des lettres transmises à PG&E.⁷⁵

Le transporteur affirme que non seulement il n'y a pas eu de plainte adressée à la Régie quant à l'accès au réseau de transport, mais un regroupement important de clients actifs sur le réseau de TransÉnergie a témoigné à l'effet que TransÉnergie appliquait correctement les

⁷¹ Argumentation de STOP/S.É., 21 septembre 2001, pages 45 à 47.

⁷² Argumentation du RNCREQ, 7 septembre 2001, page 94.

⁷³ Argumentation d'Hydro-Québec, 9 août 2001, page 37.

⁷⁴ Argumentation d'Hydro-Québec, 9 août 2001, page 37.

⁷⁵ Argumentation d'Hydro-Québec, 9 août 2001, page 38.

« *Normes de conduite et procédure* », et qu'elle répondait promptement et sans discrimination aux demandes de transport.⁷⁶

Le transporteur soumet à la Régie que tout est en place au Québec pour assurer aux tiers un accès rapide et non discriminatoire au réseau de transport.⁷⁷

La **Coalition industrielle** souligne, en audience, qu'Énergie MacLaren a été la première à utiliser les réseaux de transport d'Hydro-Québec et en aucune occasion n'a eu de raison de se plaindre du comportement de TransÉnergie ou de son personnel en ce qui a trait au code de conduite.⁷⁸

Énergie NB affirme qu'Hydro-Québec utilise les mots « contexte québécois » et « spécificité » pour fournir à la Régie une pseudo-justification pour ne pas l'astreindre aux exigences de « *fair play* » qui sont la base de la restructuration du marché de l'électricité. Selon Énergie NB, si Hydro-Québec veut vendre de l'électricité aux États-Unis et dans les autres provinces canadiennes, elle doit accepter que les règles du jeu soient les mêmes pour tous.⁷⁹

Selon Énergie NB, la base philosophique de la décision de la FERC est que la concurrence est une bonne chose et qu'il faut l'encourager. Pour que la concurrence soit vive, pour qu'elle soit saine, il faut que les règles soient les mêmes pour tous.⁸⁰

Énergie NB affirme que la philosophie qui anime la FERC est la suivante : le transporteur doit traiter les producteurs de la même façon; tout transporteur qui accorde un traitement préférentiel au producteur auquel il est lié, parce qu'il appartient à la même entreprise verticalement intégrée, agit de façon anticompétitive et illégale.

Énergie NB estime être victime de discrimination de la part de TransÉnergie, et que celle-ci traite plus favorablement le groupe production d'Hydro-Québec.

Bien qu'Hydro-Québec ait écrit qu'aucune plainte n'a été formulée à la Régie ou à la FERC, Énergie NB rappelle qu'Enron a déposé une plainte contre H.Q. Energy Services (U.S.) Inc., à la FERC, tel que la preuve l'a démontré lors de l'audition.

⁷⁶ Argumentation d'Hydro-Québec, 9 août 2001, page 38.

⁷⁷ Argumentation d'Hydro-Québec, 9 août 2001, page 38.

⁷⁸ NS, 25 mai 2001, volume 26, page 136.

⁷⁹ Argumentation de NEG, 6 septembre 2001, page 10.

⁸⁰ Argumentation de NEG, 6 septembre 2001, page 10.

OPG se pose de sérieuses questions sur la rémunération incitative des gestionnaires liée à la performance d'Hydro-Québec corporatif⁸¹. Le « *Rapport annuel 2000* » fait état des revenus d'exportation, particulièrement des transactions achat-revente, comme une des raisons principales de la croissance du revenu net en 2000. La direction de TransÉnergie a un intérêt financier dans la maximisation des gains des transactions d'achat-revente sur le marché américain de court terme.

L'intervenante affirme que la transition entre une entité intégrée et une prise de décision séparée représente un changement de culture qui ne se produit pas tout seul. Cela demande un effort important pour identifier et enlever les barrières au changement et s'assurer que les gens, les processus et les systèmes sont en place afin que cela se produise. Les vieilles habitudes ne changent pas rapidement et il est naïf de suggérer que la seule distribution d'un code de conduite est suffisante pour accomplir cette transformation. Toute formule qui conserve une équipe de direction commune risque de laisser en place, pendant une certaine période, la culture corporative traditionnelle des services publics intégrés.

Selon OPG, il existe de nombreux scénarios où TransÉnergie, sans avoir accès à quelque information privilégiée que ce soit, serait en position de favoriser Hydro-Québec Production. L'expérience de TransÉnergie dans le marché et sa connaissance des demandes de service de transport la placent dans une position où elle a, à la fois, la capacité et la tentation de favoriser la division production et marketing d'énergie. Plus de 99 % des revenus de service de point à point sont attribuables à Hydro-Québec Production.⁸²

OPG suggère certaines mesures afin de mettre en place un système plus ouvert, transparent et qui rassure les participants éventuels de son équité. Ce sont l'élimination du renouvellement automatique de la convention de service avec Hydro-Québec Production, qui fournit un avantage indu à cette dernière⁸³; une plus grande transparence des calculs des ATC affichés sur OASIS; la publication, sur une base permanente, de l'information fournie en réponse à la demande d'OPG, à la pièce HQT-13, document 13.2, ainsi qu'une vérification annuelle indépendante des calculs de l'ATC. Selon OPG, les résultats de cette vérification devraient être publics. La Régie devrait aussi ordonner à TransÉnergie de démontrer sa conformité avec les exigences de l'Ordonnance 889 du FERC qui portent sur la rétention et la disponibilité de l'historique des informations qui permettent de calculer les ATC.⁸⁴

⁸¹ NS, 22 mai 2001, volume 23, pages 196 et suivantes.

⁸² NS, 17 mai 2001, volume 21, page 91.

⁸³ Argumentation d'OPG, 6 septembre 2001, page 11.

⁸⁴ Argumentation d'OPG, 6 septembre 2001, page 15.

En ce qui concerne la procédure d'examen des plaintes qui a été approuvée par la décision D-98-25 de la Régie, « *Approbation des procédures d'examen des plaintes établies par les distributeurs d'électricité et de gaz naturel (Art. 87, L.R.E.)* », NEG soumet que la prescription de 30 jours est beaucoup trop courte si on la compare aux normes de l'industrie, et elle contrevient à la section 99(2) de la Loi. NEG considère que les articles pertinents de l'OATT correspondent à la norme de l'industrie.⁸⁵ De plus, selon l'intervenante, la décision porte sur le transport lié à la distribution, soit les lignes à un voltage de moins de 44 kV.⁸⁶

Tel qu'approuvé par le Règlement 659, NEG soumet que la législation applicable aux relations commerciales de TransÉnergie avec NEG demeure l'OATT. Ceci n'a pas encore été modifié par la Régie. La section 12 de l'OATT demeure claire et ne spécifie aucun délai maximum à l'intérieur duquel un client peut porter plainte. L'article 99(2) de la Loi permet à la Régie de refuser ou de cesser d'examiner une plainte s'il s'est écoulé plus d'un an depuis que le plaignant a eu connaissance des faits qui fondent sa plainte.⁸⁷

À ce sujet, le transporteur réplique tout d'abord que par sa décision D-98-25, la Régie a effectivement approuvé une procédure d'examen des plaintes des clients de TransÉnergie concernant l'application d'un tarif ou d'une condition de transport d'électricité contrairement à ce que laisse croire NEG qui limite l'application de cette décision à la distribution seulement.

Selon NEG, la position du transporteur à l'effet que ce dernier prétend lui avoir fait parvenir une lettre expliquant la procédure d'examen des plaintes, le 27 août 1998, n'est pas acceptable parce que NEG n'a signé une convention de service et n'est devenue cliente de TransÉnergie que le 16 novembre 1998 seulement. De plus, la lettre était adressée à M. Wolfgang Mueller, un employé du département de comptabilité qui n'était pas celui qui aurait dû le recevoir. NEG n'a reçu aucun envoi en 2000.⁸⁸

Selon le **transporteur**, tel qu'il appert de la pièce HQT-4, document 1.1.2 (en liasse), TransÉnergie a fait parvenir copie, en anglais, de sa procédure d'examen des plaintes, le 5 août 1999, à M^{me} Sarah Barpoulis de PG&E Energy Trading – Power, L.P.. M^{me} Barpoulis était la signataire, pour PG&E Energy Trading – Power, L.P., des deux conventions de service que TransÉnergie avait conclues, le 16 novembre 1998, avec cette cliente.

⁸⁵ Argumentation de NEG, 7 septembre 2001, page 11.

⁸⁶ Argumentation de NEG, 7 septembre 2001, page 11.

⁸⁷ Argumentation de NEG, 7 septembre 2001, page 11.

⁸⁸ Argumentation de NEG, 7 septembre 2001, page 11.

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, « *Approbaton 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.

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2009-015

R-3669-2008

5 mars 2009

PRÉSENTS :

Richard Carrier
Lucie Gervais
Jean-François Viau
Régisseurs

Hydro-Québec
Demanderesse

et

Liste des intervenants dont les noms apparaissent à la page
suivante
Intervenants

Décision partielle, Phase 1

*Demande de modification des tarifs et conditions des services
de transport d'Hydro-Québec au 1^{er} janvier 2009*

Intervenants :

- Association coopérative d'économie familiale de Québec (ACEF de Québec);
- Association de l'industrie électrique du Québec (AIEQ);
- Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AQCIE/CIFQ);
- Énergie Brookfield Marketing Inc. (EBMI);
- Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI);
- Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAMÉ);
- Option consommateurs (OC);
- 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).

Observateurs :

- Hydro-Québec Distribution (le Distributeur);
- Ontario Power Generation (OPG).

12.5 MODIFICATIONS AU TEXTE DES TARIFS ET CONDITIONS

À la demande de la Régie, le Transporteur présente séparément les modifications proposées aux Tarifs et conditions découlant des ordonnances 890 et 890A de la FERC. Ces modifications seront examinées lors de la Phase 2 du présent dossier.

Les autres propositions concernent, notamment, des modifications d'ordre tarifaire aux Annexes 4 et 5 et des modifications à l'Appendice J. La Régie accepte les modifications proposées à la pièce B-4-HQT-12, document 5, révisée, sous réserve de ce qui suit.

12.5.1 SERVICE DE COMPENSATION D'ÉCART DE RÉCEPTION (ANNEXE 4 DES TARIFS ET CONDITIONS)

Le Transporteur propose de remplacer le texte actuel de l'Annexe 4 des Tarifs et conditions par un nouveau texte inspiré de l'ordonnance 890 de la FERC. Les principales différences entre les deux libellés se rapportent à :

- La localisation de la source;
- Les centrales assujetties;
- Les obligations du Transporteur;
- Les options du client;
- La tarification;
- L'introduction du cas particulier d'une source intermittente.

Le Transporteur explique que le service complémentaire de compensation d'écart de réception permet d'absorber ou de fournir, selon le cas, tout écart entre les quantités d'électricité reçues et les quantités d'électricité programmées. La tarification permet de compenser adéquatement le fournisseur du service et de fournir un incitatif approprié pour que les clients de service de transport minimisent en tout temps les écarts dont ils sont la cause.

Le Transporteur rappelle que le service complémentaire concernant les écarts de réception ne s'applique actuellement qu'à des livraisons dans sa zone de réglage et, qu'en conséquence, il n'y a pas d'écart de réception présentement appliqué selon les Tarifs et conditions en vigueur. Cependant, selon la proposition, les écarts s'appliquent également

aux livraisons à l'extérieur de la zone de réglage du Transporteur, en conformité avec l'ordonnance 890 de la FERC.

Selon le Transporteur, la problématique rencontrée est similaire à celle décrite par la FERC.

Centrales assujetties

En ce qui a trait aux centrales assujetties, le Transporteur propose que le service s'applique aux alternateurs synchronisés avec son réseau, alors que le texte de l'ordonnance 890 ne vise que les centrales localisées dans la zone de réglage du Transporteur.

Le Transporteur précise que cette différence ne touche que les centrales localisées en Ontario lorsqu'elles sont synchronisées à son réseau.

Le Transporteur produit l'extrait d'un document montrant que l'Independent Electricity System Operator (IESO) en Ontario n'a pas d'objection à l'application des services d'écarts de livraison et de réception proposés.

Le 3 décembre 2008, OPG dépose à la Régie ses observations concernant les services complémentaires d'écarts de réception et de livraison. Elle s'oppose à la proposition d'étendre l'application de ces services aux centrales synchronisées au réseau du Transporteur. Elle mentionne qu'il doit suivre les instructions de l'IESO et que celui-ci peut, en tout temps, demander de modifier le mode d'exploitation d'une centrale synchronisée sur le réseau du Transporteur.

EBMI est d'avis qu'à titre de réseau voisin, elle ne devrait pas être assujettie à l'application du service proposé. En effet, elle indique que c'est plutôt le mécanisme prévu pour l'énergie « inadvertante » qui devrait s'appliquer dans sa situation. Elle souligne, à cet effet, que, sur les marchés de l'Ontario, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Angleterre et de New York, le service de compensation d'écart de réception ne s'applique pas au service de transport « wheel-through ».

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

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

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

Tarification des écarts de réception

Le Transporteur propose l'application d'une structure tarifaire de même nature que celle proposée par la FERC, soit une tarification à trois paliers. Le premier palier est identique à celui actuellement en vigueur. Il correspond à un coût de fourniture de 7,5 cents/kWh majoré de 50 % pour l'électricité fournie par le Transporteur et diminué de 50 % pour l'électricité reçue par le Transporteur, soit 11,25 cents/kWh et 3,75 cents/kWh respectivement. Les deuxième et troisième paliers prévoient une majoration ou une diminution de ces valeurs de 10 % et 25 % respectivement.

Selon le Transporteur, il n'est pas requis d'établir un tarif basé sur des prix horaires de l'électricité sur les réseaux voisins parce que cette approche demanderait de structurer et de maintenir une imposante base de données à cet effet. Le faible nombre de cas où des écarts de réception surgissent ne justifient pas la mise en place d'une méthode complexe.

Le Transporteur ajoute qu'il lui sera possible de proposer de nouveaux tarifs s'il s'avère qu'il y a des abus.

Par ailleurs, le Transporteur mentionne que le Producteur doit toujours être prêt à absorber les écarts de réception. Il est donc normal que celui-ci reçoive la totalité des revenus découlant de l'application des tarifs.

Enfin, le Transporteur propose de ne pas appliquer les frais additionnels prévus pour le troisième palier dans le cas d'une ressource intermittente, cette dernière étant définie comme

un groupe de production d'électricité qui ne peut faire l'objet d'une répartition, qui ne peut emmagasiner sa source de carburant et qui, par conséquent, ne peut réagir aux variations de la charge du réseau ni aux contraintes liées à la sécurité du transport.

L'expert du RNCREQ mentionne que les textes proposés pour les Annexes 4 et 5 reproduisent presque mot pour mot une grande partie du texte *pro forma* de la FERC. Il ajoute que l'Annexe 4 proposée par le Transporteur exclut toutefois les paragraphes précisant le mode de calcul des coûts incrémentiel et décrémental.

Il souligne que, selon l'ordonnance 890A, rien n'empêche la Régie d'approuver une méthode alternative qui reflèterait la situation particulière du Transporteur.

En ce qui concerne le coût de ce service, cet expert note que l'aspect punitif ou dissuasif est plus important dans la proposition du Transporteur que dans le texte de la FERC. En argumentation, le RNCREQ précise que la proposition du Transporteur élimine la notion de « bande morte » sans pénalité, puisque la pénalité de 50 % est toujours appliquée. Ceci contredit également le principe d'exclusion des fournisseurs d'énergie intermittente des dispositions punitives.

Lors de l'audience, cet expert présente une courbe des prix *Day Ahead Market* (DAM) NYISO (*New York Independent System Operator*) en \$/MWh classés pour les années 2005 et 2006. Il conclut que le prix atteint rarement les valeurs proposées par le Transporteur comme coût incrémentiel.

Cet expert est d'avis que les valeurs proposées par le Transporteur pour le coût incrémentiel et le coût décrémental ne correspondent pas à la définition donnée par la FERC. Selon lui, la FERC insiste sur la nécessité d'une méthodologie transparente pour fixer les coûts incrémentiel et décrémental. L'absence d'une telle méthodologie est une lacune majeure dans la proposition du Transporteur.

Dans son argumentation, le RNCREQ propose de fixer provisoirement ces valeurs à 7,5 cents/kWh et recommande à la Régie de demander au Transporteur d'élaborer une proposition d'indicateurs pour les coûts incrémentiels et décrémentiels, en fonction des marchés externes au Québec. De plus, il est d'avis que les producteurs d'énergie intermittente devraient être exemptés de la troisième tranche punitive.

Enfin, le RNCREQ s'oppose à la proposition de verser les revenus de pénalité au Producteur. Le RNCREQ considère que le transfert total du tarif au Producteur constitue un transfert non autorisé d'argent d'une compagnie réglementée vers son affilié non

réglementé. Selon l'intervenant, cette approche va à l'encontre des principes fondamentaux de la séparation fonctionnelle. Lorsque la partie du tarif qui correspond à une pénalité est retenue par le Transporteur, les sommes peuvent être retournées aux clients du Transporteur.

Pour sa part, EBMI mentionne que l'objectif est d'avoir un tarif juste et de s'assurer que les mesures dissuasives sont correctes et adéquates. À cet effet, elle rejette la proposition de tarif et de structure tarifaire présentée par le Transporteur. L'intervenante rappelle que le prix de 7,5 cents/kWh était le prix d'approvisionnement des achats de court terme du Distributeur au cours de l'année 2005 et que le Transporteur n'a pas justifié que ce prix soit toujours valable. De plus, un prix fixe comme celui proposé peut créer des opportunités d'arbitrage en achat ou en vente, selon les prix réels de marché.

EBMI mentionne également que, dans la structure proposée, il n'y a pas de « bande morte » où le tarif représenterait 100 % du coût incrémentiel ou décrémental. Selon l'ordonnance 890 de la FERC, il n'y a pas de pénalité à appliquer pour cette bande.

Selon l'intervenante, le coût décrémental ou incrémentiel devrait être le dernier mégawatt acheté ou vendu sur les marchés limitrophes du Québec, soit le marché de New York, celui de la Nouvelle-Angleterre et celui de l'Ontario. Elle suggère d'utiliser une formule de prix qui utilise les indices de marché. Les prix de marché sont faciles à obtenir et sont accessibles à l'ensemble des participants. Ainsi, selon elle, on peut se servir des prix horaires dans les trois marchés adjacents, y soustraire ou additionner les frais de transport selon la direction du flux de l'électricité, pour obtenir la valeur marginale de l'électron au Québec. Ceci correspond à ce qu'on appelle un « proxy » extérieur à la région pour établir ce que la FERC appelle le coût incrémentiel⁵⁰.

L'intervenante suggère la création d'un groupe de travail pour encadrer le développement d'un mécanisme permettant d'établir la valeur marginale de l'électricité au Québec en vue d'avoir des tarifs justes et raisonnables.

En ce qui concerne les revenus de pénalités, EBMI souligne que les ordonnances 890 et 890A indiquent clairement que ces revenus sont redistribués à la base tarifaire⁵¹.

Enfin, EBMI fait valoir que le service de compensation d'écart de réception et les pénalités qui y sont prévues devraient s'appliquer au Producteur. Elle indique que des réservations devraient être faites entre le point HQT et chacune des centrales qui alimentent la charge locale. Ainsi, il serait possible de déterminer si chaque centrale du Producteur a livré

⁵⁰ NS, volume 6, page 73.

⁵¹ NS, volume 6, page 81.

l'électricité programmée. Dans une telle situation, le Producteur serait traité comme l'ensemble des clients du Transporteur. La situation actuelle, qui permet au Producteur de faire fonctionner n'importe quelle centrale sans pénalité, procure un avantage pour le Producteur qui constitue de la discrimination indue⁵².

En réponse, le Transporteur mentionne que le service ne trouve pas application pour le Producteur car c'est ce dernier qui fournit le service de compensation des écarts de réception et de livraison dans la zone de réglage du Transporteur. Il ne peut donc pas lui-même provoquer de tels écarts.

Selon la Régie, les objectifs du service de transport sont, notamment, de permettre un accès ouvert et non discriminatoire à tous les clients et d'assurer un service de qualité et fiable aux usagers, tout en maintenant une tarification juste et raisonnable.

Les mêmes objectifs prévalent dans le cas du service de compensation d'écart de réception. Les modalités de ce service doivent, en conséquence, permettre un traitement équitable de toutes les parties concernées, lorsque des écarts de réception sont observés. Ces écarts sont déterminés par la différence entre les quantités d'électricité reçues et les quantités programmées.

En ce qui a trait à la tarification du service, la Régie se prononçait ainsi, dans sa décision D-2006-66 :

« La Régie est d'avis que le prix de 7,5 ¢/kWh constitue une approximation raisonnable du coût de l'énergie et assure une compensation adéquate du fournisseur de service tant en cas de livraison supérieure à la programmation qu'en cas de livraison qui lui est inférieure. De même, l'usage de l'estimé d'un prix de marché de 7,5 ¢/kWh plutôt que 2,79 ¢/kWh, jumelé à une majoration ou une réduction symétrique de 50 %, est mieux à même de compenser la valeur de l'énergie et de rencontrer l'objectif de dissuasion poursuivi par ce service du point de vue du Transporteur. En conséquence, la Régie fixe à 7,5 ¢/kWh le prix de l'énergie et à 50 % la majoration et le crédit, ces deux éléments étant liés l'un à l'autre. »⁵³

Dans le présent dossier, la Régie est d'avis que la proposition du Transporteur d'utiliser un prix de 11,25 ¢/kWh ou 3,75 ¢/kWh, selon le cas, au premier palier du service de compensation d'écart, majoré ou diminué de 10 % au deuxième palier et de 25 % au

⁵² NS, volume 6, pages 81 et 82.

⁵³ Dossier R-3549-2004, Phase 2, page 33.

troisième palier, comporte une double pénalité, puisque le premier palier contient déjà une composante dissuasive.

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

Quant à la détermination du prix du premier palier, la Régie partage l'avis d'EBMI à l'effet qu'un prix fixe comme celui proposé par le Transporteur peut créer des opportunités d'arbitrage en achat ou vente, selon les prix réels du marché. La Régie croit que cela pourrait inciter à un comportement contraire à celui recherché.

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

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

La Régie ne retient pas la proposition d'EBMI de créer un groupe de travail pour encadrer le développement d'un mécanisme permettant d'établir la valeur marginale de l'électricité au Québec. **La Régie demande au Transporteur de déposer pour examen, dans le cadre de la Phase 2 du présent dossier, une proposition quant aux modalités d'application et d'implantation de l'approche retenue.**

Les nouvelles modalités de ce service entreront en vigueur à une date ultérieure qui sera fixée par la Régie au terme de la Phase 2. Entretemps, les modalités existantes du service continueront de s'appliquer.

La Régie accepte la proposition du Transporteur d'accorder un traitement particulier pour la production d'une ressource intermittente et, en conséquence, accepte d'exempter cette dernière de l'application du troisième niveau de prix.

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

Enfin, quant à l'enjeu soulevé par EBMI relatif à l'application, aux transactions de point à point du Producteur, du service de compensation d'écart de réception et des pénalités qui y sont prévues, la Régie comprend, de la preuve au dossier, qu'en tant que seul fournisseur du Transporteur pour ce service, le Producteur est appelé à compenser, en temps réel, tout déséquilibre sur le réseau de ce dernier et qu'il ne peut, en conséquence, créer de tels écarts.

12.5.2 SERVICES DE COMPENSATION D'ÉCART DE LIVRAISON (ANNEXE 5 DES TARIFS ET CONDITIONS)

Concernant le service d'écart de livraison, la Régie demande au Transporteur d'apporter à sa proposition les ajustements de concordance nécessaires pour refléter la décision rendue concernant le service d'écart de réception.

12.5.3 AJOUT À L'APPENDICE J SECTION A

Le Transporteur propose de modifier la section A de l'Appendice J de la façon suivante :

« Tout ajout au réseau de transport requis pour satisfaire les besoins du service de transport en vertu des Parties II, III et IV des présentes, incluant les raccordements de centrale auxquels réfère l'article 12A, sera payé par le Transporteur et intégré à sa base de tarification aux fins du recouvrement de ses coûts via les tarifs de transport prévus aux présentes, si cet ajout est jugé prudemment acquis et utile par la Régie dans le cadre d'un dossier tarifaire et s'il est conforme aux dispositions de la présente appendice J des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec. Une analyse économique des solutions retenues, tenant compte du coût global incluant les équipements et les pertes électriques, permet de choisir les ajouts au réseau requis. Les ajouts au réseau incluent également toute étude d'avant-projet lorsqu'une telle étude est requise pour réaliser un ajout au réseau. »

Il mentionne que ce nouveau texte sert à préciser que le coût des équipements et des pertes électriques est considéré pour les ajouts. De plus, selon le Transporteur, la modification proposée est pleinement compatible avec le libellé que l'on retrouve à l'Appendice D concernant la méthodologie pour exécuter une étude d'impact sur le réseau.

La Régie accepte la modification proposée par le Transporteur.

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2010-053	P-110-1565 P-110-1597 P-110-1678	11 mai 2010
------------	--	-------------

PRÉSENTS :

Jean-Paul Théorêt
Richard Lassonde
Marc Turgeon
Régisseurs

Newfoundland and Labrador Hydro
Demanderesse

et

Hydro-Québec
Défenderesse

Décision

*Plaintes déposées en vertu de l'article 86 de la Loi sur la
Régie de l'énergie*

TABLE DES MATIÈRES

LEXIQUE	4
1. INTRODUCTION.....	7
2. CONTEXTE HISTORIQUE	7
3. LES PLAINTES	9
4. LA PROCÉDURE.....	9
5. LES FAITS	10
6. PLAINTÉ P-110-1565.....	15
6.1 Position de NLH.....	15
6.2 Position d'HQT	27
6.3 Réplique de NLH.....	47
6.4 Opinion de la Régie.....	50
7. PLAINTÉ P-110-1597.....	71
7.1 Position de NLH.....	71
7.2 Position d'HQT	80
7.3 Réplique de NLH.....	87
7.4 Opinion de la Régie.....	88
8. PLAINTÉ P-110-1678.....	104
8.1 Position de NLH.....	104
8.2 Position d'HQT	112
8.3 Réplique de NLH.....	120
8.4 Opinion de la Régie.....	121
DISPOSITIF	127

LEXIQUE

AC	<i>Alternating Current</i> ou courant alternatif
ATC	<i>Available Transfer Capability</i> ou capacité de transport disponible
Centrale CF	Centrale hydro-électrique de Churchill Falls au Labrador
CF(L)Co	<i>Churchill Falls (Labrador) Corporation Limited</i>
Contrat GWAC	<i>Churchill Falls Guaranteed Winter Availability Contract</i>
CRT	<i>Cedars Rapids Transmission Co.</i> ou Société de transmission électrique de Cedars Rapids limitée
DC	<i>Direct Current</i> ou courant continu
ETC	<i>Existing Transmission Commitments</i> ou service de transport engagé
FERC	<i>Federal Energy Regulatory Commission</i>
HQD ou Distributeur	Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité
HQM	Hydro-Québec Marketing
HQP	Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité
HQT	Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité
HVDC	<i>High Voltage Direct Current</i> ou courant continu à haute tension
IESO	<i>Independent Electricity System Operator</i>
ISO	<i>Independent System Operator</i>
Lignes de CF	Les lignes 7051, 7052 et 7053
NAESB	<i>North American Energy Standards Board</i>
NATC	<i>Non-Recallable Available Transfer Capability</i> ou capacité garantie disponible
NB	Nouveau-Brunswick

NE	New England
NERC	<i>North American Electric Reliability Corporation</i>
NLH	Newfoundland and Labrador Hydro
NPCC	<i>Northeast Power Coordinating Council</i>
NY	New York
OASIS	<i>Open Access Same-Time Information System</i> ou Système d'information et de réservation de capacité de transport
OATT	<i>Open Access Transmission Tariff</i>
PPA	<i>Power Purchase Agreement</i>
PPPC	Perte de production en première contingence
QCRD	Québec-ressource désignée
RATC	<i>Recallable Available Transfer Capability</i> ou capacité non garantie disponible
Régie	Régie de l'énergie
TRM	<i>Transmission Reliability Margin</i> ou marge de fiabilité
TTC	<i>Total Transfer Capability</i> ou capacité totale
USA	<i>United States of America</i> ou États-Unis d'Amérique

1. INTRODUCTION

[1] Newfoundland and Labrador Hydro (NLH), la demanderesse, est une personne morale de droit public entièrement détenue par Nalcor Energy, laquelle est détenue par le gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador. Les opérations de NLH s'étendent de la production au transport et à la distribution d'électricité sur le territoire de Terre-Neuve et du Labrador¹.

[2] La défenderesse, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (HQT) est, depuis mai 1997, la division d'Hydro-Québec responsable du transport de l'électricité au Québec. Les tarifs et les conditions auxquels HQT transporte l'électricité sont fixés par la Régie de l'énergie (la Régie).

[3] À l'occasion d'une demande de NLH pour obtenir un service de transport d'électricité sur le réseau d'HQT, un différend s'est développé entre les parties qui a mené au dépôt de cinq plaintes : P-110-1565, P-110-1566, P-110-1597, P-110-1678 et P-110-1692. La plainte P-110-1566 a été rejetée² au stade de sa recevabilité et la plainte P-110-1692 a été retirée par NLH lors de l'audience orale des trois autres plaintes en janvier et février 2010.

[4] La présente décision porte donc sur les plaintes P-110-1565, P-110-1597 et P-110-1678.

[5] Avant d'aborder chacune de ces plaintes, il y a lieu de préciser le contexte historique dans lequel s'inscrit ce différend, l'objet de chaque plainte et la procédure suivie devant la Régie.

2. CONTEXTE HISTORIQUE

[6] Le 12 mai 1969, la *Commission Hydro-Électrique du Québec*, aujourd'hui Hydro-Québec, et *Churchill Falls (Labrador) Corporation Limited* (CF(L)Co) ont conclu un contrat (le Power Contract) visant, notamment, la construction et l'exploitation de la centrale hydro-électrique de Churchill Falls au Labrador (la Centrale CF) et la vente par CF(L) Co et l'achat par Hydro-Québec de la presque totalité de la puissance et de

¹ *Hydro Corporation Act*, 2007, S.N.L. 2007, c. H-17.

² Décision D-2009-025.

l'énergie produite par la Centrale CF pour une durée initiale de 40 ans, prolongée automatiquement pour une durée additionnelle de 25 ans à l'expiration de la durée initiale, le 31 août 2016. Le Power Contract arrivera donc à échéance en 2041.

[7] CF(L)Co est propriétaire de la Centrale CF. Les actionnaires de CF(L)Co sont NLH et Hydro-Québec, à hauteur respectivement de 65,8 % et 34,2 %.

[8] Les lignes 7051, 7052 et 7053 (les Lignes de CF) raccordent la Centrale CF au réseau d'HQT au niveau du poste Montagnais. Les Lignes de CF à 735 kV sont exploitées en mode unidirectionnel. La Centrale CF est synchrone avec le réseau de transport d'HQT.

[9] La capacité de la Centrale CF est d'environ 5 500 MW.

[10] Historiquement, la puissance livrée en provenance de la Centrale CF et utilisée aux fins de l'alimentation de la charge locale du Québec a été de 5 202 MW, soit la capacité correspondant à la limite de stabilité transitoire des lignes 735 kV en cause. Le transit moyen, calculé sur la base de données réelles enregistrées de 1983 à 2007, est de 5 156 MW, avec un transit maximum enregistré de 5 224 MW.

[11] L'électricité produite à la Centrale CF fait partie de l'ensemble des ressources d'approvisionnement d'Hydro-Québec depuis le 6 décembre 1971, date des premières livraisons, et permet aujourd'hui à Hydro-Québec d'assumer une partie importante de ses obligations de livrer les 165 TWh d'électricité patrimoniale.

[12] Le gouvernement de Terre-Neuve et Labrador et sa filiale NLH planifient le développement des ressources hydrauliques du Bas-Churchill et la construction des centrales Gull Island et Muskrat Falls à plus de 200 km à l'est et en aval de la Centrale CF. La mise en service de ces centrales est prévue pour les 31 décembre 2014 (Gull Island) et 31 décembre 2017 (Muskrat Falls).

[13] Les centrales projetées sont présentement conçues pour livrer une puissance de 2 264 MW (Gull Island) et de 824 MW (Muskrat Falls), dont 2 824 MW transiteraient sur le réseau d'HQT en empruntant, entre autres, les Lignes de CF.

[14] Le 19 janvier 2006, NLH a soumis à HQT une demande de service de transport ferme de point à point pour une durée de 30 ans en vue d'exporter au Québec, en Ontario, au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Angleterre et à New York l'électricité produite par les futures centrales du Bas-Churchill. Cette demande prend le rang 101 sur le Système

d'information et de réservation de capacité de transport ou l'*Open Access Same-Time Information System* (OASIS) (la Première demande).

3. LES PLAINTES

[15] La plainte P-110-1565 porte sur un désaccord entre les parties sur la capacité de transport disponible (acronyme anglais *Available Transfer Capability* ou ATC) sur les Lignes de CF pour transporter l'électricité produite par les futures centrales du Bas-Churchill à partir de 2015. Cette plainte a été amendée, notamment le 31 octobre 2008 pour contester, entre autres, le statut de la Centrale CF comme ressource désignée d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (HQD ou le Distributeur) et faire déterminer par la Régie qui, d'HQD ou de NLH, a la priorité d'utilisation des Lignes de CF.

[16] La plainte P-110-1597 est reliée à la première et porte sur la question de savoir si l'étude d'impact sur le réseau effectuée par HQT a été réalisée conformément aux Tarifs et conditions de service de transport d'Hydro-Québec (les Tarifs et conditions) et si le délai de 45 jours prévu à l'article 19.3 des Tarifs et conditions a été appliqué conformément à cet article des Tarifs et conditions.

[17] La plainte P-110-1678 est reliée à la plainte P-110-1597 et découle de la même décision d'HQT de refuser de fournir à NLH, dans le cadre de la Première demande, les services demandés par cette dernière le 24 janvier 2008 et sur la question de savoir si NLH peut utiliser le point HQT comme point de livraison et de réception de l'électricité pour les livraisons au Québec. Cette plainte soulève également la question de savoir si l'omission de considérer, dans l'étude d'impact, le chemin HQT-LAW pour les transactions de passage vers l'Ontario est conforme à l'article 19.3 des Tarifs et conditions.

4. LA PROCÉDURE

[18] La démarche des parties, depuis le dépôt de la première plainte en janvier 2008 jusqu'à l'audience orale par la Régie de trois des cinq plaintes en janvier et février 2010, a

nécessité 13 décisions interlocutoires de la Régie pour disposer de différentes questions préliminaires ou d'ordre procédural.

[19] D'abord, les plaintes P-110-1565 et P-110-1566, déposées le 11 janvier 2008, ont été suivies par d'autres plaintes découlant toutes de décisions d'HQT reliées aux demandes de service de NLH pour le transport d'électricité à partir de la Centrale CF : la plainte P-110-1597 en avril 2008, la plainte P-110-1678 en octobre 2008, l'amendement aux plaintes P-110-1565, P-110-1566 et P-110-1597 en octobre 2008 et la plainte P-110-1692 en novembre 2008.

[20] Ces plaintes et leurs amendements ont amené HQT à présenter, en décembre 2008, des demandes en déclinatoire. La Régie a entendu les parties en février 2009 sur ces questions et rendu ses décisions en mars 2009 sur ces requêtes d'HQT.

[21] Dans sa décision D-2009-025, la Régie a accueilli la requête d'HQT relative à la plainte P-110-1566 et cessé d'examiner cette plainte.

[22] L'audience orale des plaintes a débuté le 19 janvier 2010 et s'est terminée le 12 février 2010, date à laquelle la Régie a pris le dossier en délibéré.

5. LES FAITS

[23] La Première demande de NLH est soumise à HQT le 19 janvier 2006. Elle comprend cinq options spécifiques de livraisons d'énergie à des niveaux de puissance précis pour le Québec, l'Ontario, la Nouvelle-Angleterre, le Nouveau-Brunswick et New York en provenance des futures centrales du Bas-Churchill et présentées dans le tableau suivant³ :

³ Pièce NLH-1, annexe 1, dossier P-110-1565.

Points de réception et de livraison

Option	Points de réception	Capacité	Points de livraison (incluant les pertes)	Énergie	Lien	Date de début du service	Durée du service
1	Lignes 7051, 7052, 7053, Montagnais	1 200 MW	ON : 711 MW NE : 95 MW QC : 332 MW	4,0 TWh 0,5 TWh 1,8 TWh	HVDC	2015	30 ans Idem Idem
2	Idem	1 600 MW	ON : 948 MW NE : 95 MW QC : 474 MW	5,2 TWh 0,5 TWh 2,7 TWh	HVDC	2015	30 ans Idem Idem
3	Idem	2 000 MW	ON : 948 MW QC : 474 MW NE : 95 MW NB : 190 MW NY : 190 MW	5,2 TWh 2,7 TWh 0,5 TWh 1,0 TWh 1,0 TWh	HVDC	2015	30 ans Idem Idem Idem Idem
4	Idem	2 500 MW	ON : 1 422 MW QC : 474 MW NE : 95 MW NB : 284 MW NY : 95 MW	7,9 TWh 2,7 TWh 0,5 TWh 1,6 TWh 0,5 TWh	HVDC	2015 2018 2015	30 ans Idem Idem Idem Idem
5	Idem	2 824 MW	ON : 895 MW QC : 1 001 MW QC : 781 MW	4,9 TWh 5,5 TWh 4,4 TWh	HVDC	2015 2015 2018	30 ans Idem Idem

ON : Ontario

NE : Nouvelle-Angleterre

QC : Québec

NB : Nouveau-Brunswick

NY : New York

HVDC : High Voltage Direct Current (courant continu à haute tension)

[24] Le 20 février 2006, HQT confirme à NLH qu'elle devra procéder à une étude d'impact pour donner suite à la Première demande.

[25] Le 27 février 2006, HQT informe NLH qu'aux fins de l'étude d'impact, elle utilisera les études antérieures ayant trait à la puissance et l'énergie produites par les futures centrales du Bas-Churchill. HQT indique également que la demande de transport vers l'Ontario requiert l'étude d'une nouvelle interconnexion à courant continu (acronyme anglais *Direct Current* ou DC), en plus de l'interconnexion DC qui est déjà à l'étude, et souligne qu'il s'agit d'une étude majeure impliquant les autorités ontariennes impliquées. HQT mentionne également que les équipements des interconnexions HQT-NB, HQT-NE et HQT-MASS sont en service depuis plusieurs années. L'étude d'impact déterminera leur durée de vie restante et si l'ajout de nouveaux équipements est requis.

[26] Une convention d'étude d'impact est signée par les parties le 7 mars 2006. Elle prévoit que, pour chacune des cinq options, un rapport d'étude d'impact sera produit et que le rapport final sera constitué des cinq rapports distincts qui seront livrés à NLH. Les différents rapports constituant l'étude d'impact ont été transmis à NLH du 4 décembre 2006 au 11 décembre 2007.

[27] Entre les mois de février et décembre 2006, HQT formule plusieurs demandes de clarification, notamment sur l'option 5 de la Première demande et les livraisons vers l'Ontario.

[28] Le 2 juin 2006, HQT informe NLH que le service de transport demandé pour un maximum de 1 422 MW vers l'Ontario pourrait être assuré par plusieurs chemins existants ou futurs :

- HQT étudiera avec l'entité à être désignée par NLH tous les chemins directs entre le Québec et l'Ontario (*all the direct paths between Quebec and Ontario*);
- Deux autres chemins, HQT-CRT et MATI-MAHO impliquant respectivement les réseaux voisins du CRT (*Cedars Rapids Transmission Co.* ou Société de transmission électrique de Cedars Rapids limitée) et de Brookfield Power, pourraient aussi être envisagés.

[29] Le 28 juillet 2006, NLH adresse à l'*Independent Electricity System Operator* (IESO) de l'Ontario une demande d'évaluation d'impact du transport de l'électricité provenant des centrales du Bas-Churchill sur les installations de transport à la frontière Québec-Ontario.

[30] Le 4 décembre 2006, HQT remet à NLH son rapport préliminaire d'étude d'impact de l'option 5. Ce rapport présente la solution retenue par HQT sur la base de certaines hypothèses, en l'absence d'informations spécifiques pour sa finalisation. Ces hypothèses portent, notamment, sur la livraison de 895 MW en Ontario où, en l'absence de données précises sur l'emplacement de l'interconnexion de la part de NLH ou de l'IESO, une charge équivalente a été simulée au poste Chénier.

[31] Le 13 février 2007, HQT remet à NLH son rapport complémentaire d'étude d'impact de l'option 1 sur deux scénarios additionnels requis par cette dernière pour le raccordement du poste de Gull Island. De plus, HQT informe NLH que l'étude d'impact sera considérée finale à la remise du cinquième et dernier rapport et que les rapports transmis au préalable ne seront pas mis à jour à la date de remise du dernier rapport complétant l'étude d'impact.

[32] Le 22 mars 2007, Hydro-One dépose le rapport préliminaire de l'évaluation d'impact (*Concept Phase Study*) de l'interconnexion Québec-Ontario. Cette étude conclut que l'intégration en Ontario de 700 MW à 1 500 MW additionnels en provenance du réseau d'HQT à chacun des points d'interconnexion Hawthorne TS, St-Lawrence TS ou Chat-Falls TS requiert la construction d'une nouvelle interconnexion et des renforcements au réseau de transport en Ontario.

[33] Le 14 mai 2007, NLH écrit à HQT pour remettre en cause l'ATC sur les Lignes de CF, soutenant qu'il est sous-évalué de 450 MW.

[34] Le 21 juin 2007, HQT répond à la lettre du 14 mai 2007 de NLH et indique que l'ATC a été calculé sur la base des mesures réelles des transits de pointe en provenance de la Centrale CF au cours des années et non en fonction des données du Power Contract entre CF(L)Co et Hydro-Québec.

[35] Le 26 juillet 2007, HQT remet à NLH le rapport préliminaire d'étude d'impact sur l'option 3 de la Première demande, avec hypothèses sous-jacentes.

[36] Le 26 septembre 2007, HQT remet à NLH le rapport préliminaire d'étude d'impact sur l'option 4 de la Première demande, avec hypothèses sous-jacentes.

[37] Le 12 octobre 2007, NLH dépose une plainte auprès d'HQT alléguant la sous-évaluation de l'ATC sur l'interconnexion LAB-HQT et le fait que l'information sur l'ATC n'a pas été affichée sur OASIS.

[38] Le 11 décembre 2007⁴, HQT répond à la plainte de NLH en indiquant que les Lignes de CF sont utilisées aux fins d'assurer les livraisons en provenance de la Centrale CF pour l'alimentation de la charge locale au Québec en tant que ressource désignée, conformément à la partie IV des Tarifs et conditions et qu'aucun affichage sur OASIS n'est requis lorsqu'il s'agit d'une ressource désignée.

[39] Le 11 décembre 2007, HQT transmet également à NLH le rapport de l'option 2 de la Première demande et le rapport complémentaire sur les interconnexions avec l'état de New York, la Nouvelle-Angleterre et le Nouveau-Brunswick. HQT indique que la production de ces deux rapports complète l'étude d'impact relative à la Première demande.

⁴ Pièce NLH-12, dossier P-110-1565.

[40] Dans une deuxième lettre du 11 décembre 2007⁵, HQT précise que, pour l'étude d'avant-projet (*Facilities Study*), NLH devra fournir, comme condition préalable à la signature d'une convention d'avant-projet, certaines informations sur le choix de l'option retenue, sur l'interconnexion avec l'Ontario et d'autres données concernant les livraisons au Québec. HQT précise également que l'information relative à l'interconnexion Québec-Ontario et celle ayant trait aux clients des livraisons au Québec est requise conformément à l'article 17.2 des Tarifs et conditions et ajoute que, faute par NLH de fournir ces informations dans les 45 jours de cette lettre, la Première demande sera réputée résiliée et retirée.

[41] Le 11 janvier 2008, NLH dépose une plainte auprès de la Régie portant sur le désaccord entre les parties découlant, entre autres, de la décision du 11 décembre 2007 d'HQT.

[42] Dans une lettre du 24 janvier 2008, NLH formule une plainte auprès d'HQT relativement à l'imposition du délai de 45 jours prescrit à l'article 19.3 des Tarifs et conditions. Elle indique également qu'elle est prête à entreprendre des négociations en vue de signer une convention de service de transport pour exporter certaines quantités d'énergie vers le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Angleterre et New York et qu'elle est disposée à convenir d'une entente de 20 ou 30 ans si HQT est en mesure de lui confirmer les travaux requis pour augmenter la durée de vie des équipements.

[43] Dans la même lettre, NLH soutient également que l'étude d'impact qui lui a été remise le 11 décembre 2007 n'est pas complète. NLH considère, entre autres, qu'HQT doit compléter l'étude d'impact afin de décrire tous les scénarios possibles d'interconnexion Québec-Ontario. En ce qui a trait aux livraisons au Québec, NLH indique à HQT que le point de livraison à considérer est le point HQT. Les receveurs seront des clients des marchés de gros qui participent au marché de gros du Québec. Pour les fins de l'étude d'impact, NLH demande à HQT de considérer que les livraisons en aval du point HQT seront assurées par un service de transport de point à point non ferme. Elle réitère également son intention de signer une convention d'avant-projet dans les meilleurs délais.

[44] Le 20 mars 2008, HQT répond à la lettre du 24 janvier 2008 de NLH et lui communique sa décision sur la plainte de NLH concernant le délai de 45 jours au-delà duquel la Première demande sera réputée retirée.

⁵ Pièce NLH-11, dossier P-110-1597.

[45] Cette lettre indique la position d'HQT sur les sujets suivants : l'étude d'impact de la Première demande est complétée, le service de transport ne peut être fourni en parties ou en sections, l'étude d'impact n'avait pas à porter sur des interconnexions autres que du type DC en ce qui a trait à l'interconnexion Québec-Ontario, puisque la demande initiale de NLH faisait référence uniquement à des liens DC, le point HQT ne peut être utilisé par NLH en ce qui a trait aux livraisons au Québec et une convention d'avant-projet ne peut être conclue sans les informations demandées le 11 décembre 2007.

[46] Cette décision du 20 mars 2008 d'HQT a été suivie du dépôt de la plainte P-110-1597 portant sur la demande d'exportation du 24 janvier 2008.

[47] Le 31 octobre 2008, NLH a déposé la plainte P-110-1678 relative au différend contenu dans sa lettre adressée à HQT du 4 août 2008.

[48] Les plaintes P-110-1565 et P-110-1597 ont été amendées le 31 octobre 2008. La plainte P-110-1565 a été réamendée le 29 avril 2009.

6. PLAINTÉ P-110-1565

6.1 POSITION DE NLH

[49] Dans cette première plainte, NLH soumet qu'HQT a mal déterminé l'ATC sur les Lignes de CF dans le cadre de l'étude d'impact qu'elle a effectuée pour donner suite à la Première demande.

[50] NLH aurait obtenu une priorité de premier rang sur les Lignes de CF, puisque la Centrale CF et le Power Contract ne seraient pas une ressource correctement désignée du Distributeur.

[51] NLH plaide subsidiairement que, même si la Centrale CF et le Power Contract devaient être considérés comme une ressource désignée du Distributeur, l'ATC sur les Lignes de CF serait sous-évalué.

[52] NLH souligne l'importance de la détermination de l'ATC sur les Lignes de CF en raison de l'impact de cette donnée sur le niveau d'investissements requis pour donner suite à la Première demande.

6.1.1 PREMIER ARGUMENT DE NLH : LA CENTRALE CF ET LE POWER CONTRACT NE SONT PAS DES RESSOURCES DÉSIGNÉES DU DISTRIBUTEUR ET HYDRO-QUÉBEC N'A PAS DE PRIORITÉ POUR LE SERVICE DE TRANSPORT SUR LES LIGNES DE CF

[53] NLH considère qu'en date du 19 janvier 2006, date de la Première demande, le chemin LAB-HQT existait et qu'Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (HQP) ou HQD n'avait fait aucune réservation sur ce chemin ni signé de convention de service avec HQT pour son utilisation. NLH infère donc de cette situation que l'ATC sur le chemin LAB-HQT était à ce moment égal à la capacité totale des Lignes de CF, soit 5 200 MW.

[54] Selon NLH, une réservation ou une convention de service était requise, puisque la Centrale CF n'est pas une ressource désignée conformément aux dispositions des articles 1.40.1 et 38.1 des Tarifs et conditions.

[55] Au soutien de cet argument, NLH soumet que, sur la base de l'historique de l'utilisation du réseau de transport d'HQT depuis l'ouverture des marchés de gros de l'électricité en mars 1997, le gouvernement du Québec a approuvé le Règlement numéro 659⁶ adopté par Hydro-Québec. Ce règlement visait à établir les conditions et les tarifs du service de transport pour l'accessibilité au réseau d'Hydro-Québec dans le contexte de la demande d'Hydro-Québec déposée devant la *Federal Energy Regulatory Commission* (FERC) pour obtenir un statut de négociant sur le marché de gros d'électricité aux États-Unis d'Amérique (USA). La demande d'Hydro-Québec auprès de la FERC était accompagnée du Règlement numéro 659 calqué sur le tarif pro-forma [*Open Access Transmission Tariff* (OATT)] adopté par la FERC aux USA.

⁶ Décret n° 276-97, 1997 G.O. II, page 1248.

[56] Entre 1997 et 2001, NLH souligne que des conventions de service sont intervenues entre les parties alors désignées comme suit : TransÉnergie, une division d'Hydro-Québec, et Hydro-Québec groupe services énergétiques.

[57] La pièce NLH-13⁷ montre qu'Hydro-Québec groupe services énergétiques désignait la charge en réseau et les ressources du réseau en indiquant dans sa correspondance avec TransÉnergie que ces informations étaient « *déjà en votre possession* ».

[58] NLH conclut de cette situation historique que dès 1997, le chemin LAB-HQT aurait dû être affiché sur OASIS.

[59] En 2000, la *Loi sur la Régie de l'énergie*⁸ (LRÉ) a été modifiée, de même que la *Loi sur Hydro-Québec*⁹ (LHQ), pour donner à Hydro-Québec la responsabilité de fournir l'électricité patrimoniale aux conditions prévues au *Décret 1277-2001 concernant les caractéristiques de l'approvisionnement des marchés québécois en électricité patrimoniale*¹⁰ du 24 octobre 2001 (le Décret patrimonial). Dans le contexte de la séparation fonctionnelle des activités d'Hydro-Québec, la fourniture de l'électricité patrimoniale incombait, en fait, à HQT.

[60] En 2002, dans le contexte de la première audience tarifaire d'HQT, la Régie a demandé à HQT (décision D-2002-95¹¹) de modifier le texte du Règlement numéro 659 pour y inclure une nouvelle section IV portant sur les conditions d'alimentation de la charge locale.

[61] NLH réfère à certains passages de cette décision qui montreraient que les centrales n'étaient pas nommément désignées pour la desserte de la charge locale.

[62] NLH consacre plusieurs paragraphes de son argumentation écrite à l'analyse des concepts de *ressources du Distributeur* et *ressources désignées du Distributeur* à la lumière des faits, des textes des dispositions des Tarifs et conditions et des décisions de la Régie.

⁷ Pièce HQT-4, document 3.4, conventions de transport antérieures à 2000, dossier R-3401-98.

⁸ L.R.Q., c. R-6.01.

⁹ L.R.Q., c. H-5.

¹⁰ (2001) 133 G.O. II, 7705.

¹¹ Dossier R-3401-98.

[63] NLH appuie son argumentation sur le texte des Tarifs et conditions adopté par la décision D-2007-34, le 30 mars 2007, texte en vigueur lors du dépôt de la plainte P-110-1565, dont les articles suivants :

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

« 38 Ressources du Distributeur

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

[64] Selon NLH, l'article 1.40.1 des Tarifs et conditions distingue les ressources du Distributeur et les ressources désignées du Distributeur.

[65] Pour NLH, c'est par le processus de désignation qu'une ressource du Distributeur deviendrait ressource désignée du Distributeur. Les ressources du Distributeur formeraient donc le bassin dans lequel se retrouvent toutes les ressources désignables. Inversement, toutes les ressources désignées du Distributeur sont forcément des ressources du Distributeur.

[66] NLH interprète l'article 38.1 *in fine* des Tarifs et conditions comme ne référant pas à la *désignation* mais seulement à la notion de *ressource du Distributeur* :

« [...] *Les centrales pouvant servir à alimenter la charge locale du Distributeur en date du 1er janvier 2001 font partie des ressources du Distributeur tant que le Distributeur ne fournira pas un avis écrit à l'effet contraire au Transporteur.* »
[NLH souligne]

[67] Pour NLH, une ressource du Distributeur n'est pas automatiquement une *ressource désignée*. La désignation découlerait d'un acte positif qui ne peut se présumer. Ainsi, NLH n'accepte pas la prétention d'HQT voulant que la transmission du Plan des charges et des ressources par HQD à HQT constitue une désignation de ressources.

[68] NLH soumet également que l'article 38.1 *in fine* des Tarifs et conditions doit être lu avec l'article 36.2 :

« 36.2 *Responsabilités du Transporteur* : Le Transporteur planifie, construit, exploite et entretient son réseau de transport et il contrôle les mouvements d'énergie dans sa zone de réglage, conformément aux pratiques usuelles des services publics, afin de fournir un service de transport pour la livraison de puissance et d'énergie à partir des ressources du Distributeur, de manière à alimenter les charges des clients de charge locale à partir du réseau du Transporteur. Le Distributeur doit désigner les ressources qui sont disponibles, sous le contrôle du Transporteur, pour alimenter sa charge locale. »

[69] NLH conclut de cette analyse que le Distributeur doit désigner les ressources qui sont disponibles *sous le contrôle d'HQT* pour alimenter sa charge locale. Ainsi, les unités pouvant servir à alimenter la charge locale en 2001 devaient être sous le contrôle d'HQT.

[70] NLH appuie également son argumentation sur le fait que, lors de l'audience orale de la première demande tarifaire d'HQT et de la décision D-2002-286¹² par laquelle la Régie a approuvé le texte de Tarifs et conditions, il aurait été dit et accepté par la Régie que les centrales n'étaient pas désignées. NLH appuie son argumentation sur le passage suivant de cette décision :

¹² Dossier R-3401-98, pages 15 et 16.

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

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

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

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

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

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

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

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

[71] NLH infère de ce passage de la décision D-2002-286 que la Régie se serait clairement prononcée sur ce qu'est une *ressource du Distributeur* et une *ressource désignée du Distributeur*. La Régie aurait ainsi indiqué que la production achetée par HQD auprès d'HQP, en vertu du Décret patrimonial, est une ressource désignée, contrairement aux centrales pouvant fournir cette électricité.

[72] La Régie aurait également reconnu que, pour l'exploitation en temps réel de son réseau, HQT doit connaître les centrales et les contrats d'importation qui satisfont la demande d'HQD et les besoins de ses autres clients. L'identification des centrales et des

contrats n'impliqueraient pas nécessairement, selon NLH, que ces centrales doivent être désignées comme ressources du Distributeur.

[73] NLH résume comme suit son interprétation des articles 1.40.1, 37.1 et 38.1 des Tarifs et conditions :

« Les règles de la désignation sont donc les suivantes :

1. On ne peut désigner que les ressources du Distributeur, c'est-à-dire des centrales faisant l'objet de la présomption de l'article 38.1 ou des ressources appartenant ou ayant un lien de droit direct avec le Distributeur. Il peut s'agir d'un contrat, une centrale, un programme commercial, un engagement ou une obligation de vente, incluant ceux en provenance d'une interconnexion, ou toute autre ressource énergétique pouvant servir à combler les besoins de la charge locale.

2. On ne peut pas désigner une ressource ou une partie d'une ressource du Distributeur lorsque celle-ci sert aussi à fournir de l'électricité à des tiers.

3. On ne peut désigner que les ressources ou une partie d'une ressource sous le contrôle du Transporteur en vertu de l'article 36.2 du Règlement. Ainsi, le Distributeur ne peut que désigner des ressources qui sont sous le contrôle du Transporteur. »

[74] Selon NLH, ni la Centrale CF ni le Power Contract ne sont des ressources du Distributeur et, par conséquent, ne peuvent être désignés.

[75] La Centrale CF ne serait pas une ressource du Distributeur au sens des Tarifs et conditions parce qu'elle n'appartient pas à HQD et qu'une partie de la production de cette centrale est utilisée par d'autres clients qu'HQD.

[76] Selon NLH, si HQD a effectivement désigné la Centrale CF, il s'ensuivrait que Hydro-Québec Marketing (HQM) ou HQP ne pourrait utiliser cette ressource pour exporter de l'électricité vers d'autres marchés, tel que le stipule l'article 1.40.1 des Tarifs et conditions.

[77] NLH soumet également des arguments de droit constitutionnel voulant qu'une interprétation ou une application des Tarifs et conditions qui permettrait à HQD de désigner la Centrale CF comme une de ses ressources équivaldrait à donner illégalement une portée extraterritoriale aux Tarifs et conditions, cette centrale n'étant pas située au Québec.

[78] NLH cite plusieurs auteurs au soutien de sa position voulant que la LRE, la LHQ et les règlements ou tarifs et conditions en découlant n'ont pas une portée extraterritoriale, que la désignation ne peut avoir pour cible un ouvrage qui n'est pas situé dans la province de Québec et que les Tarifs et conditions ne peuvent être interprétés et appliqués d'une façon inconstitutionnelle et extraterritoriale.

[79] Selon NLH, c'est le contrat patrimonial qui est désigné. Elle s'appuie, à cet égard, sur l'article 38.1 des Tarifs et conditions :

« 38 Ressources du Distributeur

38.1 Désignation des ressources du Distributeur : Les ressources du Distributeur comprennent toute la production achetée par le Distributeur qui est désignée comme devant alimenter la charge locale en vertu des présentes. [...] » [NLH souligne]

[80] À cet égard, NLH réfère de nouveau la Régie à des témoignages rendus en 2002 lors de l'audience publique ayant mené à l'adoption du texte des Tarifs et conditions et à la décision D-2002-286 par laquelle la Régie aurait reconnu que l'électricité patrimoniale était une ressource désignée, contrairement aux centrales pouvant fournir cette électricité.

[81] NLH conclut que seule l'électricité patrimoniale est désignée et que l'identification des centrales de production qui permettent de satisfaire la demande du Distributeur ne constitue pas une désignation au sens des Tarifs et conditions.

[82] Elle prétend que le fait de « ne pas pouvoir vendre à des tiers une ressource désignée » expliquerait pourquoi aucune centrale fournissant l'électricité patrimoniale n'est nommément désignée.

[83] Finalement, sur cette question, NLH soumet qu'HQD ne possède pas de centrale et n'a que des contrats d'approvisionnement, dont le contrat patrimonial, et que seuls ces contrats peuvent être considérés comme des ressources désignées.

6.1.2 DEUXIÈME ARGUMENT DE NLH: MÊME SI HYDRO-QUÉBEC AVAIT UNE PRIORITÉ POUR LE SERVICE DE TRANSPORT SUR LES LIGNES DE CF, ELLE AURAIT PERDU CETTE PRIORITÉ, FAUTE PAR HQP D'AVOIR RÉSERVÉ LA CAPACITÉ DEPUIS LA SÉPARATION FONCTIONNELLE D'HYDRO-QUÉBEC

[84] NLH aborde la question de la réservation du transport sur les Lignes de CF parce qu'elle considère que, depuis 2000, il y a plus d'un utilisateur sur ces lignes, dont NLH depuis la Première demande, HQT et HQD, qu'il ne s'agit donc pas d'un lien interne de raccordement, comme le prétend HQT, mais d'un chemin devant être affiché sur OASIS et que la règle de la priorité de réservation s'applique.

[85] Pour établir qu'il y aurait plus d'un utilisateur des Lignes de CF, NLH réfère à la séparation fonctionnelle intervenue en 2000 entre HQT et HQD et infère de cela qu'il y a lieu de considérer qu'HQT et HQD sont des utilisateurs des Lignes de CF, ce qui en ferait un chemin devant être affiché sur OASIS. De plus, selon NLH, la séparation fonctionnelle ferait en sorte qu'HQT est l'acheteur en vertu du Power Contract.

[86] NLH conteste donc la prétention d'HQT voulant que les Lignes de CF aient été un lien de raccordement interne jusqu'au 1^{er} avril 2009, date de l'ouverture du chemin LAB-HQT.

[87] Sur un chemin, la règle de la priorité (premier arrivé, premier servi) de l'article 13.2 de la Partie II des Tarifs et conditions s'applique et le chemin doit faire l'objet d'un affichage sur OASIS.

[88] NLH soumet que la Centrale CF n'est pas dans la zone de réglage d'HQT et bien que le Labrador ne soit pas une zone de réglage reconnue par la *North American Electric Reliability Corporation* (NERC), ce territoire n'est pas *de facto* annexé à la zone de réglage du Québec.

[89] NLH ajoute que si ce chemin avait vraiment été un lien de raccordement interne, cela ne vaudrait que pour la période pendant laquelle l'énergie transitant sur cette ligne était acheminée pour servir un seul client. Ainsi, en vertu des Tarifs et conditions et de l'article 37.6 du *Code of Federal Regulations*, la qualification de « lien de raccordement interne » tombe lorsque plus d'un client demande d'utiliser les lignes.

[90] NLH conclut que le lien LAB-HQT n'est pas un lien de raccordement interne et que, selon les règles applicables, ce chemin aurait dû être affiché sur OASIS comme accessible aux clients d'HQT, au moins depuis 2004.

[91] NLH s'attarde ensuite à faire un lien entre la priorité d'accès au transport sur les Lignes de CF, ou sur ce que NLH considère un chemin, et la contrepartie au Power Contract.

[92] Selon NLH, depuis la séparation fonctionnelle, il serait devenu pertinent de se demander qui est la contrepartie actuelle au Power Contract avec CF(L)Co. : Hydro-Québec, HQP ou HQD.

[93] NLH s'appuie sur la décision D-2007-121¹³ de la Régie au soutien de sa prétention voulant que, depuis la séparation fonctionnelle d'Hydro-Québec, on doit voir comme contrepartie au Power Contract, une division d'Hydro-Québec.

[94] Donc, selon NLH, la Régie doit déterminer qui, d'HQP ou HQD, est le cocontractant de CF(L)Co depuis la séparation fonctionnelle, afin d'être en mesure d'apprécier, par la suite, les droits de NLH, HQP et HQD sur les Lignes de CF.

[95] D'après NLH, la seule façon pour HQD de faire valoir sa priorité de transport sur ces lignes serait d'invoquer le fait que le Power Contract inclut, à la fois, des dispositions relatives à l'approvisionnement et au service de transport.

[96] NLH soumet que depuis la séparation fonctionnelle d'Hydro-Québec en 2001, Hydro-Québec ne serait plus un *load serving entity* et elle ne pourrait plus bénéficier du *Service de transport en réseau intégré* en vertu de la Partie III des Tarifs et conditions, car seuls les réseaux municipaux et la Coopérative-de-Saint-Jean-Baptiste-de-Rouville peuvent utiliser ce service.

[97] Selon NLH, la modification de la LRÉ en juin 2000 et l'adoption par la Régie, en 2002, de la partie IV des Tarifs et conditions applicable spécifiquement à la charge locale, n'aurait pas enlevé aux composantes d'Hydro-Québec (HQP ou HQD) l'obligation de poser des gestes positifs, comme l'ensemble des participants au marché de gros de l'électricité, eu égard aux réservations de capacité de transport de l'électricité.

[98] Ainsi, HQP aurait dû réserver en mode import point à point à partir de 2001 pour importer la production achetée de CF(L)Co et la preuve révélerait qu'elle ne l'a pas fait.

¹³ Dossier P-110-1490.

[99] Comme HQP n'a pas acheté ce type de service de transport d'HQT, la Première demande de NLH aurait priorité sur celle d'HQD datée du 31 mars 2009, en vertu de la règle du premier arrivé, premier servi, édictée à l'article 13.2 des Tarifs et conditions :

« 13.2 Priorité de réservation : Le service de transport ferme à long terme de point à point est offert selon le principe du premier arrivé, premier servi, c'est-à-dire dans l'ordre chronologique de réservation du service par chaque client du service de transport. [...] »

[100] NLH réfère la Régie à la pièce NLH-20 (*Screen shot of TTC (Total Transfer Capability ou capacité totale), NATC (Non-Recallable Available Transfer Capability ou capacité garantie disponible) and RATC (Recallable Available Transfer Capability ou capacité non garantie disponible) posted for LAB-HQT path on March 31, 2009*) pour montrer et s'étonner qu'une inscription a rapidement été faite pour refléter la détention de la capacité de transport ferme par HQD et indiquer qu'il n'y avait pas de capacité ferme disponible sur le chemin LAB-HQT.

[101] Finalement, selon NLH, qu'HQP ou HQD soit la contrepartie de CF(L)Co au Power Contract, NLH aurait une priorité de 2 824 MW sur ces lignes.

6.1.3 TROISIÈME ARGUMENT DE NLH : SUBSIDIAIREMENT, MÊME SI LA RÉGIE DÉCIDAIT QU'HQP OU HQD A UNE PRIORITÉ POUR LE SERVICE DE TRANSPORT SUR LES LIGNES DE CF, L'ATC N'AURAIT PAS ÉTÉ CORRECTEMENT ÉTABLI, PUISQU'IL DOIT ÊTRE FONCTION DES ENGAGEMENTS CONTRACTUELS FERMES DES CONTRATS ENTRE HYDRO-QUÉBEC ET CF(L)Co

[102] Selon NLH, l'ATC sur les Lignes de CF aurait dû être établi sur la base des obligations contractuelles fermes au Power Contract.

[103] Elle s'appuie, entre autres, sur le témoignage de l'expert Robert Sinclair qui, bien qu'il accepte l'idée que les droits de transport des ressources alimentant la charge locale puissent être basés sur l'usage historique du réseau, précise cependant qu'ils doivent être reliés au transport ferme sur le réseau (*commensurate with the firmness of the transmission flows*).

[104] NLH et son expert Sinclair font donc la distinction entre *historical firm usage* et *historical non-firm usage*. NLH soumet donc qu'il faut considérer les flots historiques fermes et, pour ce faire, il est nécessaire de s'en remettre aux contrats à la base de ces flots.

[105] Le Power Contract prévoit les quantités maximum auxquelles Hydro-Québec a droit en hiver et en été, soit un maximum de 4 382,6 MW par heure pendant les mois d'octobre, novembre, décembre, janvier, février, mars, avril et mai de chaque année, et un maximum de 4 163,5 MW par heure pendant les mois de juin, juillet, août et septembre de chaque année.

[106] Le même contrat prévoit la possibilité de ventes supplémentaires au-delà de ces niveaux de capacité en mégawatts indiqués au paragraphe précédent, mais ces ventes supplémentaires sont faites si, et seulement si, CF(L)Co décide qu'elle a la flexibilité disponible pour ce faire. C'est ce qui explique, selon NLH, que des ventes supplémentaires aient été réalisées au-delà des puissances mentionnées au contrat. Ces ventes additionnelles ne sauraient cependant, en aucun cas, être assimilées à des ventes de capacité ferme.

[107] NLH réfère également au contrat « *Churchill Falls Guaranteed Winter Availability Contract* » (le contrat GWAC) conclu en 1998 entre Hydro-Québec et CF(L)Co.

[108] Selon NLH, ce contrat permet à Hydro-Québec d'acheter de la capacité ou de l'énergie additionnelle, en autant qu'elle soit disponible. Le contrat GWAC ne crée qu'une obligation conditionnelle ou suspensive pour CF(L)Co et les quantités d'énergie prévues à ce contrat ne sauraient être considérées comme de l'énergie ou de la capacité ferme mise à la disposition d'Hydro-Québec.

[109] Puisque le contrat GWAC ne prévoit pas de livraisons fermes, NLH conclut qu'HQT ne peut tenir compte que d'un maximum de 4 083 MW en hiver et 3 863 MW en été pour établir l'ATC sur les Lignes de CF ou le chemin LAB-HQT, comme le désigne NLH. Il s'ensuivrait, considérant la capacité totale de ces lignes, que l'ATC sur ces lignes serait de 1 120 MW en hiver et 1 339 MW en été, si l'ATC était établi conformément aux dispositions de l'Appendice C des Tarifs et conditions.

6.2 POSITION D'HQT

6.2.1 ÉNONCÉ INTRODUCTIF

[110] Dans un énoncé introductif, HQT traite d'abord du rôle de la Régie en matière de plaintes et attire son attention sur certains éléments contextuels pertinents à l'analyse des plaintes de NLH.

Rôle de la Régie en matière de plaintes

[111] Se référant aux articles 98 et 101 de la LRE, HQT souligne que, dans le cadre de l'examen d'une plainte, la Régie vérifie si l'application des Tarifs et conditions a été suivie par HQT et, en cas de défaut, ordonne des mesures qu'elle détermine concernant l'application de ces Tarifs et conditions dans le délai qu'elle fixe.

« 98. Lorsque la Régie examine la plainte, elle vérifie si l'application des tarifs et des conditions de transport ou de distribution d'électricité ou l'application des tarifs et des conditions de fourniture, de transport, de livraison ou d'emménagement de gaz naturel a été suivie par le transporteur d'électricité ou le distributeur.

101. Lorsque la Régie considère la plainte fondée, elle ordonne au transporteur d'électricité ou au distributeur d'appliquer, dans le délai qu'elle fixe, les mesures qu'elle détermine concernant l'application des tarifs et des conditions; elle peut également en établir la date d'application. » [HQT souligne]

[112] Dans le cadre de l'examen des plaintes de NLH, HQT soutient que la Régie doit se replacer à l'époque pertinente où HQT a pris des décisions portant sur le traitement de la Première demande et voir si HQT a appliqué correctement les Tarifs et conditions. Selon HQT, la Régie ne serait pas liée par les conclusions des plaintes, puisqu'elle peut déterminer les mesures concernant l'application des Tarifs et conditions, comme le prévoit l'article 101 de la LRE.

[113] NLH a le fardeau de démontrer l'existence d'une contravention aux Tarifs et conditions en identifiant les dispositions des Tarifs et conditions qui n'auraient pas été correctement appliquées dans le traitement de la Première demande et de faire la preuve des faits au soutien de cette contravention. À cet égard, HQT réfère la Régie, entre autres, à sa décision D-2008-136¹⁴.

¹⁴ Dossiers P-110-1565, 1566 et 1597.

[114] HQT soumet que la Régie, dans son évaluation de la preuve, doit tenir compte de la crédibilité et de la force probante des témoins entendus, notamment du témoignage de l'expert Sinclair. Selon HQT, l'expertise de ce témoin et la force probante de son témoignage sur certains sujets seraient faibles, notamment sur les questions suivantes : le point HQT comme *trading hub*, *an ideal location*, la Centrale CF en tant que *compelling candidate for redispatch*, des opinions d'ordre juridique voulant qu'une centrale, source d'électricité patrimoniale, ne puisse être une ressource désignée du Distributeur ou sur les droits contractuels d'HQP et CF(L)Co.

[115] HQT souligne que, dans le cadre de l'examen de ces plaintes, la Régie n'est pas appelée à statuer sur des droits contractuels entre Hydro-Québec et CF(L)Co, puisque ces parties ne sont pas devant elle. S'appuyant sur la décision D-2009-061¹⁵, HQT rappelle que l'examen d'une plainte n'est pas une commission d'enquête sur les faits et gestes d'HQT et que les allégations et les éléments de preuve qui se rapportent à une décision d'HQT ou à une situation qui ne fait pas l'objet d'une plainte sont non pertinents et inadmissibles en preuve, dans la mesure où ils ne permettent pas à la Régie d'apprécier si ces décisions contrevenaient ou non aux Tarifs et conditions au moment où elles ont été prises.

[116] HQT souligne le fait que NLH est progressivement passée de plaintes portant sur certaines violations spécifiques des Tarifs et conditions dans le traitement de la Première demande à un procès de la conduite générale d'HQT, en l'absence de griefs et de conclusions spécifiques.

[117] Toujours au niveau du rôle de la Régie en matière de plainte, HQT rappelle la jurisprudence constante de la Régie voulant qu'on ne puisse ajouter aux Tarifs et conditions dans le cadre d'une plainte¹⁶. Ainsi, NLH ne peut, sous prétexte d'une plainte relative à l'application des Tarifs et conditions, rechercher une modification ou une interprétation des Tarifs et conditions qui, par sa nature ou ses effets, en constitue une modification.

¹⁵ Dossier P-110-1565.

¹⁶ Décision D-2009-026, dossier P-110-1597, page 10.

[118] Finalement, HQT, s'appuyant sur les décisions D-2008-059¹⁷, D-2009-025¹⁸ et D-98-18¹⁹ de la Régie, soumet que NLH ne peut, dans le cadre d'une plainte, rechercher un remède ou une mesure purement théorique ou uniquement déclaratoire. Plus spécifiquement, HQT conclut que la Régie ne devrait pas intervenir à l'égard des questions soulevées par NLH qui sont purement théoriques ou qui recherchent uniquement une déclaration de la Régie quant à l'interprétation des Tarifs et conditions.

Éléments contextuels pertinents à l'analyse des plaintes

[119] S'appuyant sur le témoignage du représentant de NLH, le témoin Gilbert Bennett, HQT souligne qu'il y a lieu de se demander si le dépôt de plaintes et la formulation de certains griefs ou remèdes ne découlent pas d'insatisfactions de NLH de ne pas pouvoir utiliser le processus tarifaire d'études d'impact à des fins purement exploratoires pour mener ses propres analyses coûts/bénéfices et définir son projet de développement hydro-électrique du Bas-Churchill.

[120] Les extraits suivants du témoignage de monsieur Bennett indiqueraient que les insatisfactions de NLH seraient sans aucun rapport avec de réelles violations des Tarifs et conditions mais témoigneraient plutôt d'une mauvaise lecture de l'objet ou de la portée des études d'impact et d'attentes non fondées entretenues par NLH :

« A. [...] Five different options varying in total capacity from 1100 up to 2824 megawatts were put forward in the service application as a means to organize a study of the range of different capacities. The intent was to understand the incremental impacts that the range of different service requests would have on the system, and the incremental cost associated with the different upgrades that might be required to accommodate the different capacity requirements. So that a cost benefit analysis could be performed by NLH.

[...]

On March 7, 2006, a system impact study agreement was executed. A schedule for completion of the study of the different options was included. The results of the studies were received during a period commencing in late 2006 and ending in late 2007. Contrary to our expectations, these studies did not provide us with the information that we require to move forward with our transmission service request, and we do not believe that the studies are complete. The results of the system study did not reveal any significant variation in the extent of upgrades required to accommodate the range of transmission service capacity studied.

¹⁷ Dossier P-110-1544.

¹⁸ Dossier P-110-1566.

¹⁹ Dossier R-3396-98.

Regardless of whether 1100 or 2824 megawatts of service is required, the upgrades to the HQT system were the same. [...]

A. [...] What's important for us in this part of the study is understanding whether there were any break points, or in other words, how much capacity might be made available for a given amount of upgrade. That's why this study is organized in varying capacity levels, so that we can see the magnitude of the investment that's associated with each of the capacities.

[...]

Q. So you mentioned bottlenecks; you talked earlier on of breaking point, so I understand you want to understand the inflection point of where – what would cost – what all of those upgrade costs, depending on those information.

A. Right. There's two fundamental questions: one, how much capacity might be available to meet our service request. Secondly, once you undertake an upgrade, how much capacity would be made available for use.

We are trying to optimize the amount of capacity that we would receive for the investment in upgrades that might be required²⁰. »

[121] Selon HQT, ce témoignage indique que :

« NLH considèrerait la réalisation d'études d'impact, non pas comme un processus permettant au Transporteur de définir « le projet d'expansion du réseau de transport le moins coûteux » au sens de l'Appendice D des Tarifs et conditions, mais bien comme une démarche exploratoire à options et recombinaisons multiples lui permettant de colliger de l'information utile à des fins financières pour préciser commercialement son projet de développement hydroélectrique du Bas Churchill. »

[122] NLH aurait donc pris ses propres attentes pour des obligations d'HQT et a confondu ses insatisfactions avec des contraventions aux Tarifs et conditions.

[123] De plus, selon HQT, la preuve montre que la démarche de NLH, au niveau de la Première demande et des plaintes, serait exploratoire et destinée à obtenir des conseils ou directives de la Régie ou de négocier (*make a deal*), sans égard aux règles applicables.

[124] HQT soumet que ces éléments contextuels sont pertinents à l'appréciation de la preuve et des arguments de NLH.

²⁰ Notes sténographiques (NS) du 19 janvier 2010, volume 1, pages 104, 105, 129 et 134.

6.2.2 ÉNONCÉ SPÉCIFIQUE À LA PLAINTÉ P-110-1565

[125] HQT identifie cinq griefs qui lui sont adressés dans cette plainte :

Premier grief : HQT a agi en violation des articles 13.2 et 36.3 des Tarifs et conditions, considérant son défaut de reconnaître à NLH, à la suite du dépôt de la Première demande, un droit de transport (Partie II des Tarifs et conditions) sur les Lignes de CF prioritaire au droit de transport d'HQD en vertu de la Partie IV des Tarifs et conditions aux fins d'alimenter la charge locale;

Deuxième grief : HQT a agi en violation de l'article 4 des Tarifs et conditions, considérant son défaut (i) d'afficher sur OASIS l'ATC sur les Lignes de CF avant le 1^{er} avril 2009, (ii) d'afficher sur OASIS le chemin LAB-HQT avant le 1^{er} avril 2009 et (iii) d'afficher sur OASIS des informations précises et compréhensibles pour tous les usagers relativement au chemin LAB-HQT et des références aux plaintes de NLH quant aux droits existants sur le chemin LAB-HQT;

Troisième grief : HQT a agi en violation des articles 15.2 et 17.5 des Tarifs et conditions et de l'Appendice C, considérant (i) son défaut de déterminer l'ATC sur les Lignes de CF avant le 1^{er} avril 2009, (ii) l'utilisation d'une méthodologie inadéquate pour évaluer l'ATC sur les Lignes de CF jusqu'au 1^{er} avril 2009, ayant pour effet de sous-évaluer l'ATC et (iii) l'utilisation d'une méthodologie inadéquate pour évaluer l'ATC disponible sur le chemin LAB-HQT depuis son ouverture le 1^{er} avril 2009;

Quatrième grief : HQT a agi en violation des articles 4 et 17 des Tarifs et conditions, considérant le délai d'affichage injustifié de la Première demande, déclarée complète le 20 janvier 2006, soit un délai de 12 jours;

Cinquième grief : HQT a agi en violation des articles 17 et 19 des Tarifs et conditions, considérant la commission d'erreurs dans la préparation de l'étude d'impact de la Première demande.

[126] HQT souligne que le quatrième grief semble avoir été abandonné. Quant au cinquième grief, elle en traite dans le cadre de la plainte P-110-1597.

[127] Traitant du premier grief (le défaut d'avoir reconnu à NLH un droit de transport prioritaire à celui d'HQD sur les Lignes de CF), HQT relate les faits pertinents aux paragraphes 4 à 37 de son *Énoncé de positions et argumentation* (argumentation écrite). À l'audience orale, HQT a particulièrement attiré l'attention de la Régie sur les faits suivants²¹ :

- La lettre du 14 mai 2007 de NLH²² où elle dénonce une sous-évaluation de l'ATC à hauteur de 450 MW;
- La lettre d'HQT du 11 décembre 2007²³, soit la décision d'HQT à l'origine de la plainte et portant sur le fait que la Centrale CF soit une centrale désignée, qu'HQT soit assujettie à la partie IV des Tarifs et conditions aux fins de l'alimentation de la charge locale et, qu'en conséquence, aucun ATC n'avait été établi ou affiché;
- Le dépôt de la plainte devant la Régie le 11 janvier 2008 et les modifications apportées à cette plainte, neuf mois plus tard, le 31 octobre 2008;
- Le 31 octobre 2008, NLH produit le rapport de son expert Sinclair, dépose une troisième demande de service de transport et apporte des amendements majeurs à sa plainte;
- En date du 31 octobre 2008, NLH conteste le statut de la Centrale CF comme ressource désignée et prend la position que ses droits de transport en vertu de la partie II des Tarifs et conditions en date du 19 janvier 2006 sont des droits de transport antérieurs et prioritaires à tout droit de transport que pourrait invoquer HQD en vertu de la partie IV des Tarifs et conditions. NLH ne limite pas sa contestation, comme à l'origine, à une question de sous-évaluation à hauteur de 450 MW de l'ATC sur les Lignes de CF.

[128] HQT souligne que l'amendement apporté à la plainte en date du 31 octobre 2008 change complètement cette plainte et que le cœur de la question est maintenant de savoir si la Centrale CF est une ressource désignée d'HQD.

[129] Aux paragraphes 38 à 57 de son argumentation écrite, HQT aborde d'abord cette question d'une façon générale pour réfuter la prétention de NLH et de son expert Sinclair voulant que la Centrale CF ne soit pas une ressource désignée d'HQD.

²¹ NS, 10 février 2010, volume 16, pages 82 à 86.

²² Pièce NLH-9, dossier P-110-1565.

²³ Pièce NLH-12, dossier P-110-1565.

[130] Selon HQT, il y a trois façons de désigner une ressource :

- En vertu de l'article 38.1 des Tarifs et conditions (*« les centrales pouvant servir à alimenter la charge locale du Distributeur en date du 1^{er} janvier 2001 font partie des ressources du Distributeur tant que le Distributeur ne fournira pas un avis écrit à l'effet contraire au Transporteur »*). HQT fait remarquer que, même si le mot *désignée* n'est pas utilisé dans cet extrait de l'article 38.1 des Tarifs et conditions, il va de soi que ces centrales sont des ressources désignées du Distributeur, puisque cette disposition est sous le titre « Désignation des ressources du Distributeur »;
- Par l'envoi d'un avis suivant l'article 38.2 des Tarifs et conditions pour la désignation d'une nouvelle ressource;
- Par l'effet de la LHQ, du Décret patrimonial et de la LRE qui font en sorte que les centrales sources de l'électricité patrimoniale sont, comme l'électricité patrimoniale, des ressources désignées²⁴.

[131] Selon HQT, les centrales sources de l'électricité patrimoniale correspondent, à quelques mégawatts près, aux centrales qui servaient à alimenter la charge locale au 1^{er} janvier 2001. Il y a donc adéquation au niveau de ces centrales en 2001 : elles sont les centrales qui alimentent la charge locale et les centrales sources de l'électricité patrimoniale²⁵.

[132] Pour HQT, la Centrale CF est désignée nommément, depuis au moins 2001, en vertu de l'article 37.1 des Tarifs et conditions comme ressource du Distributeur aux fins de l'alimentation de la charge locale et également comme une ressource du Distributeur aux fins de l'approvisionnement de l'électricité patrimoniale²⁶.

[133] À cet égard, HQT s'appuie sur le témoignage de monsieur Daniel Mongeon, chef, programmation et optimisation, direction approvisionnement en électricité d'HQD. Ce dernier a expliqué qu'il envoyait chaque année à HQT une lettre de désignation où la Centrale CF est spécifiquement indiquée. Cette lettre de désignation réfère au plan des ressources et des charges²⁷. Une lettre semblable est envoyée par HQD à HQT depuis au moins 2001²⁸.

²⁴ NS, 10 février 2010, volume 16, pages 88 et 89.

²⁵ NS, 10 février 2010, volume 16, page 90.

²⁶ NS, 10 février 2010, volume 16, pages 94 à 96.

²⁷ Pièce NLH-38, dossier P-110-1565.

²⁸ Pièce NLH-39, dossier P-110-1565.

[134] Cette façon de désigner les ressources d'HQT serait conforme aux dispositions de l'article 37.1 des Tarifs et conditions où sont indiquées les informations requises annuellement du Distributeur, dont « *une description [...] des ressources du Distributeur (actuelles et prévues sur 10^{ans}), devant inclure dans le cas de chaque ressource : la taille du groupe et la puissance provenant de ce groupe qui doit être désignée en tant que ressource du Distributeur, [...] incluant les centrales servant à la livraison de l'électricité patrimoniale [...]*²⁹ ».

[135] HQT souligne que le témoignage de monsieur Mongeon d'HQT est corroboré par celui de monsieur Sylvain Clermont, ingénieur, chef réseaux voisins, direction commercialisation, d'HQT, et que cette preuve ne peut être ignorée³⁰.

[136] Selon HQT, le texte de l'article 38.1 *in fine* des Tarifs et conditions pose les deux questions suivantes : est-ce que la Centrale CF pouvait servir à alimenter la charge locale au 1^{er} janvier 2001 et est-ce que cet article opère la désignation de ces centrales par l'effet des Tarifs et conditions sans qu'il n'y ait d'autre acte de désignation que l'approbation par la Régie de ce texte³¹?

[137] Sur la question de fait portant sur l'utilisation de l'électricité en provenance de la Centrale CF, HQT souligne la preuve non contredite et admise par NLH³² voulant que cette centrale serve à alimenter une part importante de la charge locale du Québec.

[138] HQT cite des extraits³³ du témoignage de monsieur Louis-Omer Rioux, directeur Contrôle des mouvements d'énergie d'HQT, qui peuvent se résumer comme suit :

- L'électricité en provenance de la Centrale CF est traitée comme une ressource désignée qui sert à l'alimentation de la charge locale;
- Cette ressource est incluse au plan des ressources chaque jour et 365 jours par année;
- La Centrale CF alimente une part importante de la charge locale, soit 5 000 MW sur un total de 36 000 MW;
- Si le réseau était privé de cette charge à long terme, il faudrait modifier le réseau. À court terme, pour maintenir la fiabilité du réseau sans la charge de la Centrale CF, il faudrait importer de l'électricité ou faire du délestage;

²⁹ NS, 10 février 2010, volume 16, pages 93 et 94.

³⁰ NS, 10 février 2010, volume 16, page 96.

³¹ NS, 10 février 2010, volume 16, page 97.

³² NS, 10 février 2010, volume 16, page 103.

³³ NS, 10 février 2010, volume 16, pages 98 à 102.

- HQT a toujours eu accès, sauf en cas de panne, à l'électricité de la Centrale CF, à hauteur de la puissance demandée.

[139] HQT réfute l'argument de NLH voulant que la Centrale CF ne puisse être une ressource désignée du Distributeur parce que cette électricité pourrait faire l'objet d'une vente à des tiers.

[140] HQT soumet d'abord qu'il n'y a aucune preuve à l'effet que l'électricité de la Centrale CF fasse l'objet de vente à des tiers. Au contraire, selon le témoignage de monsieur Rioux, l'électricité de cette centrale a toujours servi à la charge locale. De plus, même si l'électricité de cette centrale était vendue à des tiers, cela ne changerait pas son statut de centrale désignée du Distributeur. À cet égard, HQT réfère à une décision de la FERC où il est écrit :

« It was not the Commission's intent to prohibit the network customer from engaging in non-firm sales from idle designated network resources. We find that the non-firm operation of network resources will not affect the availability of such resources on a firm basis because such non-firm uses are subject to interruption³⁴. »

[141] Selon HQT, l'article 38.1 *in fine* des Tarifs et conditions pose également une question de droit : est-ce que cet article opère la désignation de ces centrales par l'effet des Tarifs et conditions sans qu'il n'y ait d'autre acte de désignation que l'approbation par la Régie de ce texte?

[142] HQT souligne d'abord que l'expert Sinclair n'a pas procédé à l'étude des textes avant de conclure, sur la base de ce que ses procureurs lui ont dit, que la Centrale CF ne pouvait être désignée.

[143] HQT rappelle l'évolution des articles 1.40.1, 37.1 et 38.1 des Tarifs et conditions depuis la décision D-2002-95³⁵.

[144] L'évolution de ces textes commence par la demande de la Régie que la desserte de la charge locale fasse l'objet d'une nouvelle partie IV des Tarifs et conditions. HQT cite, notamment, l'extrait suivant de cette décision :

³⁴ Énoncé de positions et argumentation d'HQT, dossier P-110-1565, page 22, paragraphe 97.

³⁵ NS, 10 février 2010, volume 16, pages 108 à 116; énoncé de faits historiques et juridiques, paragraphes 57 à 79.

« Afin de refléter adéquatement les distinctions de cette nature, la Régie demande au transporteur de préciser dans les « Tarifs et conditions » les conditions relatives à la desserte de la charge locale lorsque les ressources utilisées font partie de l'électricité patrimoniale et celles applicables lorsque des ressources ne faisant pas partie de l'électricité patrimoniale sont utilisées. Il serait également approprié de préciser, en fournissant les références pertinentes, que les coûts des services complémentaires pour le volume d'électricité patrimoniale de 165 TWh/an sont inclus dans le tarif moyen de fourniture de 2,79 ¢/kWh et que, par conséquent, le distributeur n'a pas à les payer³⁶. » [HQT souligne]

[145] Selon HQT, la Régie a fait un lien évident entre les centrales sources de l'électricité patrimoniale et l'électricité patrimoniale³⁷.

[146] HQT réfère aux modifications apportées à l'article 1.40.1 des Tarifs et conditions au niveau de la définition de « ressource du Distributeur » les 25 juin et 18 octobre 2002 et aux modifications de concordance apportées à l'article 38.1 des Tarifs et conditions qui portent sur la « Désignation des ressources du Distributeur ».

[147] HQT résume l'évolution des textes en indiquant que l'article 1.40.1 est devenu un article qui énumère des ressources alors que l'article 38.1 est l'article qui désigne les ressources du Distributeur³⁸. Ainsi, l'article 38.1 traite des centrales qui font partie des ressources du Distributeur.

[148] Selon HQT, les articles 1.40.1 et 38.1 indiquent l'intention d'assurer deux choses : que l'électricité patrimoniale est une ressource et que les centrales sources de cette ressource sont celles qui étaient là au moment de l'adoption, par le législateur, du principe de l'électricité patrimoniale en 2001³⁹.

[149] HQT cite l'article 37.1 des Tarifs et conditions comme une illustration de cette intention. Cet article dit bien que le plan des ressources du Distributeur doit indiquer « la taille du groupe et la puissance provenant de ce groupe qui doit être désignée en tant que ressource du Distributeur, incluant les centrales servant à la livraison de l'électricité patrimoniale [...] ». Il n'y aurait aucun doute, selon HQT, que les centrales servant à l'électricité patrimoniale réfèrent aux ressources du groupe qui sont désignées⁴⁰.

³⁶ Décision D-2002-95, dossier R-3401-98, pages 336 et 337.

³⁷ NS, 10 février 2010, volume 16, page 109.

³⁸ NS, 10 février 2010, volume 16, pages 111 et 112.

³⁹ NS, 10 février 2010, volume 16, pages 111 et 112.

⁴⁰ NS, 10 février 2010, volume 16, pages 112 et 113.

[150] HQT réfute également la thèse de NLH selon laquelle l'électricité patrimoniale pourrait être désignée, sans désignation des centrales⁴¹.

[151] HQT rappelle que l'article 22 de la LHQ oblige Hydro-Québec à assurer un approvisionnement patrimonial fiable et sécuritaire. Hydro-Québec ne peut livrer aux Québécois 165 térawattheures d'électricité si elle n'a pas les droits de transport correspondants. Pour avoir ces droits de transport prioritaire (partie IV des Tarifs et conditions), il faut savoir d'où vient l'électricité. Pour savoir d'où vient l'électricité, il faut désigner les centrales⁴².

[152] L'argument de NLH voulant qu'on ne puisse désigner une centrale en soi serait par ailleurs contredit par le texte même de l'article 1.40.1 des Tarifs et conditions tel qu'approuvé par la Régie, où le mot « centrale » apparaît précisément.

[153] Quant à l'argument de NLH voulant que l'article 38.1 *in fine* ne comprend pas le mot « désigné » et que cet article ne ferait que référer à des ressources « désignables », HQT précise que cette disposition se retrouve à un article des Tarifs et conditions intitulé « Désignation des ressources du Distributeur ».

[154] De plus, HQT souligne que d'autres dispositions du même article 38.1 n'utilisent pas le mot « désigné » mais réfèrent clairement aux ressources désignées du Distributeur. Ainsi en est-il de cet extrait de l'article 38.1 :

« Les ressources du Distributeur ne peuvent inclure les ressources, ou toute partie des ressources, qui font l'objet d'un engagement pour une vente à un tiers d'une charge autre que la charge locale [...] sur une base non interruptible. »

[155] Selon HQT, il n'y aurait aucun doute que cette disposition vise des ressources désignées et indique qu'une ressource ne peut être désignée s'il y a un engagement de vente à des tiers sur une base non interruptible⁴³.

[156] HQT réfute également l'argument de NLH voulant que le Distributeur ne puisse désigner une centrale dont il n'est pas propriétaire. HQT rappelle qu'à l'exception des centrales en réseau autonome, HQD n'est propriétaire d'aucune centrale du parc de production d'Hydro-Québec. Selon cet argument de NLH, le Distributeur ne pourrait désigner aucune centrale, puisqu'il n'en est pas propriétaire.

⁴¹ NS, 10 février 2010, volume 16, pages 113 à 116.

⁴² NS, 10 février 2010, volume 16, pages 114 à 116.

⁴³ NS, 10 février 2010, volume 16, pages 121 et 122.

[157] De plus, le texte de l'article 38.2 des Tarifs et conditions suggère que le propriétaire d'une ressource désignée puisse être une autre entité que le Distributeur⁴⁴.

[158] HQT ajoute que si le concept de propriété existe à l'article 30.1 de la partie III des Tarifs et conditions, ce concept est exclu de la partie IV des Tarifs et conditions. La Régie a implicitement rejeté un tel argument dans sa décision D-2002-286 puisqu'elle n'y a pas retenu l'argument du Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec voulant qu'on retrouve à l'article 38 le concept de possession ou propriété. La Régie a approuvé le texte de l'article 38.1 sans aucune référence à la propriété ou la possession des centrales.

[159] HQT traite ensuite du témoignage de l'expert Sinclair, selon lequel, la Centrale CF ne peut être une ressource désignée du Distributeur. L'expert Sinclair s'appuie sur l'extrait suivant de la décision D-2002-286 qu'il reprend dans son rapport :

« La Régie comprend, du témoignage du transporteur, que la production achetée par le distributeur, en vertu du décret relatif à l'électricité patrimoniale, est une ressource désignée, contrairement aux centrales pouvant fournir cette électricité⁴⁵. »

[160] HQT souligne que l'expert Sinclair n'a pas lu le Décret patrimonial ni la totalité du témoignage de monsieur Roberge auquel il réfère dans son rapport. L'expert Sinclair n'aurait pas suivi l'évolution des textes des articles 1.40.1 et 38.1 des Tarifs et conditions ni lu la LHQ ou la LRE avant d'affirmer dans son rapport que la Centrale CF ne pouvait être une ressource désignée⁴⁶.

[161] Selon HQT, l'extrait de la décision D-2002-286 cité par l'expert Sinclair ne saurait être un précédent appuyant la thèse de NLH voulant que l'électricité patrimoniale puisse être désignée mais pas les centrales pouvant fournir cette électricité. D'abord, la Régie dans sa décision D-2002-286 n'a fait que mentionner sa compréhension du témoignage de monsieur Roberge mais n'a pas retenu ce témoignage dans sa décision, puisqu'elle a accepté les textes soumis par HQT, soit les articles 1.40.1 et 38.1. De plus, la Régie a mentionné dans cette décision qu'advenant un conflit entre l'article 1.40.1 et les articles 37.1 et 38.1, ce point pourrait être soulevé, si nécessaire, lors d'une prochaine cause tarifaire⁴⁷.

⁴⁴ NS, 10 février 2010, volume 16, pages 127 à 129.

⁴⁵ Décision D-2002-286, dossier R-3401-98, page 15.

⁴⁶ NS, 10 février 2010, volume 16, pages 133 et 134.

⁴⁷ NS, 10 février 2010, volume 16, pages 134 et 135.

[162] Donc, selon HQT, ce qui compte dans cette décision D-2002-286, ce n'est pas ce qu'un témoin aurait dit ou ce que la Régie aurait compris de ce témoignage mais ce qu'elle a décidé relativement au texte des articles 1.40.1 et 38.1⁴⁸.

[163] HQT aborde ensuite⁴⁹ l'argument constitutionnel soumis par NLH. HQT souligne d'abord que cet argument n'apparaît pas aux procédures et qu'aucun avis n'a été donné au procureur général du Québec, contrairement à ce que requis lorsqu'un argument constitutionnel est soumis.

[164] HQT soutient par ailleurs que le seul effet de la désignation de la Centrale CF, une centrale située à l'extérieur du territoire du Québec, est d'accorder des droits prioritaires sur le réseau d'HQT situé au Québec suivant la partie IV des Tarifs et conditions. Il n'y aurait donc pas d'effet extraterritorial inconstitutionnel du fait de la désignation de cette centrale comme ressource du Distributeur.

[165] HQT aborde un autre argument de NLH basé sur le texte de l'article 36.2 des Tarifs et conditions, stipulant ce qui suit :

« Le Distributeur doit désigner les ressources qui sont disponibles, sous le contrôle du Transporteur. »

[166] Selon NLH, la Centrale CF n'est pas une centrale qui peut être désignée parce qu'elle n'est pas sous le contrôle d'HQT. Cette dernière soumet que cet argument de NLH n'est pas compatible avec la preuve au dossier.

[167] HQT réfère à cet effet au témoignage de monsieur Rioux d'HQT⁵⁰ qui porte, entre autres, sur le fait que la Centrale CF est considérée comme une ressource désignée et est traitée quotidiennement comme telle, que cette centrale fait partie de la zone de réglage du Québec et est considérée *on system* et que HQT a accès à l'électricité de la Centrale CF pour alimenter la charge locale en tout temps, à hauteur de la puissance qu'elle demande. Sur le plan des opérations, monsieur Rioux explique qu'il est convenu entre les parties que la direction, la programmation, le contrôle sécurité et le *balancing authority* sont toutes des fonctions assumées par HQT.

⁴⁸ NS, 10 février 2010, volume 16, page 139.

⁴⁹ NS, 10 février 2010, volume 16, pages 141 à 143.

⁵⁰ NS, 5 février 2010, volume 14, pages 101 et 102 et 117 à 121.

[168] HQT conclut donc que la Centrale CF est *de facto* sous le contrôle d'HQT pour des raisons convenues, acceptées et parfaitement assumées depuis toujours⁵¹.

[169] En ce qui a trait à la question de la priorité de transport⁵², HQT réfère à l'article 13.2 des Tarifs et conditions où il est clairement indiqué que les clients de la charge locale ont la priorité numéro 1.

[170] La question est donc de savoir qui, d'Hydro-Québec ou de NLH, a des droits prioritaires. Pour soutenir ses prétentions voulant que ses droits soient prioritaires à ceux d'Hydro-Québec en date du 19 janvier 2006, NLH doit démontrer qu'Hydro-Québec n'a aucun droit de transport prioritaire sur les Lignes de CF, en dépit de l'usage qu'elle fait de ces lignes depuis 40 ans aux fins de l'alimentation de la charge locale⁵³.

[171] Selon HQT, un tel argument ne tient pas. Lorsqu'HQT alimente la charge locale, l'électricité qui transite sur un chemin bénéficie d'un droit de transport prioritaire en vertu de cette partie IV des Tarifs et conditions, sans qu'il soit nécessaire de signer de convention de service et de payer des frais tarifés autres que ceux annuellement déterminés par la Régie⁵⁴.

[172] HQT a donc des droits de transport sur les Lignes de CF antérieurs au 19 janvier 2006 et à hauteur des mesures de transit réelles sur ces lignes depuis des décennies. L'ouverture du chemin LAB-HQT n'a pas changé cela.

[173] HQT réfute comme non pertinents⁵⁵ les arguments de NLH basés sur le Power Contract. Selon HQT, la stratégie de NLH d'introduire ce contrat n'a rien à voir avec l'application de la partie IV des Tarifs et conditions. La question devant la Régie est plutôt de savoir si HQT a violé les Tarifs et conditions. Pour ce faire, la Régie doit se mettre à la place d'HQT et, ce faisant, conclure qu'HQT n'est pas au fait des modalités des contrats entre Hydro-Québec et CF(L)Co. HQT connaît plutôt la puissance et l'énergie transportées sur les Lignes de CF aux fins de l'alimentation de la charge locale à partir d'une centrale désignée.

⁵¹ NS, 10 février 2010, volume 16, page 152.

⁵² NS, 10 février 2010, volume 16, page 153 et suivantes.

⁵³ NS, 10 février 2010, volume 16, page 154.

⁵⁴ NS, 10 février 2010, volume 16, page 155.

⁵⁵ NS, 10 février 2010, volume 16, pages 161 à 164.

[174] HQT rappelle que l'inscription affichée sur OASIS le 30 mars 2009 à la suite de l'ouverture du chemin LAB-HQT n'est pas une réservation mais une information qu'il devenait nécessaire d'afficher en relation avec ce nouveau chemin⁵⁶. HQT réitère qu'en vertu de la partie IV des Tarifs et conditions, HQD n'a pas à faire de réservation pour bénéficier de sa priorité de transport pour la desserte de la charge locale.

[175] L'inscription Québec-ressource désignée (QCRD) du 30 mars 2009 informait donc les usagers d'OASIS que, à compter du 1^{er} avril 2009, 4 885 MW transitaient sur ce chemin en provenance d'une centrale désignée pour alimenter la charge locale⁵⁷.

[176] Cette inscription, selon HQT, ne faisait que préserver des droits d'Hydro-Québec exercés depuis 40 ans.

[177] HQT souligne que la préservation des droits acquis pour la desserte de la charge locale est tout à fait conforme aux décisions de la FERC, de l'aveu même des experts Robert Sinclair et Philip Hanser. L'expert Hanser réfère plus particulièrement au passage suivant de l'Ordonnance n° 888 de la FERC :

« The transmission provider may reserve in its calculation of ATC transmission capacity necessary to accommodate native load growth reasonably forecasted in its planning horizon [...] »⁵⁸.

[178] À cet égard, HQT cite les extraits suivants des rapports des experts Hanser et Sinclair :

Rapport de P.Q. Hanser, décembre 2008, paragraphe 43, pièce HQT-30 :

« To prevent native load customers from being harmed, FERC has determined that the native load customers of vertically-integrated utilities should have access to the same generation sources that they had access to prior to the implementation of open access. »

⁵⁶ NS, 10 février 2010, volume 16, page 165 et suivantes.

⁵⁷ NS, 10 février 2010, volume 16, page 165.

⁵⁸ Ordonnance n° 888, page 323.

Rapport de R.A. Sinclair, octobre 2008, page 17, pièce NLH-12-C, onglet 70 :

« The Heritage Pool is similar to the native-load arrangement typically established under pro-forma OATTs in the U.S. Because the native load customers have paid for the generation and transmission facilities prior to open access, it is fair that their demands are met from the existing facilities. What is different in the case of HQD is the status of the resources deployed by HQP to meet the Heritage Pool requirements. In particular, the typical arrangement under the OATT is that the underlying units that supply native load obligations are designated as network resources and thereby receive network transmission rights. »

[179] HQT soumet que l'ouverture des marchés dans les années 90 ou l'ouverture du chemin LAB-HQT le 1^{er} avril 2009 n'a pas changé l'objectif de protéger les droits des clients de la charge locale⁵⁹. Ainsi, la thèse de NLH, voulant que la charge locale ait perdu sa priorité de transport et qu'elle doive faire des réservations suivant la partie II des Tarifs et conditions, est contraire à l'intention derrière ces textes et à celle de tous les législateurs qui se sont succédés. Cela équivaudrait à faire payer deux fois le transport aux clients de la charge locale⁶⁰.

[180] HQT termine sa plaidoirie sur ce premier grief en rappelant que si la Régie faisait droit aux première et troisième conclusions de NLH, cela équivaudrait à remettre en question illégalement des décisions d'Hydro-Québec sur la desserte de la charge locale en exécution de ses obligations statutaires prévues à l'article 22 de la LHQ. HQT réitère des arguments antérieurement soumis relativement aux pouvoirs de la Régie et à la clause privative de l'article 26 de la LHQ⁶¹. À cet égard, HQT réfère la Régie à sa décision D-2009-024⁶².

[181] Pour ce qui est du deuxième grief de NLH, à savoir qu'HQT aurait agi en violation de l'article 4 des Tarifs et conditions vu son défaut d'afficher l'ATC sur les Lignes de CF avant le 1^{er} avril 2009, HQT souligne que pour être en défaut d'afficher, encore faut-il avoir une obligation d'affichage. Se référant à l'Ordonnance de la FERC, au témoignage de l'expert Hanser et du témoin Clermont⁶³, HQT explique que la finalité de l'affichage sur OASIS est de communiquer à la clientèle de façon efficace et non discriminatoire des

⁵⁹ NS, 10 février 2010, volume 16, page 169.

⁶⁰ NS, 10 février 2010, volume 16, page 176.

⁶¹ NS, 10 février 2010, volume 16, pages 183 à 190.

⁶² Dossier P-110-1565.

⁶³ Énoncé de positions et argumentation d'HQT, dossier P-110-1565, page 24, paragraphe 110.

informations pertinentes qui revêtent une utilité commerciale et qui sont susceptibles d'avoir un impact sur des décisions relatives à l'achat ou la vente d'électricité⁶⁴.

[182] L'obligation d'afficher découle de l'Appendice C des Tarifs et conditions :

« Le site OASIS du Transporteur montre les capacités (TTC et ATC) des interconnexions pour des périodes futures données. Chacune des interconnexions y est désignée comme un chemin, relié au point HQT qui représente l'ensemble des points de réception sur le réseau du Transporteur, sauf les interconnexions elles-mêmes. »

[183] Selon HQT, cette obligation vise un chemin, c'est-à-dire une notion d'ordre commercial, un passage ouvert au commerce⁶⁵. Or, les Lignes de CF n'avaient pas une vocation commerciale avant le 1^{er} avril 2009. Ces lignes constituaient un lien de raccordement interne. À l'appui de cette prétention, HQT réfère à la définition de *posted path* et de *interconnection* du ch. 18 CFR 37 des règlements de la FERC et aux témoignages de monsieur Christian Deguire, chef, planification et stratégie du réseau principal d'HQT, et de messieurs Hanser, Clermont et Rioux⁶⁶.

[184] HQT ajoute que les Lignes de CF ne relient pas deux zones de réglage, puisque la Centrale CF fait partie du système de réglage d'HQT⁶⁷.

[185] Finalement, HQT souligne que même la FERC n'oblige pas l'affichage sur des chemins qui n'ont qu'une valeur commerciale marginale :

⁶⁴ NS, 10 février 2010, volume 16, page 192.

⁶⁵ NS, 10 février 2010, volume 16, page 192.

⁶⁶ Énoncé de positions et argumentation d'HQT, dossier P-110-1565, page 25, paragraphe 115; témoignage de P.Q. Hanser, NS, 4 février 2010, volume 13, pages 51 à 55, questions 48, 49 et 51; NS, 5 février 2010, volume 14, pages 68 à 70, questions 179 à 183; pièce HQT-30, rapport de P. Q. Hanser, décembre 2008, pages 17 et 18, paragraphes 45 à 49; témoignage de S. Clermont, NS, 29 janvier 2010, volume 9, pages 27 et 28, questions 34 et 35, page 36, question 51 et pages 37 à 39, questions 55 et 56; témoignage de C. Deguire, NS, 3 février 2010, volume 12, page 95; témoignage de L.-O. Rioux, NS, 5 février 2010, volume 14, page 114, question 273.

⁶⁷ NS, 10 février 2010, volume 16, page 196.

« The Commission will not require the posting of all paths across control areas, since customers can request to have ATC [Available Transfer Capability] and TTC [Total Transfer Capability] posted for any path. Given that customers can request to have ATC and TTC posted for any path, adopting CCEM's proposal would burden OASIS sites with a very large number of posted paths that may have little commercial value⁶⁸. »

[186] La question de fait est donc, selon HQT, de savoir si les Lignes de CF constituaient, avant le 1^{er} avril 2009, un lien interne de raccordement⁶⁹. À cet égard, HQT rappelle la preuve au dossier démontrant de façon non contestée que ces lignes ont été réalisées dans le cadre et aux fins de l'exécution du Power Contract, que le flux électrique va dans un sens unique pour l'alimentation de la charge locale, qu'Hydro-Québec achète la quasi-totalité de la production de la Centrale CF, à l'exception d'une charge locale au Labrador et de la capacité de *recall* du Power Contract et qu'il s'agit de lignes à haute tension synchrone avec le réseau d'HQT. Cette réalité indique que les Lignes de CF sont un lien permettant d'injecter de la puissance et de l'énergie pour l'alimentation de la charge locale⁷⁰.

[187] HQT rappelle que la Régie a déjà accepté ce fait dans sa décision D-2006-66 :

« La Régie porte une attention particulière à la notion d'équipement de transport associé à la production en raison des caractéristiques propres au réseau, notamment son étendue géographique, le rôle particulier de certaines lignes et la nature essentiellement hydraulique du parc de production. Ainsi, si les centrales n'avaient pas été construites, les équipements de transport associés, dont une très grande partie des lignes THT [très haute tension], n'auraient pas été requis. Le rôle de ces équipements est d'intégrer la production électrique des centrales vers les centres de consommation, ce qui explique que le flux électrique soit, pour l'essentiel, à sens unique.

Les équipements regroupés dans la fonction Raccordement des centrales, comprenant [...] les lignes de raccordement, possèdent ces caractéristiques et constituent, de ce fait, des équipements de transport associés à la production. Pour la Régie, d'autres équipements respectent également ce critère.

Il en est ainsi des lignes THT depuis l'interconnexion avec Churchill Falls qui sont utilisées exclusivement en mode réception. Même si des charges de faible ampleur par rapport à la capacité des lignes sont alimentées au passage par le

⁶⁸ Énoncé de positions et argumentation d'HQT, dossier P-110-1565, page 26, paragraphe 116; témoignage de P.Q. Hanser, NS, 4 février 2010, volume 13, page 53, question 50.

⁶⁹ NS, 10 février 2010, volume 16, page 198.

⁷⁰ NS, 10 février 2010, volume 16, pages 198 à 200; énoncé de positions et argumentation d'HQT, dossier P-110-1565, pages 26 et 27, paragraphe 120.

*réseau THT, il n'a pas été démontré que l'alimentation de ces charges en a justifié la construction*⁷¹. » [HQT souligne]

[188] Quant au grief accessoire au précédent voulant que l'affichage du 30 mars 2009 soit une reconnaissance que l'affichage de l'ATC aurait dû être fait avant cette date, HQT rappelle les circonstances de l'ouverture du chemin LAB-HQT et la teneur de l'entente signée avec NLH pour l'exportation de 265 MW (*recall capacity*) du Power Contract⁷².

[189] Le dernier grief portant sur l'affichage sur OASIS concerne le défaut d'afficher des informations précises et compréhensibles pour tous les usagers et des références aux plaintes de NLH relativement au chemin LAB-HQT.

[190] Même si NLH n'a pas insisté ou plaidé sur cette question, HQT rappelle que le témoin Clermont a expliqué les inscriptions du type « ATC forcé » ou « ATC insuffisant » ainsi que les limites des systèmes informatisés. Selon HQT, les réponses données par le témoin Clermont et l'expert Hanser ne démontrent d'aucune façon une conduite discriminatoire ou inexplicable au niveau des inscriptions d'HQT sur OASIS⁷³.

[191] Quant au troisième grief qui découle de la plainte P-110-1565, à savoir le défaut d'avoir déterminé ou calculé l'ATC sur les Lignes de CF avant le 1^{er} avril 2009, HQT rappelle qu'en l'absence d'une obligation d'afficher l'ATC sur les Lignes de CF, il ne saurait y avoir obligation de calculer l'ATC⁷⁴.

[192] De plus, HQT souligne qu'il faut distinguer l'obligation de calculer l'ATC de celle de l'afficher. Ainsi, dans le cadre de l'étude d'impact de la Première demande de NLH, HQT a calculé l'ATC disponible sur les Lignes de CF et a communiqué cette information à NLH. HQT n'avait aucune obligation d'afficher sur OASIS le contenu de l'étude d'impact⁷⁵.

[193] Sur l'autre aspect de ce grief voulant qu'HQT ait agi en violation des articles 15.2 et 17.5 et de l'Appendice C des Tarifs et conditions en utilisant une méthodologie inadéquate pour calculer l'ATC sur les Lignes de CF jusqu'au 1^{er} avril 2009, HQT soumet que les témoins Clermont et Deguire ont bien expliqué la méthode utilisée et qu'il n'y a

⁷¹ Énoncé de positions et argumentation d'HQT, dossier P-110-1565, page 28, paragraphe 121.

⁷² NS, 10 février 2010, volume 16, pages 205 à 209; énoncé de positions et argumentation d'HQT, dossier P-110-1565, pages 29 à 31, paragraphes 128 à 137.

⁷³ NS, 10 février 2010, volume 16, pages 209 à 213; énoncé de positions et argumentation d'HQT, dossier P-110-1565, page 31, paragraphes 138 à 141.

⁷⁴ NS, 10 février 2010, volume 16, page 214.

⁷⁵ NS, 10 février 2010, volume 16, pages 215 à 217.

pas vraiment de contestation sur la méthode elle-même ou sur la valeur des chiffres utilisés. La contestation porte plutôt sur la question de savoir si les données [TTC (*Total Transfer Capability* ou capacité totale), TRM (*Transmission Reliability Margin* ou marge de fiabilité), ETC (*Existing Transmission Commitments* ou service de transport engagé)] étaient appropriées dans les circonstances, et particulièrement si l'ETC devait être fonction des données réelles mesurées ou sur les quantités contractuelles fermes au Power Contract⁷⁶.

[194] HQT rappelle qu'elle n'est pas informée des données contractuelles de ses clients en service de transport. De plus, elle souligne que la Régie ne peut se prononcer sur les droits contractuels au Power Contract entre Hydro-Québec et CF(L)Co, des parties qui ne sont pas devant elle. HQT réfère la Régie à l'Ordonnance n° 890 de la FERC à l'effet qu'il n'incombe pas aux transporteurs de vérifier le contenu des PPA (*Power Purchase Agreement*) :

« The Commission adopts the NOPR [Notice of Proposed Regulation] proposal that transmission providers continue to be responsible for verifying that third-party transmission arrangements to deliver the pu[r]chase to the transmission provider's system are firm, but that transmission providers are not responsible for verifying that generation units and power purchase agreements network customers designate as network resources satisfy the requirements in sections 30.1 and 30.7 of the pro forma OATT. [...] »

[...]

We reject requests to allow the transmission provider to voluntarily seek information which verifies that contractual terms meet the requirements of sections 30.1 and 30.7 of the pro forma OATT. Allowing transmission providers to verify terms and conditions of power purchase agreements would put transmission providers in the position of interpreting contracts and accepting or rejecting designations based on their interpretations. We believe such authority is unnecessary in light of the new attestation requirements and that instances of non-compliance are better handled by the Commission's enforcement staff in the context of audits and Enforcement Hotline reports⁷⁷. [...] » [HQT souligne]

⁷⁶ NS, 10 février 2010, volume 16, pages 218 à 225; énoncé de positions et argumentation d'HQT, dossier P-110-1565, paragraphes 150 à 164.

⁷⁷ Énoncé de positions et argumentation d'HQT, dossier P-110-1565, page 37, paragraphe 166.

[195] Finalement, HQT souligne que le quatrième grief portant sur le délai d'affichage de la Première demande de NLH a été retiré de l'aveu même du témoin Bennett⁷⁸. Quant au cinquième grief (erreurs dans la préparation de l'étude d'impact), HQT en traite dans le cadre de la plainte P-110-1597.

6.3 RÉPLIQUE DE NLH

[196] Dans sa réplique⁷⁹, NLH réfute certains arguments soumis par HQT en réitérant, dans plusieurs cas, sa position d'origine. La Régie a pris connaissance de l'ensemble des arguments soumis par NLH en réplique mais en résume ci-après les principaux.

[197] NLH soumet d'abord des arguments sur la preuve, la procédure et la compétence de la Régie⁸⁰.

[198] Sur la preuve, NLH rappelle que les tribunaux administratifs ne sont pas liés par les règles de preuve des tribunaux de droit commun⁸¹. Ainsi, tout élément de preuve qui tend à démontrer qu'HQT a agi de manière non équitable vis-à-vis NLH serait pertinent, surtout lorsqu'il s'agit d'un fait allégué dans la plainte. Selon NLH, la preuve de faits reliés à la non-discrimination est *au cœur de la mission de la Régie* et fait l'objet de dispositions spécifiques des Tarifs et conditions.

[199] NLH réfute l'argument d'HQT voulant que les faits postérieurs aux plaintes ne soient pas pertinents. Selon NLH, l'ensemble des faits qui se sont produits avant, pendant et après l'affichage du chemin LAB-HQT sont pertinents dans le contexte où HQT plaide, même sous réserve, l'évolution commerciale qui a mené à l'affichage de ce chemin. NLH s'appuie à cet égard sur une décision de la Cour suprême du Canada portant sur les faits interreliés dans un continuum⁸².

[200] NLH réitère que les faits postérieurs portent sur l'une des questions à la base de la plainte P-110-1565 et démontrent la persistance des manquements d'HQT et la continuité des mêmes violations des Tarifs et conditions qui font l'objet de cette plainte⁸³.

⁷⁸ Témoignage de G. Bennett, NS, 20 janvier 2010, volume 2, page 150, questions 436 et 437.

⁷⁹ Pièce B-113, réplique de NLH; NS, 12 février 2010, volume 18.

⁸⁰ NS, 12 février 2010, volume 18, pages 5 à 20.

⁸¹ Y. Ouellette, *Les tribunaux administratifs au Canada*, Montréal, Thémis 1997, pages 265 et 266; *Hearings before Administrative Tribunals*, 3rd edition, Carswell, Toronto 2007, page 17-6.5.

⁸² NS, 12 février 2010, volume 18, page 9 ; *Centre universitaire de santé McGill (Hôpital général de Montréal) c. Syndicat des employés de l'Hôpital général de Montréal*, [2007] 1 R.C.S. 161; 2007 CSC 4 (26 janvier 2007).

⁸³ NS, 12 février 2010, volume 18, page 13.

[201] Sur la compétence de la Régie, NLH précise que l'article 101 de la LRÉ permet à la Régie d'ordonner à HQT de prendre les mesures qu'elle détermine si les Tarifs et conditions n'ont pas été correctement appliqués par HQT. Le libellé de cette disposition législative est large et donne à la Régie le loisir de « *tailler sur mesure une mesure réparatrice* ». Contrairement aux prétentions d'HQT, NLH ne demande pas à la Régie quelque interprétation ou application de l'article 22 de la LHQ⁸⁴.

[202] NLH soumet que les arguments soumis par HQT sur la déférence à exercer vis-à-vis les pouvoirs discrétionnaires d'HQT dans l'application de l'Appendice D des Tarifs et conditions portant sur la méthodologie pour exécuter une étude d'impact, ne s'appliquent pas puisque HQT n'est pas l'administration publique⁸⁵. Les rapports entre NLH et HQT ne sont pas assimilables à des rapports avec l'administration mais sont plutôt des relations commerciales régies par les Tarifs et conditions⁸⁶.

[203] NLH attaque également la crédibilité de l'expert Hanser en soulignant que ce dernier a présumé de l'exactitude, du bien-fondé de la position qui lui était transmise par son client HQT sur la notion de « désignation des ressources », alors qu'il s'est prononcé sur d'autres concepts, comme les « *transmissions rights* »⁸⁷.

[204] NLH réitère son argument relativement à l'interprétation de l'article 38.1 des Tarifs et conditions à l'effet que cet article ne traite pas du processus de désignation mais décrit plutôt ce qui est *désignable* au niveau des ressources du Distributeur⁸⁸.

[205] NLH soumet qu'HQT a mal cité ou compris son argument en affirmant que, selon NLH, la Centrale CF ne pouvait constituer une ressource désignée du Distributeur parce qu'elle n'appartient pas à HQD. NLH précise, à cet égard, qu'elle ne limite pas l'argument à la propriété de la centrale mais vise davantage un lien de droit entre CF(L)Co et HQD, qu'il s'agisse d'un droit de propriété ou d'un lien découlant d'un contrat⁸⁹.

⁸⁴ NS, 12 février 2010, volume 18, pages 14 et 15.

⁸⁵ Pièce B-113, réplique de NLH, pages 12 et 13; P. Garant, *Droit administratif*, 5^e édition, Les Éditions Yvon Blais, 2004, pages 3 et 4.

⁸⁶ NS, 12 février 2010, volume 18, page 18.

⁸⁷ NS, 12 février 2010, volume 18, page 23.

⁸⁸ NS, 12 février 2010, volume 18, page 24 et suivantes.

⁸⁹ Pièce B-113, réplique de NLH, page 18, paragraphes 86 et 87.

[206] NLH reprend ses arguments voulant que la Centrale CF ne puisse être une ressource désignée du Distributeur étant donné que le Power Contract prévoit clairement des ventes à des tiers, soit *Twincor*, et les ventes en exécution du droit au *Recall*⁹⁰.

[207] NLH revient sur la portée de la décision D-2002-286 où, selon elle, la Régie aurait décidé « *que la production achetée par le distributeur, en vertu du décret relatif à l'électricité patrimoniale, est une ressource désignée, contrairement aux centrales pouvant fournir cette électricité*⁹¹ ». NLH souligne que l'intention de la Régie était clairement à l'effet que seule l'électricité patrimoniale est désignée. Bien que la théorie de la chose jugée ne s'applique pas, NLH plaide que les tribunaux administratifs ne peuvent ignorer leurs propres décisions et doivent rechercher la cohérence⁹².

[208] Sur la question plus technique de la désignation des ressources, NLH soumet que le plan des charges et des ressources qu'HQD transmet annuellement à HQT n'est pas un document visé par l'article 37.1 des Tarifs et conditions et ajoute « *qu'il n'y a pas de preuve matérielle de désignation et qu'aucune liste de ces ressources n'est affichée sur OASIS*⁹³ ».

[209] Selon NLH, HQD ne peut désigner la Centrale CF parce qu'elle n'est pas sous le contrôle d'HQT au sens de l'article 36.2 des Tarifs et conditions⁹⁴.

[210] Selon NLH, pour savoir qui peut utiliser le service de transport d'alimentation de la charge locale en vertu de l'article 36.5 des Tarifs et conditions, « *la Régie doit déterminer qui est la contrepartie devant faire le transport de la production provenant de la centrale Churchill Falls*⁹⁵ ». Selon NLH, HQT est cette contrepartie et HQT ne peut permettre à cette tierce partie d'utiliser son service en contravention de l'article 36.5⁹⁶.

[211] Sur la question de savoir si l'ATC doit être établi sur la base des valeurs historiques ou sur les droits contractuels fermes ou non fermes, NLH réitère ses arguments et ajoute qu'HQT cite hors contexte l'Ordonnance n° 890 de la FERC pour en déduire qu'HQT n'a pas à interpréter les contrats d'achat de puissance afin de déterminer

⁹⁰ NS, 12 février 2010, volume 18, pages 27 à 32; pièce B-113, réplique de NLH, pages 18 à 20.

⁹¹ Décision D-2002-286, dossier R-3401-98, page 15.

⁹² Pièce B-113, réplique de NLH, pages 20 à 23; S. Comtois, *Le contrôle de la cohérence décisionnelle au sein des tribunaux administratifs*, 6^e congrès annuel de la Conférence des membres des tribunaux administratifs du Québec, Montréal, 28 septembre 1990, (1990), R.D.U.S. 577.

⁹³ NS, 12 février 2010, volume 18, pages 37 et 38.

⁹⁴ NS, 12 février 2010, volume 18, pages 39 et 40.

⁹⁵ Pièce B-113, réplique de NLH, page 24, paragraphe 125.

⁹⁶ NS, 12 février 2010, volume 18, page 42.

s'ils sont de nature ferme ou non ferme. NLH interprète l'article 1 b) de l'appendice C des Tarifs et conditions comme référant aux contrats d'approvisionnement. Elle conclut qu'HQT et la Régie doivent regarder le Power Contract pour déterminer l'ATC sur les Lignes de CF⁹⁷.

[112] NLH revient sur son argument voulant que le chemin LAB-HQT aurait dû être affiché sur OASIS depuis 1997, au moment de la séparation fonctionnelle chez Hydro-Québec, pour se conformer à la définition de *posted path* de la réglementation américaine⁹⁸.

[113] Sur la question de l'établissement de l'ATC sur la base des valeurs historiques ou sur les droits contractuels au Power Contract, NLH n'ajoute rien de nouveau en réitérant que les droits supplémentaires à ce contrat sont de nature non ferme. Elle s'appuie également sur les dispositions de l'article 38.1 des Tarifs et conditions, voulant que les ressources du Distributeur ne puissent servir à des ventes fermes à des tiers, pour mettre l'emphasis sur son approche⁹⁹.

6.4 OPINION DE LA RÉGIE

[114] Aux termes de l'article 94 de la LRÉ, NLH avait « 30 jours de la date où la décision a été transmise par le transporteur d'électricité » pour demander à la Régie d'examiner sa plainte en cas de désaccord avec la décision d'HQT.

[115] La décision d'HQT à l'origine de cette plainte est la lettre de cette dernière du 11 décembre 2007 :

« Following your October 12, 2007 Complaint¹⁰⁰, we submit the following.

NLH's Transmission Service Request dated January 19, 2006 is for transmission service for the Lower Churchill plants of Gull Island and Muskrat Falls. Your complaint refers to "actual reservations that are made in the HQT OASIS of the Churchill Falls facility". The existing transmission facilities between the Churchill Falls plant and Hydro-Québec TransÉnergie's system are used only for the deliveries from the Churchill Falls plant as a designated resource pursuant to Part IV of Hydro-Québec TransÉnergie's OATT. There is no OASIS posting for

⁹⁷ NS, 12 février 2010, volume 18, pages 46 à 53; pièce B-113, réplique de NLH, pages 25 à 27.

⁹⁸ NS, 12 février 2010, volume 18, page 61.

⁹⁹ NS, 12 février 2010, volume 18, pages 63 à 68.

¹⁰⁰ Pièce NLH-11, dossier P-110-1565.

such facilities that serve solely as a designated resource. Therefore, Hydro-Québec TransÉnergie did not “fail to disclose the calculated available transfer capacity available for exports from Churchill Falls” since such a calculation doesn’t need to be performed [...] ¹⁰¹. »

[216] La plainte du 12 octobre 2007 porte sur un désaccord découlant du rapport d’étude d’impact de l’option 1 de la Première demande. NLH informe alors HQT que cette dernière sous-estime l’ATC disponible sur les Lignes de CF de 450 MW. En d’autres mots, NLH considère qu’au moins 450 MW de l’électricité produite par son projet du Bas-Churchill pourraient être acheminés sur ces lignes.

[217] Cette plainte a été amendée le 31 octobre 2008 pour contester, entre autres, le statut de la Centrale CF comme ressource désignée du Distributeur et pour faire reconnaître, par voie de conséquence, que la Première demande de NLH sur les Lignes de CF est prioritaire.

[218] Les mesures, redressements ou remèdes que NLH demande à la Régie d’appliquer conformément aux dispositions de l’article 101 de la LRE sont ainsi libellés aux conclusions amendées de cette plainte :

« GRANT the present complaint of NLH;

DECLARE ORDER to HQT to consider ¹⁰² that NLH has a priority reservation for firm point-to-point transmission service for capacity and energy for the proposed Lower Churchill Falls hydroelectric development under the HQT’s OATT;

ORDER HQT to post on its OASIS site the transmission service requests made on the LAB-HQT path by NLH in the chronological order received and correct any inadequacies in light of this posting and the applicable OATT rules;

ORDER HQT to provide NLH with a transmission service agreement from the Labrador interconnection to the HQT point;

ORDER HQT to fully disclose on OASIS the available transmission capability between the proposed Lower Churchill Falls hydroelectric development and the HQT system and any bookings for transmission service (in any form) from the Churchill Falls facility;

ORDER HQT to revise the base case underlying the SIS 101 analysis and conclusions in light of the revised ATC from the Churchill Falls substation to the HQT point; and

¹⁰¹ Pièce NLH-12, dossier P-110-1565.

¹⁰² Argumentation écrite de NLH, page 18, paragraphe 62.

ORDER that this revision should be undertaken at no additional cost to NLH. »

[219] Cette plainte pose essentiellement les questions suivantes :

- Est-ce que la Centrale CF est une ressource désignée d'HQD aux termes des Tarifs et conditions?
- Est-ce qu'aux termes des Tarifs et conditions, HQT ou HQD devait effectuer une réservation pour obtenir le service de transport sur les Lignes de CF?
- Est-ce que les Lignes de CF sont un chemin au sens des Tarifs et conditions qui doit faire l'objet d'un affichage sur OASIS?
- Est-ce qu'HQT, dans le cadre de l'étude d'impact, s'est conformée aux Tarifs et conditions en calculant l'ATC sur la base des flux électriques historiques et non sur la base des droits d'Hydro-Québec à des livraisons fermes au Power Contract?

6.4.1 EST-CE QUE LA CENTRALE CF EST UNE RESSOURCE DÉSIGNÉE D'HQD AUX TERMES DES TARIFS ET CONDITIONS?

[220] Avant d'analyser les dispositions législatives et réglementaires pertinentes à cette question, il est utile de rappeler certains éléments du contexte, dont le rôle de la Centrale CF au moment de l'ouverture (*open access*) des réseaux de transport en Amérique du Nord et au Québec en 1996.

[221] Le témoignage de monsieur Louis-Omer Rioux d'HQT¹⁰³ permet de bien comprendre le rôle et l'opération de la Centrale CF et des lignes qui la relient au réseau d'HQT.

[222] Monsieur Rioux explique que l'électricité qui provient de la Centrale CF est considérée, au niveau des opérations, comme une ressource désignée pour alimenter la charge locale québécoise. Tous les programmes incluent la production de cette centrale et cette programmation est sur tous les horizons, dans tous les plans de ressources, et ce, 365 jours par année. De plus, le témoin explique que la Centrale CF est synchronisée avec le réseau d'HQT et considérée dans la zone de réglage d'HQT (*on system*). Selon le témoin Rioux, les Lignes de CF sont des lignes de raccordement internes au réseau d'HQT.

¹⁰³ NS, 5 février 2010, volume 14, pages 112 à 117.

[223] La preuve est également à l'effet que la Centrale CF fournit une part importante, environ 5 000 MW sur 35 000 MW, de l'électricité alimentant la charge locale dont Hydro-Québec et HQD ne pourraient se priver. Le témoin Rioux explique que, sauf en situation de pannes, la production de la Centrale CF a toujours été disponible pour desservir la charge locale au Québec.

[224] Le témoignage de l'expert Hanser est également déterminant pour comprendre la situation et les droits des clients de la charge locale (*native load* aux USA) dans le contexte de l'ouverture des réseaux de transport en Amérique du Nord :

*« To prevent native load customers from being harmed, FERC has determined that the native load customers of vertically-integrated utilities should have access to the same generation sources that they had access to prior to the implementation of open access*¹⁰⁴. » [nous soulignons]

[225] L'expert Hanser réfère à l'extrait suivant de l'Ordonnance de la FERC :

*« [...] The amount of transmission capacity available to wholesale and unbundled retail customers under the Final Rule pro forma tariff is clearly affected by the amount of transmission capacity that the transmission provider reserves for the use of its native load customers and the future load growth of those customers [...] »*¹⁰⁵.

[226] Il ressort de ce qui précède que la production de la Centrale CF représente, depuis 1971, une part importante de l'alimentation de la charge locale au Québec. Ainsi, l'ouverture du réseau de transport d'HQT à des clients autres que ceux de la charge locale n'est pas censée porter atteinte à l'accès de ces derniers à cette ressource.

[227] La Régie retient les éléments contextuels suivants de l'*Énoncé de faits historiques et juridiques* d'HQT :

- Depuis sa création, Hydro-Québec fournit l'électricité aux consommateurs québécois suivant des tarifs et conditions qui, jusqu'au 2 mai 1998, étaient fixés par règlement interne d'Hydro-Québec, adopté conformément à la LHQ, et approuvés par décret gouvernemental;
- En 1996, le gouvernement du Québec présente le Projet de loi 50 sur la Régie. Ce Projet de loi opère une réforme institutionnelle majeure dans le domaine de

¹⁰⁴ Pièce HQT-30, rapport de P.Q. Hanser, décembre 2008, paragraphe 43.

¹⁰⁵ FERC Order 888, Docket Nos RM-8-000 and RM94-7-001, page 323.

l'énergie, assujettissant Hydro-Québec, pour la première fois de son histoire, à la compétence d'un organisme régulateur, en l'occurrence la Régie, pour l'établissement des tarifs et conditions de fourniture et de transport d'électricité;

- La création de la Régie et l'attribution d'une compétence tarifaire en matière de transport d'électricité tenaient compte des conditions d'accès aux réseaux de transport imposées par la FERC dans son Ordonnance du 24 avril 1996 pour la mise en œuvre d'un nouveau cadre réglementaire (l'« Ordonnance n° 888 »);
- À compter de cette date, la FERC choisit de subordonner l'accès aux marchés américains de gros à certaines conditions, tant en matière de réciprocité (exigeant des entités voulant vendre de l'électricité sur les marchés américains qu'elles accordent un accès non discriminatoire à leur propre réseau de transport) qu'en matière de dégroupement ou *unbundling* des activités de production, de transport et de distribution;
- Au mois de mai 1997, HQT, la division d'Hydro-Québec chargée du transport de l'électricité, a été mise sur pied. Hydro-Québec a adopté, depuis ce temps, des normes de conduite internes et une organisation qui assurent la séparation fonctionnelle entre ses activités reliées au transport d'électricité et au contrôle des mouvements d'énergie de celles de production et de vente;
- Hydro-Québec adopte et le gouvernement du Québec approuve, en décembre 1996, le Règlement numéro 652 d'Hydro-Québec¹⁰⁶ sur les conditions et les tarifs du service de transport en gros de l'électricité. Ce règlement est remplacé en mars 1997 par le Règlement numéro 659 d'Hydro-Québec sur les conditions et les tarifs du service de transport pour l'accessibilité à son réseau;
- Le 16 juin 2000, le législateur modifie la LRE et la LHQ¹⁰⁷ pour, notamment, introduire le concept d'électricité patrimoniale et des modalités tarifaires en découlant;
- Hydro-Québec se voit attribuer l'obligation de fournir l'électricité patrimoniale en vertu de l'article 22 de la LHQ :

« 22. La Société a pour objets de fournir de l'énergie et d'oeuvrer dans le domaine de la recherche et de la promotion relatives à l'énergie, de la transformation et de l'économie de l'énergie, de même que dans tout domaine connexe ou relié à l'énergie.

La Société doit notamment assurer l'approvisionnement en électricité patrimoniale tel qu'établi par la Loi sur la Régie de l'énergie (chapitre R-6.01).

¹⁰⁶ Décret n° 1559-96, 1996 G.O. II, page 7387.

¹⁰⁷ Loi modifiant la Loi sur la Régie de l'énergie et d'autres dispositions législatives, L.Q. 2000, c. 22.

Le gouvernement fixe les caractéristiques de l'approvisionnement des marchés québécois en électricité patrimoniale pour un volume de 165 térawattheures. Cet approvisionnement doit inclure tous les services nécessaires et généralement reconnus pour en assurer la sécurité et la fiabilité. » [nous soulignons]

- Le 24 octobre 2001, le gouvernement adopte le Décret patrimonial concernant les caractéristiques de l'approvisionnement des marchés québécois en électricité patrimoniale;
- Le Décret patrimonial fixe les caractéristiques de l'approvisionnement des marchés québécois en électricité patrimoniale pour un volume maximal de 165 térawattheures et énonce ce qui suit :

« L'approvisionnement des marchés québécois en électricité patrimoniale est assuré par la fourniture d'électricité produite ou achetée par le fournisseur [Hydro-Québec] ou rappelée par ce dernier en vertu des contrats spéciaux ou des ententes de services comportant des clauses de puissance interruptible en vigueur le 1er janvier 2001. »

[228] Ces dispositions législatives obligent Hydro-Québec à fournir l'électricité patrimoniale mais lui laisse la discrétion d'utiliser l'électricité qu'elle produit ou qu'elle achète, par exemple de la Centrale CF en vertu du Power Contract. Si Hydro-Québec peut choisir d'alimenter une partie de la charge locale à partir de la Centrale CF, il va de soi qu'elle doit avoir le droit d'utiliser le réseau de transport d'HQT pour assumer cette obligation statutaire.

[229] Ainsi, en interprétant les Tarifs et conditions qui ont été adoptés à la suite de l'entrée en vigueur de ces dispositions législatives, il faut éviter de leur donner un sens qui les rendrait incompatibles avec ces dispositions portant sur les droits et obligations conférés à Hydro-Québec et aux consommateurs québécois en regard de l'approvisionnement patrimonial.

[230] Cela étant dit, revenons à la question spécifique de savoir si la Centrale CF est une ressource désignée d'HQD aux termes des Tarifs et conditions.

[231] Les dispositions tarifaires pertinentes à cette plainte sont celles adoptées par les décisions D-2002-286¹⁰⁸ et D-2006-66¹⁰⁹.

¹⁰⁸ Dossier R-3401-98.

¹⁰⁹ Dossier R-3549-2004.

[232] La désignation des ressources du Distributeur a trait à l'alimentation de la charge locale au Québec. La partie IV des Tarifs et conditions « Service de transport pour l'alimentation de la charge locale » s'applique en l'espèce, et plus spécifiquement l'article 38.1 (désignation des ressources du Distributeur) et l'article 1.40.1 (ressource du Distributeur), définition applicable à la partie IV des Tarifs et conditions.

[233] La Régie ne partage pas la position de NLH sur l'interprétation à donner à ces dispositions tarifaires pour les raisons exposées ci-après.

[234] D'abord, l'argument historique de NLH voulant que, de 1997 à 2001, des conventions de service soient intervenues entre TransÉnergie, une division d'Hydro-Québec, et Hydro-Québec groupe services énergétiques, n'aide pas à interpréter les dispositions des articles 1.40.1 et 38.1 des Tarifs et conditions. Ces dispositions ont été adoptées en 2002 dans le cadre de l'ajout de la partie IV aux Tarifs et conditions portant spécifiquement sur les conditions de desserte de la charge locale au Québec. Même si, dans les faits, la desserte de la charge locale s'est faite différemment au début de la séparation fonctionnelle d'Hydro-Québec, cela n'est pas pertinent aux fins de déterminer, dans le cadre de la plainte, si HQT a correctement appliqué les dispositions des articles 38.1 et 1.40.1.

[235] Pour NLH, l'article 1.40.1 serait une énumération des ressources du Distributeur, alors que l'article 38.1 ne référerait pas à la désignation mais à la notion de ressource désignée. Ainsi, selon NLH, une ressource du Distributeur est *désignable* mais la désignation découlerait d'un acte positif qui ne peut se présumer. NLH n'accepte pas la prétention d'HQT voulant que la transmission du *Plan des charges et des ressources* par HQD à HQT constitue une désignation de ressources.

[236] Un des points fondamentaux de l'argumentation de NLH est fondé sur un passage de la décision D-2002-286¹¹⁰ où la Régie écrit comprendre « *du témoignage du transporteur, que la production achetée par le distributeur, en vertu du décret relatif à l'électricité patrimoniale, est une ressource désignée, contrairement aux centrales pouvant fournir cette électricité*¹¹¹ ».

¹¹⁰ Dossier R-3401-98.

¹¹¹ Page 15.

[237] L'extrait en question de la décision D-2002-286, cité par l'expert Sinclair dans son rapport, ne saurait être un précédent à l'appui de la thèse de NLH voulant que l'électricité patrimoniale puisse être désignée mais pas les centrales pouvant fournir cette électricité. Dans cet extrait de la décision, la Régie n'a fait que mentionner sa compréhension du témoignage de monsieur Roberge mais n'a pas retenu ce témoignage dans sa décision, puisqu'elle a accepté les textes soumis par HQT, soit les articles 1.40.1 et 38.1, qui ne vont pas dans le sens de l'argumentation de NLH.

[238] Donc, aux fins de la présente plainte, il faut appliquer les articles 1.40.1 et 38.1, tels qu'adoptés par la Régie.

[239] NLH soutient également que la Centrale CF n'est pas une ressource du Distributeur parce qu'elle n'appartient pas à HQD et qu'une partie de la production de cette centrale serait utilisée par d'autres clients qu'HQD.

[240] La Régie note qu'il n'y a aucune preuve à l'effet que l'électricité de la Centrale CF fasse l'objet de vente à des tiers. Au contraire, selon le témoignage de monsieur Rioux d'HQT, l'électricité de cette centrale a toujours servi à la charge locale. De plus, même si une partie de l'électricité de cette centrale était vendue à des tiers, cela ne changerait pas son statut de centrale désignée du Distributeur. La FERC traite d'ailleurs d'une question semblable :

« It was not the Commission's intent to prohibit the network customer from engaging in non-firm sales from idle designated network resources. We find that the non-firm operation of network resources will not affect the availability of such resources on a firm basis because such non-firm uses are subject to interruption¹¹². »

[241] Cet extrait de l'Ordonnance n° 888-A de la FERC va d'ailleurs dans le sens des dispositions de l'article 1.40.1 des Tarifs et conditions à l'effet que « [l]es ressources du Distributeur ne comprennent pas une ressource, ou une partie de ressource, visée par un engagement de vente à un tiers ou ne pouvant autrement répondre aux besoins de charge locale du Distributeur, sur une base non interruptible ».

¹¹² Énoncé de positions et argumentation d'HQT, dossier P-110-1565, page 22, paragraphe 97.

[242] La preuve montre qu'une partie de cette ressource que constitue la Centrale CF n'a pas fait l'objet de vente à des tiers avant le 1^{er} avril 2009, alors que NLH, cessionnaire d'une partie des droits de CF(L)Co au Power Contract, a choisi d'exporter 265 MW en vertu de trois conventions de service pour le service de transport ferme à long terme de point à point¹¹³.

[243] NLH soumet également un argument de droit constitutionnel voulant qu'une interprétation ou une application des Tarifs et conditions qui permettrait à HQD de désigner la Centrale CF comme une de ses ressources équivaldrait à donner illégalement une portée extraterritoriale aux Tarifs et conditions, cette centrale n'étant pas située au Québec.

[244] La Régie ne considère pas que la désignation de la Centrale CF donne une portée extraterritoriale aux articles 37.1 et 38.1 des Tarifs et conditions. Comme le souligne d'ailleurs HQT, le seul effet de la désignation de la Centrale CF, une centrale située à l'extérieur du territoire du Québec, est d'accorder des droits prioritaires sur le réseau d'HQT situé au Québec suivant la partie IV des Tarifs et conditions.

[245] NLH soumet également que l'article 38.1 doit se lire avec l'article 36.2 traitant de la nature du service de transport pour l'alimentation de la charge locale et de la responsabilité d'HQT à cet égard :

« 36.2 Responsabilités du Transporteur : Le Transporteur planifie, construit, exploite et entretient son réseau de transport et il contrôle les mouvements d'énergie dans sa zone de réglage, conformément aux pratiques usuelles des services publics, afin de fournir un service de transport pour la livraison de puissance et d'énergie à partir des ressources du Distributeur, de manière à alimenter les charges des clients de charge locale à partir du réseau du Transporteur. Le Distributeur doit désigner les ressources qui sont disponibles, sous le contrôle du Transporteur, pour alimenter sa charge locale. » [nous soulignons]

[246] NLH conclut que le Distributeur doit désigner les ressources qui sont disponibles et sous le contrôle d'HQT pour alimenter sa charge locale. Selon NLH, il n'y a aucun lien direct donnant à HQT le contrôle de la Centrale CF.

¹¹³ Pièce C-40, dossier P-110-1565, courriel de transmission du 30 mars 2009 et 4 conventions de service entre NLH et HQT.

[247] Trois concepts se dégagent de l'article 36.2 des Tarifs et conditions :

- HQT planifie, construit et exploite son réseau et contrôle les mouvements d'énergie de façon à alimenter la charge locale;
- Le Distributeur doit désigner les ressources pour alimenter la charge locale. Ces ressources doivent être sous le contrôle d'HQT, c'est-à-dire que celle-ci doit pouvoir contrôler les mouvements d'énergie en provenance de ces ressources;
- HQT doit inclure la charge locale aux fins de planification de son réseau.

[248] Le fait qu'HQT contrôle les mouvements d'énergie en provenance de la Centrale CF fait l'objet d'une preuve non contredite de la part du témoin Rioux d'HQT¹¹⁴, qui a notamment expliqué ce qui suit :

- La Centrale CF est considérée comme une ressource désignée et traitée quotidiennement comme telle;
- Cette centrale fait partie de la zone de réglage du Québec et est considérée *on system*;
- HQT a accès à l'électricité de la Centrale CF pour alimenter la charge locale en tout temps, à hauteur de la puissance demandée;
- Au plan des opérations, il est convenu entre les parties que la direction, la programmation, le contrôle sécurité et le *balancing authority* sont toutes des fonctions assumées par HQT.

[249] La preuve est donc clairement à l'effet que la Centrale CF est une ressource sous le contrôle d'HQT au sens de l'article 36.2 des Tarifs et conditions et que le Distributeur peut donc désigner cette centrale comme une ressource disponible.

[250] Pour arriver à la conclusion que la Centrale CF est une ressource désignée du Distributeur, il faut lire et interpréter les dispositions suivantes des Tarifs et conditions dans leur contexte :

¹¹⁴ NS, 5 février 2010, volume 14, pages 101 et 102 et 117 à 121.

« 36.2 [...] Le Distributeur doit désigner les ressources qui sont disponibles, sous le contrôle du Transporteur, pour alimenter la charge locale [...]; »

« 37.1 Le Distributeur doit fournir au Transporteur, entre autres informations, [...] la taille du groupe [...] qui doit être désignée en tant que ressource du Distributeur, incluant les centrales servant à la livraison de l'électricité patrimoniale [...]. »

« 38.1 Désignation des ressources du Distributeur [...] les centrales pouvant servir à alimenter la charge locale du Distributeur en date du 1^{er} janvier 2001 font partie des ressources du Distributeur tant que le Distributeur ne fournira pas un avis écrit à l'effet contraire au Transporteur. »

[251] Le contexte est le suivant :

- En 2001, la Centrale CF alimentait depuis 30 ans la charge locale au Québec en contribuant à hauteur d'environ 5 000 MW sur 35 000 MW au profil des livraisons de ce qui est devenu l'électricité patrimoniale en vertu des modifications apportées à la LHQ et à la LRÉ et du Décret patrimonial;
- Le Décret patrimonial donne à Hydro-Québec la discrétion de fournir l'électricité patrimoniale à partir de l'électricité qu'Hydro-Québec produit, achète ou rappelle;
- L'obligation légale de fournir l'électricité patrimoniale incombe à Hydro-Québec mais, en pratique, cette obligation est assumée par HQP;
- Le témoin Mongeon d'HQD est venu expliquer qu'il reçoit chaque année d'HQP une lettre de désignation où la Centrale CF est spécifiquement indiquée et qu'HQD transmet cette information à HQT¹¹⁵.

[252] En pratique, tant qu'Hydro-Québec choisira d'assumer son obligation de fournir l'électricité patrimoniale en utilisant la Centrale CF, cette centrale sera une ressource du Distributeur servant à alimenter la charge locale.

[253] La preuve est à l'effet que la façon de procéder d'HQD et d'HQT est conforme aux dispositions des articles 36.2, 37.1 et 38.1 des Tarifs et conditions. HQP se prévaut de son droit d'approvisionner la charge locale en électricité patrimoniale à partir de la Centrale CF et en avise HQD annuellement. Cette dernière transmet les informations requises par l'article 37.1 à HQT¹¹⁶. C'est ainsi que la Centrale CF, une ressource servant

¹¹⁵ NS, 27 janvier 2010, volume 7, pages 58, 59 et 81.

¹¹⁶ Pièces NLH-38 et NLH-39, dossier P-110-1565.

à l'alimentation de la charge locale au Québec, devient une ressource *désignée* du Distributeur.

[254] Donc, pour les raisons mentionnées plus haut, la Régie conclut que la Centrale CF est une ressource désignée du Distributeur par l'effet des articles 36.2, 37.1 et 38.1 des Tarifs et conditions.

6.4.2 EST-CE QU'AUX TERMES DES TARIFS ET CONDITIONS, HQP OU HQD DEVAIT EFFECTUER UNE RÉSERVATION POUR OBTENIR LE SERVICE DE TRANSPORT SUR LES LIGNES DE CF?

[255] La position de NLH est à l'effet que, depuis la séparation fonctionnelle en 2000, les Lignes de CF seraient devenues un chemin utilisé par plus d'un utilisateur, à savoir HQP et HQD et que, par conséquent, la règle de la priorité de l'article 13.2 de la Partie II des Tarifs et conditions s'appliquerait.

[256] Selon NLH, la séparation fonctionnelle ferait en sorte qu'HQP serait devenue la contrepartie de CF(L)Co au Power Contract. En conséquence, à partir de 2001, HQP aurait dû réserver en mode import point à point pour importer la production achetée de CF(L)Co. Or, NLH souligne qu'HQP n'a pas fait une telle réservation. Il s'ensuivrait que la Première demande aurait priorité sur celle d'HQD datée du 31 mars 2009 en vertu de la règle du premier arrivé, premier servi de l'article 13.2 des Tarifs et conditions.

[257] Au soutien de sa prétention, NLH cite la décision D-2007-121¹¹⁷ de la Régie rendue dans une autre affaire de plainte. Or, de l'avis de la Régie, par cette décision, la Régie a simplement reconnu qu'une servitude avait été consentie à Hydro-Québec pour son réseau de transport d'électricité et non pour un raccordement du client au réseau de distribution d'Hydro-Québec. Ainsi, quand la Régie écrit qu'en 1973, la « *servitude a été consentie à Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité* », il faut plutôt comprendre que la servitude permettait l'installation d'équipements du réseau de transport d'Hydro-Québec. On ne peut inférer de cette décision que la séparation fonctionnelle intervenue en 2000 viendrait changer une partie à un acte de servitude datant de 1973.

¹¹⁷ Dossier P-110-1490.

[258] On ne peut pas plus soutenir qu'un des effets de la séparation fonctionnelle des divisions production, transport et distribution d'Hydro-Québec serait de changer une des parties au Power Contract en substituant HQP à Hydro-Québec. D'ailleurs, les divisions HQP, HQT ou HQD ne peuvent être parties à des contrats que dans le contexte de l'article 2 de la LRE :

« Toute fourniture d'électricité par Hydro-Québec au distributeur d'électricité est réputée constituer un contrat d'approvisionnement. Tout service de transport d'électricité par le transporteur d'électricité avec Hydro-Québec est réputé constituer un contrat de service de transport. »

[259] Cette disposition d'exception vaut exclusivement pour des contrats présumés entre les divisions d'Hydro-Québec. Elle n'a aucune application à un contrat conclu en 1969 entre Hydro-Québec et un tiers, CF(L)Co.

[260] Les arguments de NLH fondés sur le Power Contract ne sont par ailleurs pas pertinents à l'application de la partie IV des Tarifs et conditions. HQT n'a pas à être au fait des modalités des contrats entre Hydro-Québec et CF(L)Co, mais doit connaître la puissance et l'énergie transportées sur les Lignes de CF aux fins de l'alimentation de la charge locale à partir d'une centrale désignée.

[261] Comme le souligne HQT, pour que NLH puisse établir que ses droits sont prioritaires à ceux d'Hydro-Québec en date du 19 janvier 2006, elle doit démontrer qu'Hydro-Québec n'a aucun droit de transport prioritaire sur les Lignes de CF, en dépit de l'usage qu'elle en fait depuis 40 ans aux fins de l'alimentation de la charge locale.

[262] Or, même l'expert Sinclair entendu pour NLH admet qu'HQD bénéficie d'un service de transport prioritaire en vertu de la partie IV des Tarifs et conditions, sans qu'il soit nécessaire d'effectuer de réservations ou de conclure une convention de service de transport, contrairement à la procédure établie à la partie II pour le service de transport de point à point :

« Q. [278] But if a resource is designated as a network resource, HQD doesn't need to make a reservation under Part IV for transmission rights, the rights exist by the simple fact that it is from a designated resource for purposes of supplying the heritage... the native load?

A. That's right.

Q. [279] You agree...

A. Yes¹¹⁸. »

[263] Il ressort donc des dispositions des articles 36.3 et 13.2 des Tarifs et conditions, de la décision D-2006-66¹¹⁹ de la Régie et de la preuve de l'expert Sinclair qu'HQD jouit d'une priorité de transport de niveau 1 lorsqu'elle dessert sa charge locale à partir de ressources désignées, sans nécessité d'effectuer de réservations. Il ressort des mêmes articles des Tarifs et conditions, de la preuve et de la décision D-2006-66 qu'une réservation de service ferme de point à point à long terme en vertu de la partie II des Tarifs et conditions prend rang après le service de transport pour l'alimentation de la charge locale à partir d'une ressource désignée d'HQD antérieure à cette réservation¹²⁰.

[264] **Donc, aux termes des Tarifs et conditions, HQP ou HQD n'avait pas à effectuer une réservation pour obtenir le service de transport sur les Lignes de CF pour le service d'alimentation de la charge locale.**

6.4.3 EST-CE QUE LES LIGNES DE CF SONT UN CHEMIN AU SENS DES TARIFS ET CONDITIONS QUI DOIT FAIRE L'OBJET D'UN AFFICHAGE SUR OASIS?

[265] Les positions respectives des parties sur cette question sont résumées plus haut.

[266] La Régie ne retient pas la position de NLH voulant que depuis la séparation fonctionnelle, les Lignes de CF soient devenues un chemin utilisé par plus d'un utilisateur, en l'occurrence HQP, HQM et HQD ou que ces lignes soient une interconnexion ou *posted path* entre deux systèmes ou zones de contrôle et que cela nécessitait un affichage sur OASIS de l'ATC ou de la TTC.

¹¹⁸ Témoignage de R.A. Sinclair, NS, 25 janvier 2010, volume 5, page 115, questions 278 et 279; voir également page 117, question 287.

¹¹⁹ Dossier R-3549-2004, page 46.

¹²⁰ Pièce HQT-30, rapport de P.Q. Hanser, décembre 2008, paragraphes 41 et 42; témoignage de S. Clermont, NS, 28 janvier 2010, volume 8, page 171, question 6, et pages 175 et 176, questions 9 à 11; témoignage de R.A. Sinclair, NS, 25 janvier 2010, volume 5, page 115, questions 278 et 279; voir également page 117, question 287.

[267] La preuve prépondérante est plutôt à l'effet qu'avant le 1^{er} avril 2009, personne d'autre qu'Hydro-Québec n'utilisait ou ne pouvait utiliser les Lignes de CF. Hydro-Québec, en vertu du Power Contract, « *est en droit et a convenu d'acheter la presque totalité de la puissance et de l'énergie produites par la Centrale CF, à l'exception d'une capacité de 225 MW au bénéfice de Twin Falls Power Corporation Limited et d'une option visant la reprise d'un maximum de 300 MW au bénéfice de CF(L)Co pour consommation à l'extérieur du Québec*¹²¹ ».

[268] Le seul changement de l'utilisation des Lignes de CF par Hydro-Québec est survenu le 1^{er} avril 2009 alors que NLH a demandé et obtenu un droit de transport sur ces lignes pour exporter et vendre à des tiers 265 MW en vertu de trois conventions de service pour le service de transport ferme à long terme de point à point¹²².

[269] À compter du 1^{er} avril 2009, HQT a procédé à un affichage sur OASIS pour refléter l'utilisation des Lignes de CF par NLH à des fins autres que la desserte de la charge locale du Québec :

« [l]e site OASIS du Transporteur montre les capacités (TTC et ATC) des interconnexions pour des périodes futures données. Chacune des interconnexions y est désignée comme un chemin, relié au point HQT qui représente l'ensemble des points de réception sur le réseau du Transporteur, sauf les interconnexions elles-mêmes¹²³. »

[270] La preuve démontre que le but de l'affichage sur OASIS est de communiquer à la clientèle du service de transport, de façon efficace et non discriminatoire, des informations pertinentes qui ont une utilité commerciale et qui sont susceptibles d'avoir un impact sur les décisions relatives à l'achat ou à la vente d'électricité¹²⁴.

[271] Il est également établi en preuve que le concept de chemin réfère à une notion commerciale, qui se distingue de l'installation physique de raccordement¹²⁵ :

¹²¹ Énoncé de positions et argumentation d'HQT, dossier P-110-1565, page 27, paragraphe c).

¹²² Pièce C-40, dossier P-110-1565, courriel de transmission du 30 mars 2009 et 4 conventions de service entre NLH et HQT.

¹²³ Appendice C des Tarifs et conditions.

¹²⁴ Énoncé de positions et argumentation d'HQT, dossier P-110-1565, page 24, paragraphe 110.

¹²⁵ Énoncé de positions et argumentation d'HQT, dossier P-110-1565, page 25, paragraphe 112; témoignage de S. Clermont, NS, 29 janvier 2010, volume 9, pages 25 à 28, questions 32 à 35.

« [U]n chemin ou « path » affiché sur OASIS relie un point de réception à un point de livraison aux fins de la fourniture d'un service de transport à un client admissible du service de transport¹²⁶ ».

[272] La preuve prépondérante est également à l'effet qu'avant l'ouverture du chemin LAB-HQT le 1^{er} avril 2009, les Lignes de CF n'étaient pas un chemin au sens des Tarifs et conditions mais un lien de raccordement interne.

[273] À cet égard, les faits suivants allégués par HQT ne font l'objet d'aucune preuve contraire et, il faut le présumer, devaient également être connus de NLH en tant qu'actionnaire à hauteur de 65,8 % de CF(L)Co, propriétaire et opérateur de la Centrale CF :

- « a) La construction des lignes a été réalisée par CF(L)Co dans le cadre et aux fins de l'exécution du Power Contract de 1969 suivant des devis élaborés par Hydro-Québec spécifiquement à cette fin;
 - Power Contract, définition de « Plant » et art. 4.1 et 7.1;
 - G. Bennett, 21 janv. 2010, N.S. vol. 3, p. 151;
 - S. Clermont, 28 janv. 2010, N.S. vol. 8 p. 155, Q. 254;
- b) Les flux électriques sur les lignes sont à sens unique et servent exclusivement à l'injection de puissance et d'énergie produites par la Centrale CF dans le réseau d'HQT, en l'absence de toute autre utilisation;
 - Rapport de P. Q. Hanser, Décembre 2008, para. 45, Pièce HQT-30;
 - Décision D-2006-66, p. 11;
 - S. Clermont, 28 janv. 2010, N.S. vol. 8 p. 155, Q. 254; 29 janv. 2010, N.S. vol. 9 p. 38, Q. 55;
- c) En vertu du Power Contract, HQ est en droit et a convenu d'acheter la presque totalité de la puissance et de l'énergie produites par la Centrale CF, à l'exception d'une capacité de 225 MW au bénéfice de Twin Falls Power Corporation Limited et d'une option visant la reprise d'un maximum de 300 MW au bénéfice de CF(L)Co pour consommation à l'extérieur du Québec;
 - Power Contract, art. 2.1, 4.2.2 et 6.6;
- d) Les lignes sont exploitées à très haute tension (735 kV) pour minimiser les pertes lors du transport vers le réseau d'HQT;
 - Voir, notamment, la Pièce HQT-7 à la p. 9;
- e) La Centrale CF, bien que située hors Québec, est exploitée en mode synchrone avec le réseau d'HQT;

¹²⁶ Énoncé de positions et argumentation d'HQT, dossier P-110-1565, page 25, paragraphe 113.

- Voir notamment, la Pièce HQT-7 à la p. 10;
- S. Clermont, 28 janv. 2010, N.S. vol. 8 p. 155-156, Q. 255;
- f) Les lignes n'avaient pas été conçues ou construites pour un usage par des tiers à des fins commerciales et n'ont, de mémoire d'homme, jamais été utilisées à cette fin, et cette réalité historique a été acceptée par le marché;
- Voir, notamment, la décision D-2006-66, p. 11;
- S. Clermont, 29 janv. 2010, N.S. vol. 9 p. 37-38, Q. 54-55¹²⁷ ».

[274] La Régie a déjà reconnu que les Lignes de CF étaient un lien de raccordement interne, bien que dans un autre contexte et à d'autres fins :

« La Régie porte une attention particulière à la notion d'équipement de transport associé à la production en raison des caractéristiques propres au réseau, notamment son étendue géographique, le rôle particulier de certaines lignes et la nature essentiellement hydraulique du parc de production. Ainsi, si les centrales n'avaient pas été construites, les équipements de transport associés, dont une très grande partie des lignes THT, n'auraient pas été requis. Le rôle de ces équipements est d'intégrer la production électrique des centrales vers les centres de consommation, ce qui explique que le flux électrique soit, pour l'essentiel, à sens unique.

Les équipements regroupés dans la fonction Raccordement des centrales, comprenant [...] les lignes de raccordement, possèdent ces caractéristiques et constituent, de ce fait, des équipements de transport associés à la production. Pour la Régie, d'autres équipements respectent également ce critère.

Il en est ainsi des lignes THT depuis l'interconnexion avec Churchill Falls qui sont utilisées exclusivement en mode réception [...] ¹²⁸. » [nous soulignons]

[275] L'article 4 des Tarifs et conditions réfère aux termes et conditions relatifs à l'OASIS énoncés au ch. 18 CFR 37 des règlements de la FERC (les « règles de l'OASIS »). Pour que ces règles s'appliquent au Québec, « [l]'OASIS doit être conforme aux décisions, ordonnances et règlements de la Régie¹²⁹ ».

[276] Rien n'indique que les notions de *path* et de *posted path* des règles de l'OASIS ne soient pas conformes aux décisions, ordonnances et règlements de la Régie. Il est donc utile de voir si les Lignes de CF peuvent être considérées comme un chemin aux fins de ces règles.

¹²⁷ Énoncé de positions et argumentation d'HQT, dossier P-110-1565, pages 26 et 27, paragraphe 120.

¹²⁸ Décision D-2006-66, dossier R-3549-2004, page 11.

¹²⁹ Article 4 des Tarifs et conditions.

[277] Les règles de l'OASIS prévoient que l'obligation d'afficher un ATC n'existe qu'à l'égard des *posted path* et non à l'égard des installations physiques de transport (lignes internes de raccordement ou interconnexions) qui ne constituent pas des chemins ou *path* :

Règles de l'OASIS :

« 37.6 [...]

(b) *Posting transfer capability. The available transfer capability on the Transmission Provider's system (ATC) and the total transfer capability (TTC) of that system shall be calculated and posted for each Posted Path as set out in this section.*

(1) *Definitions. For purposes of this section the terms listed below have the following meanings:*

(i) *Posted path means any control area to control area interconnection; any path for which service is denied, curtailed or interrupted for more than 24 hours in the past 12 months; and any path for which a customer requests to have ATC or TTC posted. For this last category, the posting must continue for 180 days and thereafter until 180 days have elapsed from the most recent request for service over the requested path. For purposes of this definition, an hour includes any part of an hour during which service was denied, curtailed or interrupted.*

[...]

(iv) *The word interconnection, as used in the definition of "posted path" means all facilities connecting two adjacent systems or control areas¹³⁰.* » [nous soulignons]

[278] Les Lignes de CF, parce qu'elles sont un lien interne de raccordement tel que la Régie l'a déjà souligné, ne pouvaient être un chemin sur lequel un client pouvait réserver de la capacité de transport, c'est-à-dire un *path for which a customer requests to have ATC or TTC posted*.

[279] La FERC a même jugé que l'affichage sur OASIS était inutile lorsqu'un chemin a peu ou pas de valeur commerciale :

¹³⁰ Énoncé de positions et argumentation d'HQT, dossier P-110-1565, pages 25 et 26, paragraphe 115.

« *The Commission will not require the posting of all paths across control areas, since customers can request to have ATC [Available Transfer Capability] and TTC [Total Transfer Capability] posted for any path. Given that customers can request to have ATC and TTC posted for any path, adopting CCEM's proposal would burden OASIS sites with a very large number of posted paths that may have little commercial value*¹³¹. » [nous soulignons]

[280] Donc, les Lignes de CF continuent d'être utilisées comme lien de raccordement de la Centrale CF au réseau d'HQT, au bénéfice exclusif d'Hydro-Québec pour l'alimentation de la charge locale du Québec. Les droits récents conférés à NLH pour exporter une partie de la production de la Centrale CF en utilisant les Lignes de CF ne changent pas cette situation de fait qui remonte à plusieurs décennies en vertu du Power Contract.

[281] Pour toutes ces raisons, la Régie conclut que les Lignes de CF ne constituaient pas un chemin au sens des Tarifs et conditions et qu'HQT n'avait aucune obligation d'afficher l'ATC ou la TTC sur ces lignes avant l'ouverture du chemin LAB-HQT le 1^{er} avril 2009.

6.4.4 EST-CE QU'HQT S'EST CONFORMÉE AUX TARIFS ET CONDITIONS EN CALCULANT L'ATC SUR LA BASE DES FLUX ÉLECTRIQUES HISTORIQUES ET NON DES DROITS D'HYDRO-QUÉBEC À DES LIVRAISONS FERMES AU POWER CONTRACT?

[282] NLH plaide que, même si la Régie décidait qu'HQP ou HQD a une priorité pour le service de transport sur les Lignes de CF, l'ATC n'aurait pas été correctement établi, puisqu'il doit être fonction des engagements contractuels fermes des contrats entre Hydro-Québec et CF(L)Co¹³².

[283] NLH s'appuie, entre autres, sur le témoignage de l'expert Sinclair qui, bien qu'il accepte l'idée que les droits de transport des ressources alimentant la charge locale puissent être basés sur l'usage historique du réseau, précise cependant qu'ils doivent être reliés au transport ferme sur le réseau (*commensurate with the firmness of the transmission flows*)¹³³.

¹³¹ Énoncé de positions et argumentation d'HQT, dossier P-110-1565, page 26, paragraphe 116.

¹³² Argumentation de NLH, pages 34 et 35, paragraphe 134.

¹³³ Argumentation de NLH, pages 75 et 76, paragraphe 304.

[284] NLH propose une analyse de la teneur des obligations au Power Contract entre Hydro-Québec et CF(L)Co pour déterminer s'il s'agit d'obligations conditionnelles ou suspensives et conclut de cette analyse qu'une partie des quantités d'énergie à ce contrat est livrable si l'énergie est disponible et que les obligations au contrat GWAC sont conditionnelles ou suspensives. Selon NLH, l'énergie livrée en vertu de ces contrats ne peut donc être considérée comme de l'énergie ou de la capacité ferme mise à la disposition d'Hydro-Québec.

[285] La Régie n'a pas à se prononcer sur la nature des obligations de CF(L)Co au Power Contract et au contrat GWAC (conditionnelles, suspensives, etc.) mais doit plutôt tenir compte de ce qui est à la connaissance d'HQT, c'est-à-dire les quantités d'énergie livrées à Hydro-Québec à partir de la Centrale CF et qui transitent sur son réseau. En d'autres mots, qu'Hydro-Québec ait reçu, depuis plus de 40 ans, l'électricité produite par la Centrale CF en vertu d'obligations fermes ou additionnelles non fermes contractées par CF(L)Co, ne change pas la réalité historique des flux d'électricité sur les lignes de transport d'Hydro-Québec en provenance de la Centrale CF pour alimenter la charge locale du Québec. Ainsi, la distinction que fait l'expert Sinclair pour NLH entre *historical firm usage* et *historical non-firm usage* est non pertinente.

[286] La méthode de calcul de l'ATC prévue à l'Appendice C des Tarifs et conditions définit l'ATC comme suit :

« La capacité de transport disponible (ATC) est la quantité de la capacité de transport qui n'est pas utilisée après avoir tenu compte de la marge de fiabilité du réseau et des exigences pour :

- (a) satisfaire aux obligations du service de transport existant pour la livraison des ressources aux clients de la charge locale;
- (b) satisfaire aux obligations des contrats existants en vertu desquels le service de transport est fourni;
- (c) satisfaire aux obligations des demandes valides existantes, acceptées ou en attente, de service de transport. »

[287] Il est également précisé à l'Appendice C que les lignes directrices et les principes de l'industrie sont suivis pour évaluer l'ATC : pratiques usuelles des services publics, critères et lignes directrices du *Northeast Power Coordinating Council* (NPCC), du NERC, et du *North American Energy Standards Board* (NAESB), ainsi que les critères et directives applicables à HQT.

[288] En fait, NLH ne conteste pas la méthode de calcul de l'ATC sur les Lignes de CF mais plutôt les données à la base de ce calcul, soit les données historiques réelles mesurées plutôt que les valeurs de transit ferme prévues au Power Contract.

[289] En fait et dans le cours normal des affaires, HQT ne dispose d'aucune autre information que les flux historiques réels mesurés sur les Lignes de CF¹³⁴ pour déterminer l'ETC. HQT n'a pas accès à d'autres informations lui permettant de quantifier la valeur du transit sur ces lignes¹³⁵. Il va de soi qu'HQT ne peut planifier son réseau en fonction de données découlant de contrats d'approvisionnement dont elle ignore le contenu.

[290] Il est utile de rappeler que l'ouverture des marchés ou des réseaux de transport d'électricité (*open access*) ne devait pas limiter les droits d'approvisionnement des clients de la charge locale (*native load*) ni, par conséquent, limiter les flux historiques d'électricité servant à cette fin :

« To prevent native load customers from being harmed, FERC has determined that the native load customers of vertically-integrated utilities should have access to the same generation sources that they had access to prior to the implementation of open access¹³⁶. »

« [...] The amount of transmission capacity available to wholesale and unbundled retail customers under the Final Rule pro forma tariff is clearly affected by the amount of transmission capacity that the transmission provider reserves for the use of its native load customers and the future load growth of those customers [...]»¹³⁷.

[291] Sur la base de la preuve et des arguments qui lui ont été soumis, la Régie conclut qu'HQT s'est conformée aux Tarifs et conditions en calculant l'ATC sur la base des flux électriques historiques en provenance de la Centrale CF.

¹³⁴ NS, 3 février 2010, volume 12, pages 95 et 96.

¹³⁵ NS, 3 février 2010, volume 12, page 98.

¹³⁶ Pièce HQT-30, rapport de P.Q. Hanser, décembre 2008, page 17, paragraphe 43.

¹³⁷ FERC Order 888, Docket Nos RM-8-000 and RM94-7-001, page 323.

7. PLAINTÉ P-110-1597

7.1 POSITION DE NLH

[292] Cette plainte porte sur l'application des dispositions de l'article 19.3 des Tarifs et conditions :

« 19.3 Procédure d'étude d'impact sur le réseau

[...]

Pour qu'une demande demeure une demande complète, dans les quarante-cinq (45) jours de la réception de l'étude d'impact sur le réseau, le client admissible doit soit signer une convention de service, soit confirmer son intention de signer une convention d'avant-projet dans les meilleurs délais possibles ou soit, dans le cas d'un raccordement de centrale, indiquer lequel des engagements prévus à l'article 12A s'applique à son projet et, selon le cas, confirmer par écrit son intention de signer une convention d'avant-projet ou une Entente de raccordement de centrale dans les meilleurs délais possibles, sous peine de voir la demande réputée résiliée et retirée [...]. »

[293] Selon NLH, l'application de ces dispositions soulève deux questions :

- L'étude d'impact sur le réseau, payée par NLH et réalisée par HQT, a-t-elle été faite en stricte conformité avec les Tarifs et conditions?
- NLH a-t-elle répondu aux demandes d'HQT à l'intérieur du délai de 45 jours, interrompant ainsi le délai prévu à l'article 19.3 des Tarifs et conditions?

7.1.1 ÉTAT DE L'ÉTUDE D'IMPACT AU 11 DÉCEMBRE 2007

[294] Pour conclure que l'étude d'impact effectuée par HQT n'était pas complète en date du 11 décembre 2007, date de la transmission par HQT à NLH du dernier rapport d'étude d'impact¹³⁸, et que le délai de 45 jours prévu à l'article 19.3 des Tarifs et conditions ne pouvait courir à compter de cette date, NLH réfère la Régie à une série de correspondances.

¹³⁸ Pièce NLH-11, dossier P-110-1597.

[295] Ces lettres, échangées entre NLH, HQT et *Hydro-One* en Ontario, portent, notamment, sur les interconnexions avec l'Ontario, l'étude d'impact menée par HQT en vertu de la convention d'étude d'impact signée le 7 mars 2006 (*System Impact Study Agreement*), sur une étude effectuée à la demande de NLH par *Hydro-One* en Ontario (*Concept Phase Study*) et sur la question de savoir si l'étude d'impact d'HQT a été correctement exécutée par HQT, notamment en ce qui a trait aux interconnexions avec l'Ontario.

[296] NLH réfère d'abord à une lettre d'HQT du 27 février 2006¹³⁹ où HQT informe NLH que la demande de service nécessitera l'étude d'une nouvelle interconnexion DC avec l'Ontario et que cela impliquera une coordination avec l'Ontario. HQT propose dans la même lettre, vue la portée de cette étude, de procéder selon un plan de travail par étapes.

[297] Le 2 juin 2006, HQT écrit à NLH¹⁴⁰ pour l'informer que sa demande pour un service maximum de 1 422 MW en courant continu à haute tension (acronyme anglais *High Voltage Direct Current* ou HVDC) vers l'Ontario peut être satisfaite suivant différents chemins (« *can be potentially served through a number of possible paths, existing or future* »). HQT ajoute ce qui suit :

« *Hydro-Québec TransÉnergie will study with the party that NLH will identify (Hydro One) all the direct paths between Quebec and Ontario. Two other paths can also be studied with two other neighbouring networks, namely, Cedar Rapids Transmission Company Limited ("CRT") and Brookfield.* »

[298] Le 28 juillet 2006, NLH écrit à l'Ontario IESO¹⁴¹ afin de mettre cet organisme au fait que l'étude d'impact sur le réseau sur la future ligne HVDC de 1 250 MW est complétée. Elle le met également en contact avec un représentant d'HQT.

[299] Cette lettre porte également sur le *System Impact Assessment Application for Transmission Facilities* de NLH auprès de l'IESO.

¹³⁹ Pièce NLH-4-A, dossier P-110-1597.

¹⁴⁰ Pièce NLH-6A, dossier P-110-1597.

¹⁴¹ Pièce HQT-38.

[300] Le 1^{er} août 2006, NLH informe HQT de ses démarches auprès de l'IESO et du fait qu'HQT est autorisée à communiquer avec l'IESO pour lui transmettre les informations requises relativement à l'étude que NLH a demandée à l'IESO d'effectuer.

[301] Le 18 août 2006¹⁴², HQT donne suite à la lettre de NLH du 1^{er} août 2006. NLH comprend de cette lettre (i) qu'HQT ne considérera pas le chemin (HVDC de 1 250 MW) pour sa demande de service de transport, puisqu'il aurait déjà été réservé par HQT pour la même période, (ii) qu'HQT n'indique pas qu'elle cesse d'étudier les autres chemins directs entre le Québec et l'Ontario et (iii) que la référence d'HQT à l'étude des autres chemins directs mentionnée à la lettre du 2 juin 2006 demeure.

[302] Le 28 août 2006, NLH répond à cette lettre d'HQT¹⁴³ et demande à cette dernière, jusqu'à ce qu'une convention de service en bonne et due forme soit signée entre HQT et HQT, de continuer d'étudier l'option d'accroître la capacité de l'interconnexion HVDC de 1 250 MW au-delà de la capacité initialement prévue, tout comme l'ensemble des autres chemins entre le Québec et l'Ontario.

[303] NLH réfère à la réponse d'HQT datée du 27 septembre 2006¹⁴⁴ qui, selon la lecture qu'en fait NLH, indiquerait que la réservation d'HQT a priorité sur celle d'HQT et que cette option ne serait pas étudiée avec l'IESO.

[304] NLH souligne le fait qu'HQT et HQT ont signé une entente accélérée le 16 octobre 2006¹⁴⁵ pour un service de transport ferme de point à point pour une durée de 50 ans sur la nouvelle interconnexion HVDC de 1 250 MW vers l'Ontario en vertu de l'article 19.8 des Tarifs et conditions.

[305] La même journée, HQT envoie une lettre à NLH¹⁴⁶ pour confirmer que le rapport d'étude d'impact relatif à l'option 5 sera complété le 15 décembre 2006 et qu'il ne portera pas sur l'interconnexion HVDC de 1 250 MW.

¹⁴² Pièce NLH-6C, dossier P-110-1597.

¹⁴³ Pièce NLH-6D, dossier P-110-1597.

¹⁴⁴ Pièce NLH-6E, dossier P-110-1597.

¹⁴⁵ Pièce NLH-6F, dossier P-110-1597.

¹⁴⁶ Pièce NLH-6G, dossier P-110-1597.

[306] Il s'ensuit une série de communications écrites entre NLH et HQT, le 11 décembre 2006¹⁴⁷, le 22 décembre 2006¹⁴⁸, le 13 février 2007¹⁴⁹ ainsi qu'une conférence téléphonique impliquant des représentants d'*Hydro-One*, NLH et HQT sur, entre autres, les différents chemins envisagés et étudiés par l'Ontario.

[307] NLH attire l'attention de la Régie sur le passage suivant du procès-verbal¹⁵⁰ de la conférence téléphonique mentionnée au paragraphe précédent :

« Ontario states that all solutions should be deal[t] with Hawthorne. It is seems (sic) that the most interesting Ontario solution is through Hawthorne, because it entails fewer lines in Ontario and this is where the 500 kV main system is. Chat Falls is good for up to 700 MW, but only at 230 kV. Hawthorne is better suited for the higher MW and St-Lawrence site reinforcement is required even for 100 MW or 200 MW. »

[308] Le 22 mars 2007, *Hydro-One* termine la première version du *Concept Phase Study*¹⁵¹.

[309] NLH soumet qu'il était clair, à ce moment, puisque l'Ontario considérait dans son rapport différents chemins en provenance du Québec et que le responsable des études d'impact sur le réseau, de même que la direction des affaires commerciales pour HQT, assistaient aux réunions avec l'IESO, que tous les chemins entre le Québec et l'Ontario allaient nécessairement être considérés dans le contenu de l'étude d'impact sur le réseau d'HQT, dont les chemins HQT-DYMO, HQT-OTTO, HQT-CHNO, HQT-Q4C, HQT-P33C et HQT-LAW.

[310] NLH indique que les différentes contraintes reliées aux chemins en question vers l'Ontario ne lui ont été communiquées qu'à l'audience orale des plaintes le 2 février 2010.

¹⁴⁷ Pièce HQT-8, document 1.

¹⁴⁸ Pièce HQT-9, document 1.

¹⁴⁹ Pièce HQT-11, document 1.

¹⁵⁰ Argumentation de NLH, page 93, paragraphe 392.

¹⁵¹ Pièce HQT-12, document 1.

[311] Face au reproche que semble lui faire HQT de ne pas avoir donné suite au *Concept Phase Study* en signant, par la suite, une convention d'avant-projet (*Feasability Study*), NLH soumet qu'étant en attente du dépôt définitif par HQT de l'étude d'impact pour chacune des options envisagées, elle ne pouvait donner d'instructions précises à l'Ontario pour la poursuite du travail, compte tenu qu'HQT n'avait livré à ce moment que des résultats partiels et non une étude d'impact finale sur le réseau.

[312] Le 24 octobre 2007, NLH envoie une lettre à HQT¹⁵² demandant certaines informations relatives aux ajouts au réseau et un service de transport partiel intérimaire sur les interconnexions NY, NB et NE, où la capacité serait disponible.

[313] Le 11 décembre 2007, HQT répond à NLH¹⁵³ et informe cette dernière que l'étude d'impact relative à l'option 2 de la Première demande était terminée (le rapport est joint à cette lettre). HQT joint aussi à cette lettre le rapport complémentaire relatif aux interconnexions NY, NB et NE.

[314] HQT impose alors, illégalement selon NLH, un délai de 45 jours à cette dernière pour obtenir les informations suivantes : (i) le choix par NLH de l'une des cinq options, (ii) des informations à l'égard de l'interconnexion avec l'Ontario, notamment l'emplacement de la ligne que NLH entend utiliser et (iii) pour les livraisons au Québec, l'emplacement du point de livraison, l'identité de son cocontractant et la charge à alimenter.

[315] NLH soumet qu'elle ne pouvait indiquer à HQT l'emplacement du chemin qu'elle entendait utiliser pour se rendre en Ontario, alors que les indications à donner à l'IESO pour le *Feasability Study* présupposaient que NLH obtienne de la part d'HQT de l'information sur les chemins allant du Québec vers l'Ontario.

[316] Selon NLH, elle était dans l'impossibilité de donner suite à la lettre du 11 décembre 2007 d'HQT, et c'est dans ce contexte que NLH transmettait à HQT sa lettre du 24 janvier 2008¹⁵⁴, la veille de l'expiration du délai de 45 jours que lui avait donné HQT.

¹⁵² Pièce NLH-26, dossier P-110-1597.

¹⁵³ Pièce NLH-11, dossier P-110-1597.

¹⁵⁴ Pièce NLH-13, dossier P-110-1597.

[317] Dans sa lettre du 24 janvier 2008, NLH soumet à HQT certains commentaires et griefs, dont les suivants¹⁵⁵ :

- NLH indique vouloir signer une convention de service sur les interconnexions NY, NB et NE pour 20 ou 30 ans;
- Elle souligne le défaut du rapport d'étude d'impact de ne pas avoir porté sur les interconnexions HQT-LAW et HQT-ON (HVDC de 1 250 MW) et demande de terminer l'étude d'impact afin de fournir les informations relatives à ces deux interconnexions;
- Elle demande d'utiliser le point HQT pour ses livraisons au Québec et conteste la pertinence des informations demandées par HQT;
- Elle choisit l'option 5 pour passer à la prochaine étape du processus;
- Elle dépose une plainte formelle à l'égard du délai de 45 jours;
- Elle confirme son intention de signer une convention d'avant-projet dans les meilleurs délais possibles, le tout conformément à l'article 19.3 des Tarifs et conditions.

[318] La réponse d'HQT à cette lettre de NLH est venue le 20 mars 2008¹⁵⁶. HQT informe NLH comme suit :

- HQT refuse de signer une entente de service pour NY, NB et NE en prétextant que le service ne peut être offert que selon la demande de service, et non « en parties ou en sections »;
- Elle est d'avis que les interconnexions de courant alternatif (acronyme anglais *Alternating Current* ou AC) n'étaient pas visées par la convention d'étude d'impact sur le réseau et que l'interconnexion HQT-LAW dessert une ressource désignée du Distributeur et sert à assurer la fiabilité de la charge locale et que, par conséquent, cette interconnexion ne peut être utilisée par des tiers;
- Elle réitère que NLH devait lui fournir l'information (localisation de l'interconnexion, etc.) exigée à l'égard de l'interconnexion avec le réseau ontarien;
- Elle réaffirme son avis selon lequel le point HQT ne peut uniquement être utilisé comme point de réception pour des unités de production situées sur le réseau d'HQT ou pour relier des chemins de réception à des chemins de livraison dans le contexte d'un *wheel-through*;

¹⁵⁵ Argumentation écrite de NLH, pages 96 à 98, paragraphe 405.

¹⁵⁶ Pièce NLH-14, dossier P-110-1597.

- Elle réitère son avis selon lequel NLH ne peut choisir que parmi les cinq options qu'elle avait identifiées dans la Première demande afin de conclure une entente de service avec HQT;
- Elle rejette la plainte de NLH, d'où le dépôt par NLH de la plainte P-110-1597;
- Elle réitère son avis selon lequel NLH devait identifier son cocontractant au Québec et son option vers l'Ontario pour passer à la prochaine étape (*Feasability Study*) et elle informe NLH qu'elle ne pourra donc pas passer à l'étape de l'étude de faisabilité.

[319] Sur la base de ces faits spécifiques à cette plainte, NLH soumet les arguments qui suivent.

[320] NLH s'appuie sur les dispositions des articles 1.21 et 19.3 des Tarifs et conditions et, particulièrement, sur les extraits soulignés pour conclure que l'étude d'impact n'était pas complète et que le délai de 45 jours ne pouvait, par conséquent, courir à compter du 11 décembre 2007 :

« 1.21 Étude d'impact sur le réseau : Une évaluation par le Transporteur (i) du caractère adéquat du réseau de transport pour satisfaire à une demande de service de transport de point à point, de service de transport en réseau intégré et de service de transport pour l'alimentation de la charge locale et (ii) de la nécessité d'engager des frais supplémentaires pour fournir un service de transport. Lors d'une demande de raccordement de centrale, cette étude porte le nom d'étude d'intégration. » [NLH souligne]

« 19.3 Procédures d'étude d'impact sur le réseau : Dès la réception d'une convention d'étude d'impact sur le réseau signée et des données techniques requises, le Transporteur agira avec diligence pour terminer l'étude d'impact sur le réseau dans un délai de cent vingt (120) jours, sauf dans le cas d'une étude qui nécessite un délai additionnel, lequel sera précisé au client. L'étude d'impact sur le réseau doit identifier toutes les limitations du réseau et les options concernant une nouvelle répartition ou les ajouts au réseau requis afin de fournir le service exigé, ainsi que le coût estimé et l'échéancier des ajouts au réseau. Advenant que le Transporteur ne puisse terminer l'étude d'impact sur le réseau dans ce délai, il doit en aviser le client admissible ainsi que donner une date approximative d'achèvement et expliquer les raisons pour lesquelles un délai additionnel est nécessaire afin de terminer les études exigées. Une copie de l'étude d'impact sur le réseau terminée et des documents de travail y afférents doit être mise à la disposition du client admissible. Le Transporteur fera preuve de la même diligence pour exécuter l'étude d'impact sur le réseau pour un client admissible que pour exécuter ses propres études. [...] » [NLH souligne]

[321] Le grief de NLH à l'égard de l'étude d'impact tient au fait qu'HQT n'ait pas identifié et évalué adéquatement toutes les limitations au réseau comme le veut l'article 19.3 des Tarifs et conditions. Comme HQT n'a pas identifié l'ensemble des éléments en question, le délai de 45 jours ne pouvait logiquement courir.

[322] HQT n'aurait pas non plus, selon NLH, identifié l'option de reconfiguration (*redispatch*) ni la possibilité de *surdimensionner* l'interconnexion HVDC de 1 250 MW avec l'Ontario, contrairement aux dispositions de l'article 19.3 des Tarifs et conditions.

[323] NLH reprend également son argument voulant que l'ATC n'ait pas été correctement établi par HQT et qu'il était, par conséquent, impossible pour NLH de dire si l'étude d'impact était complète.

[324] NLH soumet que, bien qu'en Ontario on étudiait différentes alternatives d'interconnexion, les alternatives d'Hawthorne et d'HQT-LAW n'ont pas été étudiées par HQT, contrairement à son engagement d'étudier *all direct paths*.

[325] NLH conteste la prétention d'HQT voulant que NLH ait demandé de limiter l'étude aux interconnexions DC. NLH indique qu'elle a plutôt exprimé une préférence pour ce type d'interconnexion.

[326] Selon NLH, il y aurait discrimination du fait qu'HQT ait considéré comme une « préférence » une interconnexion DC et qu'elle ait écarté les autres alternatives.

[327] NLH soumet également qu'HQT, en refusant d'étudier l'option HQT-LAW du fait que la centrale de Beauharnois serait une ressource désignée pour la desserte de la charge locale, allait à l'encontre de ce qu'elle aurait soutenu devant la Régie en 2002 voulant que ce soit le contrat patrimonial et non les centrales qui soient des ressources désignées.

[328] HQT aurait dû expliquer, dans l'étude d'impact, pourquoi l'interconnexion HQT-LAW ne pouvait répondre à la demande de service de NLH. HQT aurait dû également étudier une option de répartition et non seulement se limiter à des ajouts au réseau.

[329] Selon NLH, l'étude d'impact ne permettait pas de savoir si HQT avait évalué la possibilité d'alléger une contrainte de la façon la plus économique par une nouvelle répartition.

[330] Finalement, sur cette question, NLH ajoute que l'étude d'impact devait être accompagnée des documents de travail. Tant qu'elle n'avait pas ces documents de travail, le délai de 45 jours ne pouvait courir.

7.1.2 INTERRUPTION DU DÉLAI DE 45 JOURS PRÉVU À L'ARTICLE 19.3 DES TARIFS ET CONDITIONS

[331] Dans sa lettre du 24 janvier 2008 à HQT, NLH soumet qu'elle a clairement indiqué son intention de conclure une convention d'avant-projet. Elle se conformait ainsi aux dispositions de l'article 19.3 des Tarifs et conditions et le délai de 45 jours ne pouvait, par conséquent, courir :

« 19.3 [...] Pour qu'une demande demeure une demande complète, dans les quarante-cinq (45) jours de la réception de l'étude d'impact sur le réseau, le client admissible doit soit signer une convention de service, soit confirmer son intention de signer une convention d'avant-projet dans les meilleurs délais possibles [...]. »

Lettre du 24 janvier 2008 :

« Notwithstanding the points made in this letter regarding the completion of the SIS, we wish to officially notify you of our intent to enter into Facilities Study Agreement(s) as required in accordance section 19.3 of the OATT. We are of the view that following completion of the SIS, any remaining outstanding matters identified in your letter dated December 11, 2007, can be resolved during the negotiation of the Facilities Study Agreement(s), and pending resolution of the outstanding regulatory issues before the Régie de l'énergie, we can move forward on a timely basis¹⁵⁷. » [NLH souligne]

[332] NLH conclut son argumentation sur cette plainte en réitérant que l'étude d'impact qu'on lui a remise est incomplète, qu'HQT doit la compléter et, qu'en conséquence, le délai de 45 jours prévu à l'article 19.3 des Tarifs et conditions ne peut lui être opposé.

¹⁵⁷ Argumentation de NLH, pages 117 et 118, paragraphe 480.

7.2 POSITION D'HQT

[333] Pour HQT, cette plainte porte sur la question de savoir si l'étude d'impact effectuée par HQT était complète en date du 11 décembre 2007 et si elle a été faite conformément aux dispositions des Tarifs et conditions¹⁵⁸.

[334] Plus spécifiquement, HQT répond aux griefs suivants de NLH :

- Omission d'étudier des scénarios pour permettre des transactions de passage vers l'Ontario;
- Omission d'étudier l'utilisation d'interconnexion AC vers l'Ontario;
- Omission d'étudier une répartition possible;
- Omission d'étudier l'utilisation de l'interconnexion et le chemin HQT-LAW vers l'Ontario et la centrale de Beauharnois;
- Omission d'étudier l'utilisation de la nouvelle interconnexion HVDC de 1 250 MW vers l'Ontario, en construction en 2010 et maintenant en opération.

[335] HQT rappelle également certains faits sur lesquels elle veut attirer l'attention de la Régie¹⁵⁹ :

- La Première demande de NLH exigeait spécifiquement une interconnexion HVDC;
- L'étude d'impact a porté sur les cinq options distinctes demandées par NLH;
- La convention d'étude d'impact du 7 mars 2006 prévoit spécifiquement qu'HQT fera l'étude d'impact sur son réseau et qu'elle n'est pas responsable de faire quelque arrangement avec les réseaux d'autres entités mais qu'elle assistera NLH à cet égard;
- Le 27 février 2006, HQT confirme la portée de son étude et précise que la demande nécessitera une nouvelle étude pour une nouvelle interconnexion DC vers l'Ontario; il n'est pas question d'une interconnexion AC;
- HQT confirme à NLH que l'interconnexion HVDC de 1 250 MW ne peut être considérée aux fins de l'étude d'impact en raison d'une réservation prioritaire à celle de NLH par HQT¹⁶⁰;

¹⁵⁸ NS, 11 février 2010, volume 17, page 26.

¹⁵⁹ NS, 11 février 2010, volume 17, pages 28 à 40.

¹⁶⁰ Pièce NLH-6C, dossier P-110-1597, lettre du 18 août 2006.

- Le 28 juillet 2006¹⁶¹, NLH demande à HQT d'étudier la possibilité d'augmenter la capacité de l'interconnexion HVDC de 1 250 MW ou d'en construire une autre. La demande de NLH porte toujours sur une interconnexion DC;
- Le 22 mars 2007, HQT reçoit le *Concept Phase Study* d'Hydro-One qui indique clairement que la réception en Ontario de 700 à 1 500 MW en provenance du réseau d'Hydro-Québec nécessite la construction d'une nouvelle interconnexion DC. HQT souligne le témoignage non contredit de monsieur Deguire qui a expliqué le rapport d'Hydro-One;
- Il s'ensuit la production des rapports constituant l'étude d'impact. Le rapport de l'option 2, daté du 11 décembre 2007, est le dernier rapport;
- À la même date, HQT demande à NLH de confirmer certaines choses qui ont fait l'objet d'hypothèses dans le cadre de l'étude d'impact mais qui sont nécessaires pour passer à l'étape suivante d'étude d'avant-projet. HQT demande notamment à NLH d'identifier l'option qu'elle retient;
- Le 18 janvier 2008, HQT transmet à NLH les documents de travail à la suite de la signature d'une entente de confidentialité;
- Le 24 janvier 2008, NLH transmet une lettre à HQT indiquant qu'elle considère l'étude d'impact incomplète et change, selon HQT, plusieurs aspects de sa demande. NLH indique pour la première fois la possibilité d'utiliser l'interconnexion HQT-LAW de type AC. Dans cette lettre, NLH n'indique pas l'option qu'elle retient, comme le demandait HQT. Dans la même lettre, NLH porte plainte;
- Le 20 mars 2008, HQT communique à NLH sa décision sur sa plainte et confirme que les informations fournies par NLH sont insuffisantes et ne permettent pas de passer à l'étape de l'étude d'avant-projet.

[336] HQT soumet avoir procédé à l'étude d'impact de toutes les options de la Première demande de NLH en conformité avec les Tarifs et conditions.

¹⁶¹ Pièce HQT-38.

[337] HQT réfère la Régie à certaines dispositions de l'article 19.3 des Tarifs et conditions relatifs à la réalisation d'une étude d'impact :

« 19.3 Procédures d'étude d'impact sur le réseau : Dès la réception d'une convention d'étude d'impact sur le réseau signée et des données techniques requises, le Transporteur agira avec diligence pour terminer l'étude d'impact sur le réseau dans un délai de cent vingt (120) jours, sauf dans le cas d'une étude qui nécessite un délai additionnel, lequel sera précisé au client. L'étude d'impact sur le réseau doit identifier toutes les limitations du réseau et les options concernant une nouvelle répartition ou les ajouts au réseau requis afin de fournir le service exigé, ainsi que le coût estimé et l'échéancier des ajouts au réseau. »

[HQT souligne]

[338] HQT réfère la Régie au témoignage de monsieur Deguire qui a expliqué comment HQT a procédé à l'évaluation de la demande de NLH¹⁶² : établissement d'un réseau de base, identification des limitations du réseau, évaluation des capacités disponibles et de la répartition des ressources, test des différents scénarios pour présenter à NLH le scénario optimal conformément aux Tarifs et conditions.

[339] HQT rappelle qu'il faut distinguer la portée de l'étude d'impact et ce qui doit être livré au client au rapport. Le rapport doit porter sur le service exigé comme le prévoit l'article 19.3 des Tarifs et conditions. Dans le cas de la Première demande de NLH, le service exigé impliquait, notamment, une nouvelle interconnexion HVDC avec l'Ontario.

[340] HQT réfère au témoignage non contredit de monsieur Deguire expliquant que les pratiques d'HQT en matière d'études d'impact sont les mêmes pour tous les clients et sont conformes aux dispositions de l'article 19.3 et de l'Appendice D des Tarifs et conditions¹⁶³.

[341] Quant au grief de NLH voulant qu'HQT n'ait pas étudié la répartition (*redispatch*), HQT cite l'expert Hanser sur la définition du concept :

« Redispatch refers to a situation in which a vertically-integrated utility dispatches its generation out of merit [in] order to (i.e. relatively low-cost generation is displaced by more expensive generation, or economical power purchases are curtailed) to free up transfer capability to accommodate a request for third-party transmission service¹⁶⁴. »

¹⁶² NS, 11 février 2010, volume 17, pages 40 et 41.

¹⁶³ NS, 11 février 2010, volume 17, notamment les pages 42 à 46.

¹⁶⁴ Énoncé de positions et argumentation d'HQT, dossier P-110-1597, page 16, paragraphe 71.

[342] HQT réfère également à l'Ordonnance de la FERC à cet égard : « *redispatch is required only if it can be achieved while maintaining reliable operation of the transmission system in accordance with prudent utility practice*¹⁶⁵ ». L'Ordonnance n° 890 de la FERC traite également de cette question :

*« The resources identified in the system impact study need not be available to provide the dispatch. Customers must simply be provided with the set of generators that could, if available, make a significant contribution toward relieving the constrained facility at issue »*¹⁶⁶. » [HQT souligne]

[343] Selon HQT, la répartition des ressources « *n'est généralement pas une réponse satisfaisante afin d'assurer un service de transport ferme à long terme pour des niveaux élevés de capacité, n'étant pas techniquement réalisable et étant de nature à compromettre la fiabilité du réseau*¹⁶⁷ ».

[344] À cet égard, HQT rappelle que la répartition des ressources requiert le consentement des propriétaires des ressources de production. Ainsi, les centrales considérées comme ressources désignées ne pourraient devenir disponibles pour remplir une demande de service ferme point à point à long terme tel qu'envisagé par NLH¹⁶⁸.

[345] Finalement, sur cette question, HQT souligne qu'il n'y a pas de preuve établissant qu'une répartition des ressources aurait été une façon plus économique de satisfaire la demande de service de NLH¹⁶⁹.

[346] HQT traite ensuite du reproche que lui fait NLH de ne pas avoir étudié une interconnexion de type AC vers l'Ontario. Elle rappelle qu'un mois après la Première demande, elle a confirmé que l'étude d'impact nécessiterait l'analyse d'une nouvelle interconnexion DC avec l'Ontario¹⁷⁰.

[347] Selon HQT, il ne lui appartenait pas de modifier unilatéralement la Première demande et d'envisager, aux fins de l'étude d'impact, un service de transport différent de celui demandé par NLH¹⁷¹.

¹⁶⁵ Énoncé de positions et argumentation d'HQT, dossier P-110-1597, page 17, ordonnance n° 888 de la FERC, 24 avril 1996, page 307.

¹⁶⁶ Énoncé de positions et argumentation d'HQT, dossier P-110-1597, page 17, paragraphe 78.

¹⁶⁷ Énoncé de positions et argumentation d'HQT, dossier P-110-1597, page 16, paragraphe 73.

¹⁶⁸ NS, 11 février 2010, volume 17, page 52.

¹⁶⁹ NS, 11 février 2010, volume 17, pages 52 et 53.

¹⁷⁰ NS, 11 février 2010, volume 17, pages 60 et 61.

¹⁷¹ NS, 11 février 2010, volume 17, page 61.

[348] L'étude effectuée par *Hydro-One* confirme d'ailleurs qu'aux trois localisations envisagées, soit Hawthorne, St-Lawrence et Chat Falls, il sera nécessaire de procéder à la construction de nouvelles interconnexions DC, de nouvelles lignes, postes et autres équipements sur le réseau ontarien¹⁷².

[349] Quant à l'utilisation du chemin HQT-LAW vers l'Ontario, HQT souligne qu'elle n'avait pas l'obligation d'étudier la possibilité d'utiliser la centrale de Beauharnois et l'interconnexion parce qu'il s'agissait d'une interconnexion de type AC et que, de toute façon, tel que le témoin Rioux d'HQT l'a expliqué, HQT ne peut se passer de cette centrale pour alimenter, de manière fiable, la charge locale du Québec¹⁷³.

[350] Finalement, au sujet de l'utilisation de cette centrale et du chemin HQT-LAW, HQT réfute l'argument de NLH voulant que cette centrale ne puisse être une ressource désignée en raison du fait qu'elle servirait aux fins de ventes à des tiers. HQT souligne que des ventes interruptibles sont permises et que cela ne fait pas perdre la qualification de « centrale ressource désignée ». Il n'y aurait, selon HQT, aucune preuve à l'effet contraire. Le témoin Rioux a souligné d'ailleurs que cette centrale n'est pas utilisée pour effectuer des ventes non interruptibles ou fermes¹⁷⁴.

[351] Sur la question de l'augmentation de la capacité de l'interconnexion HVDC de 1 250 MW, la preuve serait à l'effet que cette hypothèse n'était pas envisageable¹⁷⁵. Le *Concept Phase Study* effectué par *Hydro-One* en Ontario confirme l'impossibilité pour le réseau ontarien de recevoir davantage d'électricité par cette interconnexion¹⁷⁶. Ainsi, l'étude ontarienne conclut à la nécessité de construire une nouvelle interconnexion avec un convertisseur DC¹⁷⁷.

¹⁷² NS, 11 février 2010, volume 17, pages 69 et 70; pièce HQT-12, document 1; témoignage de C. Deguire, NS, 3 février 2010, volume 12, pages 111 à 120.

¹⁷³ NS, 11 février 2010, volume 17, pages 73 et 74; témoignage de L.-O. Rioux, NS, 5 février 2010, volume 14, pages 128 à 131.

¹⁷⁴ Témoignage de L.-O. Rioux, NS, 5 février 2010, volume 14, page 130, questions 319 et 320.

¹⁷⁵ NS, 11 février 2010, volume 17, page 76 et suivantes.

¹⁷⁶ NS, 11 février 2010, volume 17, page 77; pièce HQT-12, document 1; témoignage de S. Clermont, NS, 29 janvier 2010, volume 9, pages 106 à 108, questions 161 à 163; témoignage de C. Deguire, NS, 3 février 2010, volume 12, pages 113, 122 et 123.

¹⁷⁷ NS, 11 février 2010, volume 17, page 78.

[352] Quant à la question de savoir si l'étude d'impact était complète en date du 11 décembre 2007 et si cette date doit être considérée comme le point de départ du délai de 45 jours de l'article 19.3 des Tarifs et conditions, HQT souligne avoir rappelé à NLH à plusieurs reprises que la remise du dernier rapport marquerait la fin de l'étude d'impact. NLH n'a jamais contesté cela avant sa lettre du 24 janvier 2008 envoyée à HQT la veille de l'expiration du délai de 45 jours¹⁷⁸.

[353] Selon HQT, il y a lieu de distinguer deux choses : la fin de l'étude d'impact et la contestation du contenu de l'étude. Ce n'est pas parce que NLH conteste le contenu de l'étude d'impact qu'il faut présumer qu'elle a été faite en violation des Tarifs et conditions¹⁷⁹.

[354] Au niveau de la réalisation de l'étude d'impact, HQT souligne qu'elle n'agissait pas comme le consultant de NLH pour l'aider à élaborer son projet mais qu'elle devait satisfaire à la demande de NLH¹⁸⁰. L'obligation d'HQT en ce qui a trait au rapport transmis à NLH se limitait à élaborer un seul projet d'expansion du réseau le moins coûteux qui tenait compte des facteurs pertinents. HQT rappelle qu'elle est la mieux placée pour déterminer quel est le scénario optimal. À cet égard, elle rappelle la déférence applicable à l'exercice de sa discrétion et cite quelques autorités à ce sujet¹⁸¹.

[355] HQT souligne également qu'aucune preuve n'a été soumise pour établir que le contenu de l'étude d'impact et des rapports serait inadéquat¹⁸².

[356] Ainsi, la contestation de l'étude d'impact par NLH ne saurait, selon HQT, retarder le point de départ du délai de 45 jours de l'article 19.3 des Tarifs et conditions, notamment parce que les informations requises par HQT le 11 décembre 2007 étaient nécessaires et que NLH ne les a pas fournies¹⁸³.

¹⁷⁸ NS, 11 février 2010, volume 17, pages 78 et 79.

¹⁷⁹ NS, 11 février 2010, volume 17, pages 79 et 80.

¹⁸⁰ NS, 11 février 2010, volume 17, page 81.

¹⁸¹ P. Garant, *Droit administratif*, 5^e édition, Les Éditions Yvon Blais, 2004, pages 206 à 209.

¹⁸² NS, 11 février 2010, volume 17, page 83.

¹⁸³ NS, 11 février 2010, volume 17, pages 84 à 88.

[357] De plus, HQT soumet avoir procédé à l'étude de l'impact des transactions de passage vers l'Ontario contenues dans toutes les options de la Première demande sur tout son réseau. Elle a étudié l'impact de ces demandes de transaction de passage vers l'Ontario jusqu'au poste Chénier et a émis des hypothèses concrètes pour le raccordement de cette nouvelle interconnexion vers l'Ontario. Il manquait alors, selon HQT, la réponse de NLH sur ce qu'elle voulait faire et à quel endroit elle voulait que ce branchement soit fait.

[358] L'étude d'impact a donc été complétée au 11 décembre 2007 et le délai de 45 jours de l'article 19.3 des Tarifs et conditions doit s'appliquer à NLH comme à tous les clients d'HQT¹⁸⁴.

[359] Ainsi, la lettre du 24 janvier 2008 de NLH ne satisfait pas aux conditions tarifaires et ne saurait interrompre le délai de 45 jours¹⁸⁵. Il ne suffisait pas, selon HQT, à NLH d'indiquer à la fin de cette lettre son intention de passer à l'étape d'étude d'avant-projet et de signer une convention d'avant-projet. Cette lettre changeait plusieurs aspects de la Première demande sur laquelle a porté l'étude d'impact : nouveau *wheel-out*, *wheel-in/wheel-out* indéfini quant au receveur et à la charge ultimement desservie et utilisation de la centrale de Beauharnois. De plus, NLH ne fournissait pas à HQT les informations requises sur l'option retenue.

[360] HQT rappelle que les informations qu'elle demandait à NLH le 11 décembre 2007 étaient totalement justifiées, puisqu'une étude d'avant-projet sert à raffiner le travail effectué lors de l'étude d'impact. Les informations requises par HQT pour faire l'étude d'avant-projet sont beaucoup plus précises¹⁸⁶.

[361] HQT réfute¹⁸⁷ l'argument de NLH voulant que la lettre d'HQT du 2 juin 2006 l'ait obligée à procéder à l'étude de « *all the direct paths between Quebec and Ontario* » alors qu'il était clair qu'HQT étudiait ce qu'on lui demandait, c'est-à-dire une interconnexion HVDC.

¹⁸⁴ NS, 11 février 2010, volume 17, pages 87 et 88.

¹⁸⁵ NS, 11 février 2010, volume 17, page 91 et suivantes.

¹⁸⁶ NS, 11 février 2010, volume 17, pages 89 et 93.

¹⁸⁷ NS, 11 février 2010, volume 17, pages 94 à 97.

[362] En conclusion¹⁸⁸ sur cette plainte, HQT soumet que l'étude d'impact réalisée par l'équipe du témoin Deguire était complète et qu'elle a été faite en conformité avec les Tarifs et conditions. Les rapports présentent les scénarios optimaux pour chacune des options et le transport vers l'Ontario a été étudié de manière aussi complète que les autres services. Il ne restait à NLH qu'à confirmer ce qu'elle voulait faire. L'étude d'impact a donc été déclarée complète le 11 décembre 2007.

7.3 RÉPLIQUE DE NLH

[363] NLH réitère qu'HQT aurait dû considérer la construction de nouvelles interconnexions HVDC vu ce que *Hydro-One* avait mentionné au *Concept Phase Study*.

[364] NLH réitère que sa lettre du 24 janvier 2008 ne comportait aucune nouvelle demande et qu'elle affirmait son intention de passer à l'étape de l'étude d'avant-projet. De plus, NLH soumet que l'étude d'impact ne pouvait être considérée comme complète parce que, en date du 11 décembre 2007, elle n'avait pas reçu les documents de travail¹⁸⁹.

[365] NLH revient sur la lettre du 2 juin 2006 d'HQT¹⁹⁰ où il est indiqué que cette dernière va étudier « *all the direct paths* » vers l'Ontario. Selon NLH, cela n'aurait pas été fait et l'étude d'impact n'est pas complète¹⁹¹.

[366] NLH réfute l'argument d'HQT sur la portée de l'article 19.3 des Tarifs et conditions et la distinction faite par cette dernière entre la portée de l'étude d'impact et ce qui doit être livré au client. Selon NLH, l'étude d'impact doit énumérer l'ensemble des limitations du réseau, identifier toutes les options et expliquer pourquoi la répartition des ressources ne peut être faite. Elle souligne avoir reçu les explications sur ces questions, non pas dans l'étude d'impact, mais à l'audience orale des plaintes¹⁹².

¹⁸⁸ NS, 11 février 2010, volume 17, pages 107 et 108.

¹⁸⁹ Pièce B-113, réplique de NLH, page 30, paragraphe 165.

¹⁹⁰ Pièce NLH-6A, dossier P-110-1597.

¹⁹¹ Pièce B-113, réplique de NLH, page 32.

¹⁹² Pièce B-113, réplique de NLH, pages 32 et 33.

[367] NLH plaide qu'elle n'avait pas à soumettre une preuve pour établir que l'étude d'impact n'était pas complétée. Il suffit, selon elle, de référer au texte de l'article 19.3 des Tarifs et conditions pour constater que l'étude ne contenait pas les éléments essentiels requis par cette disposition tarifaire¹⁹³.

7.4 OPINION DE LA RÉGIE

[368] La décision d'HQT à l'origine de cette plainte est sa lettre du 20 mars 2008¹⁹⁴ en réponse à la lettre du 24 janvier 2008 de NLH¹⁹⁵.

[369] Cette plainte soulève deux questions :

- L'étude d'impact de la Première demande a-t-elle été faite conformément aux Tarifs et conditions?
- Est-ce que le délai de 45 jours prévu à l'article 19.3 des Tarifs et conditions a été appliqué conformément à ces dispositions?

[370] Les mesures ou redressements que NLH demande à la Régie d'ordonner en vertu de l'article 101 de la LRÉ sont aux conclusions suivantes de cette plainte amendée :

« GRANT the present complaint of NLH;

DECLARE ORDER HQT¹⁹⁶ to consider that the System Impact Study for Reservation for firm long-term point-to-point transmission service number 101 is not completed and that consequently, the 45 days deadline was not in effect on December 11, 2007;

ORDER HQT to modify the status as "pending" instead of "completed" on the "Table of Impact Studies" found on HQT's website under the heading "Impact studies" referring to the System Impact Study No. 101T until the Régie de l'énergie resolves the present complaint.

~~ORDER HQT to calculate the Available Transmission Capacity between Labrador and Québec properly, disclose this information to NLH and amend the SIS as necessary;~~¹⁹⁷

¹⁹³ NS, 12 février 2010, volume 18, page 80.

¹⁹⁴ Pièce NLH-14, dossier P-110-1597.

¹⁹⁵ Pièce NLH-13, dossier P-110-1597.

¹⁹⁶ Conclusion amendée par NLH lors de l'argumentation; voir argumentation de NLH, page 20, paragraphe 75.

¹⁹⁷ Conclusion retirée par NLH dont la Régie prend acte dans la décision D-2009-026.

~~ORDER HQT to annul the existing HQT ON transmission service agreement and to undertake to offer the export capacity on the HQT ON path to all market participants in a non-discriminatory manner.~~¹⁹⁸

ORDER HQT to provide complete information on redispach or reconfiguration scenarios, system constraints and network upgrades regarding interconnection into Ontario in order to enable NLH to make an informed decision. »

7.4.1 L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA PREMIÈRE DEMANDE EST-ELLE CONFORME AUX TARIFS ET CONDITIONS?

[371] Pour répondre à cette question, il faut se référer (i) au cadre réglementaire établi par l'article 19.3 et l'Appendice D des Tarifs et conditions, (ii) à la Première demande de NLH pour voir quel service de transport a été demandé¹⁹⁹, (iii) à la convention d'étude d'impact (*System Impact Study Agreement*)²⁰⁰ indiquant ce sur quoi les parties se sont entendues au départ et (iv) à la preuve documentaire et testimoniale sur la façon dont l'étude a été effectuée.

7.4.1.1 Le cadre réglementaire

[372] Les dispositions des Tarifs et conditions qui s'appliquent à la procédure et à la méthodologie pour exécuter une étude d'impact sur le réseau d'HQT sont les suivantes :

« 1.21 Étude d'impact sur le réseau : Une évaluation par le Transporteur (i) du caractère adéquat du réseau de transport pour satisfaire à une demande de service de transport de point à point, de service de transport en réseau intégré et de service de transport pour l'alimentation de la charge locale et (ii) de la nécessité d'engager des frais supplémentaires pour fournir un service de transport. Lors d'une demande de raccordement de centrale, cette étude porte le nom d'étude d'intégration. »

¹⁹⁸ Conclusion radiée par la décision D-2009-026.

¹⁹⁹ Pièce NLH-1, dossier P-110-1597, 19 janvier 2006.

²⁰⁰ Pièce NLH-5, dossier P-110-1597, datée du 20 février 2006 mais signée le 7 mars 2006 par NLH.

19.3 Procédures d'étude d'impact sur le réseau : Dès la réception d'une convention d'étude d'impact sur le réseau signée et des données techniques requises, le Transporteur agira avec diligence pour terminer l'étude d'impact sur le réseau dans un délai de cent vingt (120) jours, sauf dans le cas d'une étude qui nécessite un délai additionnel, lequel sera précisé au client. L'étude d'impact sur le réseau doit identifier toutes les limitations du réseau et les options concernant une nouvelle répartition ou les ajouts au réseau requis afin de fournir le service exigé, ainsi que le coût estimé et l'échéancier des ajouts au réseau. Advenant que le Transporteur ne puisse terminer l'étude d'impact sur le réseau dans ce délai, il doit en aviser le client admissible ainsi que donner une date approximative d'achèvement et expliquer les raisons pour lesquelles un délai additionnel est nécessaire afin de terminer les études exigées. Une copie de l'étude d'impact sur le réseau terminée et des documents de travail y afférents doit être mise à la disposition du client admissible. Le Transporteur fera preuve de la même diligence pour exécuter l'étude d'impact sur le réseau pour un client admissible que pour exécuter ses propres études. Le Transporteur doit, dès l'achèvement de l'étude d'impact sur le réseau, aviser le client admissible si le réseau de transport sera adéquat pour accepter la demande de service, en tout ou en partie, ou si aucuns frais ne devront vraisemblablement être engagés pour des ajouts au réseau. Pour qu'une demande demeure une demande complète, dans les quarante-cinq (45) jours de la réception de l'étude d'impact sur le réseau, le client admissible doit soit signer une convention de service, soit confirmer son intention de signer une convention d'avant-projet dans les meilleurs délais possibles [...]

APPENDICE D

Méthodologie pour exécuter une étude d'impact sur le réseau

1. L'étude d'impact sur le réseau est menée comme suit :

(1) L'impact sur le réseau est évalué en fonction des exigences de fiabilité afin :

(a) de satisfaire aux obligations conformément aux conventions de service intervenues avant la date d'entrée en vigueur des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec;

(b) de satisfaire aux obligations de demandes valides, existantes, acceptées ou en attente, conformément aux Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec;

(c) de répondre aux besoins planifiés d'importation de production d'urgence;

(d) de tenir compte des flux de puissance auxquels on peut raisonnablement s'attendre sur le réseau de transport pour alimenter les clients de charge locale;

(e) de maintenir la performance thermique, de tension et de stabilité du réseau conformément aux lignes directrices et principes;

(f) de considérer la capacité du réseau à résister, dans des conditions de transfert, aux perturbations violentes mais possibles sans subir d'interruptions en cascade, de baisses de tension ou de pannes généralisées, conformément aux lignes directrices et principes.

(2) Le réseau de transport sera évalué selon les lignes directrices et principes suivants :

(a) examiner la capacité du réseau de transport d'accepter une demande de service de transport;

(b) déterminer si des coûts additionnels doivent être engagés pour fournir le service de transport;

(c) déceler tout autre problème éventuel.

(3) Si l'on ne peut satisfaire à l'utilisation demandée sans compromettre la fiabilité du réseau, l'étude d'impact sur le réseau analyse l'impact de la demande de service de transport proposée sur la capacité thermique, la stabilité dynamique et la stabilité de la tension du réseau de transport. Lorsqu'il est possible de recourir à des directives d'exploitation pour augmenter la capacité de transport disponible, il convient d'y recourir et si la méthode d'exploitation doit être appliquée dans une autre zone de réglage, le demandeur du service de transport devra communiquer avec l'autre zone de réglage pour déterminer la disponibilité générale de la procédure d'exploitation.

(4) Si l'étude d'impact sur le réseau montre que des ajouts au réseau sont nécessaires pour répondre à la demande du demandeur, les procédures seront les mêmes que celles utilisées par le Transporteur pour l'expansion de son propre réseau. Le projet d'expansion du réseau de transport le moins coûteux, qui tient compte des facteurs suivants mais sans s'y limiter, le coût en valeur actualisée, les pertes, les aspects environnementaux, la fiabilité, sera élaboré pour examen par le Transporteur. D'après les résultats de l'étude, il appartient au client du service de transport de poursuivre, de modifier ou d'annuler sa demande.

(5) Dès réception de la convention d'étude d'avant-projet, le Transporteur effectue une évaluation d'ingénierie plus précise sur le coût des ajouts au réseau.

2. Lignes directrices et principes suivis par le Transporteur - Le Transporteur est membre du NPCC. Lorsqu'il procède à une étude d'impact sur le réseau, le

Transporteur applique les règles suivantes, comme elles sont modifiées ou adoptées de temps à autre :

- (a) les pratiques usuelles des services publics;*
- (b) les critères et lignes directrices du NPCC;*
- (c) les critères et directives d'Hydro-Québec.*

3. Représentation par modèle du réseau de transport – Le Transporteur évalue la capacité de transfert totale en utilisant des modèles de réseau de transport basés sur une bibliothèque de cas d'écoulement de puissance conçue par le Transporteur pour les études de la zone de réglage du Transporteur. Les modèles peuvent comprendre des représentations d'autres réseaux du NPCC et de réseaux voisins. Cette bibliothèque de cas d'écoulement de puissance est maintenue et mise à jour au besoin par le Transporteur et NPCC. Le Transporteur utilise les modèles de réseau qu'il juge pertinents à l'étude de la demande de service de transport. D'autres modèles de réseau et conditions d'exploitation, y compris des hypothèses spécifiques à une analyse particulière, peuvent être élaborés pour des conditions qui ne figurent pas dans la bibliothèque de cas d'écoulement de puissance. Les modèles de réseau peuvent être modifiés, au besoin, pour inclure d'autres renseignements sur la charge, les transferts et la configuration de réseau, au fur et à mesure qu'ils sont disponibles.

4. Conditions du réseau - Le chargement de tous les éléments du réseau de transport doit être dans les normes usuelles pour les conditions avant incident et dans les conditions d'urgence pour les conditions après incident. La tension sur le réseau de transport doit être dans les limites normales et d'urgence applicables avant et après les conditions d'incident respectivement.

5. Court-circuit - L'intensité de courant des courts-circuits du réseau de transport doit être dans les normes applicables pour la conception des équipements.

6. Évaluation des pertes - L'impact des pertes sur le réseau de transport du Transporteur est pris en compte dans l'étude d'impact sur le réseau pour garantir les pratiques usuelles des services publics dans l'évaluation des coûts pour accepter la demande de service de transport.

7. Protection du réseau - Les exigences de protection sont évaluées par le Transporteur pour établir l'impact sur la protection existante du réseau. »

[nous soulignons]

[373] Il y a lieu de souligner au départ que, si l'Appendice D des Tarifs et conditions fixe la méthodologie pour exécuter une étude d'impact sur le réseau, son application par HQT porte sur des questions techniques et une certaine latitude requise par la nature du travail est laissée à HQT en tant qu'expert. Cela ressort, entre autres, des expressions suivantes de l'Appendice D :

« [...] déceler tout autre problème éventuel [...] »

[...] tient compte des facteurs suivants mais sans s'y limiter [...]

[...] les pratiques usuelles des services publics [...]

[...] Le Transporteur utilise les modèles de réseau qu'il juge pertinents à l'étude de la demande de service de transport [...]

[...] D'autres modèles de réseau et conditions d'exploitation, y compris des hypothèses spécifiques à une analyse particulière, peuvent être élaborés [...]

[...] Les modèles de réseau peuvent être modifiés [...]. »

[374] Ainsi, pour conclure que le contenu d'une étude d'impact sur le réseau de transport ne satisfait pas aux normes réglementaires et techniques citées plus haut, il faut une preuve technique prépondérante.

[375] Les articles 13.5 et 15.4 cités par HQT sont également pertinents à la question de la nouvelle répartition des ressources (*redispatch*) et de la latitude d'HQT au niveau de la conception et de la construction de ses installations :

« 13.5 Obligations du client du service de transport pour les frais reliés à des ajouts au réseau ou à une nouvelle répartition : Dans les cas où le Transporteur établit que le réseau de transport ne peut pas fournir de service de transport ferme de point à point (1) sans compromettre ou réduire la fiabilité du service pour les clients de charge locale, pour les clients du service de transport en réseau intégré et pour les autres clients du service de transport utilisant un service de transport ferme de point à point ou (2) sans nuire à la capacité du Transporteur de satisfaire à ses engagements contractuels fermes antérieurs envers d'autres clients, le Transporteur sera contraint d'étendre ou d'améliorer son réseau de transport en vertu de l'article 15.4. Le client du service de transport doit accepter de dédommager le Transporteur pour les ajouts au réseau de transport, conformément aux termes de l'article 27. Dans la mesure où le Transporteur peut alléger une contrainte du réseau de façon plus économique en ayant une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur au lieu d'effectuer des ajouts au réseau, il doit le faire à condition que le client admissible accepte de dédommager le Transporteur, conformément à l'article 27.

15.4 Obligation de fournir un service de transport exigeant l'expansion ou la modification du réseau de transport : Si le Transporteur établit qu'il ne peut pas répondre favorablement à une demande complète visant un service de transport de point à point à cause de l'insuffisance de capacité sur son réseau de transport, le Transporteur agira avec diligence pour étendre ou modifier son réseau de transport afin de fournir le service de transport réclamé, à condition que le client du service de transport accepte de payer les coûts s'y rapportant au Transporteur, conformément aux conditions de l'article 27. Le Transporteur se conformera aux pratiques usuelles des services publics pour décider de la nécessité d'ajouts au réseau et en ce qui concerne la conception et la construction de ces installations. L'obligation vise seulement les installations que le Transporteur est en droit d'étendre ou de modifier. » [nous soulignons]

7.4.1.2 La demande de service de NLH

[376] HQT devait exécuter une étude d'impact sur son réseau en fonction de ce que NLH a demandé²⁰¹. Cette demande porte sur un service de transport ferme de 30 ans de point à point à partir des centrales de Gull Island et Muskrat Falls au Labrador suivant cinq options spécifiques détaillées au tableau du paragraphe 23 de la présente décision :

- Pour chaque option, le même point de réception de l'électricité est précisé, soit le poste Montagnais où arrivent les lignes 7051, 7052 et 7053 de la Centrale CF;
- La puissance à recevoir au poste Montagnais varie pour chaque option, de 1 200 MW (option 1) à 2 824 MW (option 5);
- Les points de livraison et les puissances livrées spécifiques varient pour chaque option et sont répartis entre le Québec, l'Ontario, la Nouvelle-Angleterre, le Nouveau-Brunswick et New York;
- Pour les livraisons en Ontario, la demande de service précise un type d'interconnexion HVDC au réseau ontarien;
- Quant à la localisation de la charge ultimement desservie, la demande indique l'Ontario IESO, Hydro-Québec, NB Power, New England Independent System Operator (ISO) et New York ISO.

²⁰¹ La Première demande, pièce NLH-1, dossier P-110-1597, 19 janvier 2006.

7.4.1.3 La convention d'étude d'impact

[377] Les parties ont signé une convention d'étude d'impact (*System Impact Study Agreement*)²⁰² le 7 mars 2006, dont il importe de souligner certains passages :

« [...] The System Impact Study will be performed for five (5) options as described in the transmission service request [...] »

[...] The System Impact Study will identify the modifications required to Hydro-Québec TransÉnergie's transmission system to provide the requested transmission service [...]

Hydro-Québec TransÉnergie will perform the System Impact Study with regard to its own transmission system only [...] Hydro-Québec is not responsible for making arrangements for any necessary engineering, permitting, and construction of transmission or distribution facilities on the system(s) of any other entity or for obtaining any regulatory approval for such facilities. Hydro-Québec TransÉnergie will undertake reasonable efforts to assist NLH in obtaining such arrangements [...]

As soon as the System Impact Study is completed, Hydro-Québec TransÉnergie will provide the following technical documents and information: A description of the system modifications that could be necessary to provide the requested transmission service over Hydro-Québec TransÉnergie's transmission system for each of the five (5) options specified in the service request; the estimated cost of the system modifications identified above expressed in 2006 dollars and their associated completion delays; whether a Facilities Study is required to further analyse modifications to Hydro-Québec TransÉnergie's transmission system [...]

Hydro-Québec TransÉnergie may revise its cost estimates and its date of completion should there be significant revisions to NLH's request, significant delays in obtaining necessary information from NLH or for any valid reason not under Hydro-Québec TransÉnergie's control [...]. » [nous soulignons]

[378] Par cette convention d'étude d'impact, les parties se sont entendues pour circonscrire l'étude aux cinq options telles que décrites à la Première demande. Les parties ont également convenu du produit livrable à l'issue de cette étude d'impact : « *A description of the system modifications that could be necessary to provide the requested transmission service over Hydro-Québec TransÉnergie's transmission system for each of the five (5) options specified in the service request [...]* ».

²⁰² Pièce NLH-5, dossier P-110-1597, datée du 20 février 2006 mais signée le 7 mars 2006 par NLH.

7.4.1.4 La preuve

[379] NLH appuie, entre autres, sa prétention voulant que l'étude d'impact ne soit pas complète sur le fait qu'HQT a limité son étude aux interconnexions de type DC, alors que NLH aurait « *seulement manifesté une préférence pour ce type d'interconnexion*²⁰³ ».

[380] La lettre d'HQT du 2 juin 2006²⁰⁴, la demande de service de NLH²⁰⁵ et la convention d'étude d'impact²⁰⁶ sont pourtant clairement à l'effet que l'étude allait porter sur l'interconnexion HVDC :

- Pour les livraisons en Ontario, la demande de service de NLH spécifie « *via HVDC intérie-same for options 2 to 5* »;
- La convention d'étude d'impact prévoit que « *The System Impact Study will be performed for five (5) options as described in the transmission service request [...]* »;
- Le 27 février 2006, HQT confirme²⁰⁷ la portée de son étude et précise que la demande nécessitera une nouvelle étude pour une nouvelle interconnexion DC vers l'Ontario. Dans cette lettre, il n'est pas question d'une interconnexion AC :
 « [...] *However, NLH's Request for transmission service also requires transmission of this electrical energy under five options to a number of delivery points:*
Ontario: The requested transmission service requires the study of a new DC intérie with Ontario in addition to the DC tie that is already under study. This is a major study that will require extensive reviews of possible routes including a crossing of the Outaouais River. This will obviously involve coordination work with the relevant entities in Ontario [...] »;
- La lettre du 2 juin 2006 d'HQT dit : « *Your request for a maximum 1,422 MW HVDC transmission service to Ontario can be potentially served through a number of possible paths, existing or future. Hydro-Québec TransÉnergie will study with the party that NLH will identify (Hydro-One) all direct paths between Québec and Ontario [...]* ».

²⁰³ Argumentation de NLH, page 113, paragraphe 456.

²⁰⁴ Pièce NLH-6-A, dossier P-110-1597.

²⁰⁵ Pièce NLH-1, dossier P-110-1597.

²⁰⁶ Pièce NLH-5, dossier P-110-1597.

²⁰⁷ Pièce NLH-4-A, dossier P-110-1597.

[381] Les témoins Deguire et Clermont ont abordé cette question de l'interconnexion de type DC et leur témoignage est à l'effet suivant :

- L'ingénieur Deguire, sous la direction duquel l'étude d'impact a été effectuée, a clairement indiqué à l'audience orale qu'il avait considéré la demande du client d'une interconnexion HVDC dos-à-dos, à hauteur de 900 MW pour rencontrer la demande de 895 MW²⁰⁸;
- Pour HQT, le choix de NLH d'une interconnexion de type DC s'imposait logiquement pour répondre efficacement à la Première demande, considérant, notamment, que le réseau d'HQT n'est pas synchronisé aux réseaux voisins²⁰⁹ et que les nouvelles interconnexions ajoutées au réseau sont typiquement de type DC²¹⁰;
- HQT a agi sur la base de cette exigence de NLH lors de la réalisation de l'étude d'impact, conformément à ses critères de conception et aux caractéristiques de l'Interconnexion Québec²¹¹;
- Le témoin Clermont explique que, vu l'ampleur de l'étude et des coûts pour le client, HQT concentre l'étude d'impact sur ce qui est demandé pour le service exigé, à savoir dans ce cas, une interconnexion DC, et non sur n'importe quelle hypothèse²¹².

[382] Sur la question de l'interconnexion DC, HQT soumet ce qui suit en argumentation :

« 89. En effet, dans le contexte de l'« Interconnexion Québec » (soit l'un des quatre réseaux d'importance tel que défini dans le glossaire de NAESB) une interconnexion de type AC sert à relier une centrale à une charge et la production ou la charge doit être isolée sur le réseau voisin. Les interconnexions de type AC reliant le Québec et les autres réseaux ont toutes cette caractéristique;

90. Ces caractéristiques font en sorte que c'est le propriétaire de la centrale en amont de l'interconnexion qui contrôle son utilisation et qui doit donner son accord pour toute demande d'utilisation de ses ressources dans ce mode d'interconnexion;

²⁰⁸ NS, 3 février 2010, volume 12, pages 51 et 52.

²⁰⁹ Témoignage de C. Deguire, NS, 3 février 2010, volume 12, page 173.

²¹⁰ Témoignage de S. Clermont, NS, 29 janvier 2010, volume 9, page 87.

²¹¹ Pièce HQT-30, rapport de P.Q. Hanser, décembre 2008, page 23, paragraphe 62; témoignage de S. Clermont, NS, 29 janvier 2010, volume 9, pages 81 à 83.

²¹² Témoignage de S. Clermont, NS, 29 janvier 2010, volume 9, page 54.

Appendice C des Tarifs et conditions (l'« Appendice C »);

91. À l'inverse, une interconnexion de type DC correspond à une technologie différente, qui ne connaît pas les mêmes contraintes d'opération et d'utilisation. En effet, comme les réseaux qui échangent la puissance et l'énergie ne sont pas synchronisés, les équipements de réseaux peuvent être programmés pour échanger une quantité précise de puissance et d'énergie et ne sont pas soumis aux contraintes reliées aux équipements synchrones;

92. Le fondement même de la reconnaissance par la NERC de l'Interconnexion Québec est le fait que ses échanges d'énergie avec les réseaux voisins sont asynchrones (ou avec des équipements synchronisés sur l'autre réseau). Les critères de conception du réseau d'HQT préservent les caractéristiques de l'Interconnexion Québec et donc les interconnexions de type DC sont privilégiées pour l'import et l'export;

95. NLH était mal fondée de qualifier cette spécification, pour la première fois la veille de l'expiration du Délai de 45 jours, de « simple préférence » alors qu'elle avait été avisée à maintes occasions en cours de réalisation de l'étude d'impact que l'analyse d'HQT concernant le service vers l'Ontario portait sur une interconnexion de type DC;

Lettre d'HQT à NLH du 27 février 2006, Pièce NLH-4-A, onglet 24 :

Ontario : The requested transmission service requires the study of a new DC intertie with Ontario in addition to the DC tie that is already under study. This is a major study that will require extensive reviews of possible routes including a crossing of the Outaouais River. This will obviously involve coordination work with the relevant entities in Ontario.

Voir aussi, notamment les Pièces NLH-5 au soutien de la Plainte P-110-1565 (onglet 21), NLH-6-A (onglet 26), NLH-6-C (onglet 28), [...] ²¹³ ».

[383] À la lumière de la preuve et des arguments qui lui ont été soumis, la Régie ne retient pas la prétention de NLH voulant que l'étude d'impact soit incomplète parce qu'HQT aurait limité son étude aux interconnexions de type DC.

²¹³ Énoncé de positions et argumentation d'HQT, dossier P-110-1597, pages 20 et 21.

[384] Selon NLH, l'étude d'impact serait également incomplète en ce qu'elle n'identifierait pas et n'évaluerait pas adéquatement toutes les limitations au réseau, comme le veut l'article 19.3 des Tarifs et conditions²¹⁴.

[385] À cet égard, il faut se référer au témoignage de l'ingénieur Deguire et aux rapports d'étude d'impact.

[386] Le seul témoignage d'un professionnel ayant une expertise en matière d'étude d'impact sur le réseau de transport et sur la façon dont l'étude d'impact en question a été faite est celui de l'ingénieur Deguire²¹⁵. NLH n'a fait entendre aucun expert pour traiter de ces questions techniques et contredire le témoin Deguire.

[387] Il y a lieu de retenir ce qui suit de ce témoignage :

- Une étude d'impact implique un processus complexe et volumineux;
- HQT doit établir un réseau de base à la date où le service est demandé;
- Le réseau de base doit être bâti en tenant compte des obligations patrimoniales, des conventions de service de transport qui sont signées et des demandes qui prennent rang devant la demande faisant l'objet de l'étude, c'est-à-dire toutes les demandes qui sont dans le *queuing* et qui précèdent celle de NLH;
- Le réseau de base est établi à l'aide de logiciels permettant d'établir les diverses limitations du réseau, notamment thermiques, stabilité, tension, courant, afin de s'assurer que le réseau sera conforme aux critères de conception du réseau de transport d'Hydro-Québec et aux normes du NPCC, de NERC et du NAESB;
- Une fois le réseau de base complété et stable, HQT étudie les impacts de la demande de service et vérifie les marges disponibles pour satisfaire cette demande et si HQT peut faire de la répartition. Si cela n'est pas possible, HQT étudie les ajouts nécessaires au réseau en appliquant l'ensemble des critères utilisés pour établir le réseau de base et valide les limitations du réseau;
- Si des ajouts sont nécessaires, HQT s'assure que le réseau final requis pour satisfaire la demande de service est la solution optimale du point de vue des coûts, des pertes et de l'environnement;
- Le premier rapport²¹⁶ portant sur l'option 5 a tenu compte de la nécessité d'une nouvelle interconnexion HVDC vers l'Ontario. Comme la localisation exacte de l'interconnexion n'était pas connue, HQT a fait l'étude en utilisant comme

²¹⁴ Argumentation de NLH, paragraphe 423 et suivants.

²¹⁵ NS, 3 février 2010, volume 12, pages 37 à 135.

²¹⁶ Pièce HQT-7, document 1.

hypothèse une simulation de charge au poste Chénier, soit le poste de transport en bordure de la frontière ontarienne²¹⁷;

- Dans ce rapport sur l'option 5, la possibilité d'effectuer une répartition (*redispatch*) a été vite écartée, puisque cela ne présentait pas une alternative valable pour donner suite à une demande à hauteur de 2 800 MW pour du transport ferme d'une durée de 30 ans. De plus, comme le souligne l'ingénieur Deguire, la topologie du réseau de transport d'HQT, où l'ensemble des mégawatts sont produits dans le nord du réseau, alors que les points de charge sont dans le sud, ne se prête pas à une répartition²¹⁸. De plus, le témoin Clermont d'HQT a également précisé que l'alternative d'une répartition n'est pas vraiment envisageable sur une période de 30 ans²¹⁹;
- Finalement, le témoin Deguire indique que la méthode qu'il décrit et qui a été utilisée pour faire l'étude d'impact de la demande de NLH est la méthode utilisée par tous les ingénieurs²²⁰. La même méthode a été utilisée pour les autres rapports constituant l'étude d'impact de la demande de NLH²²¹.

[388] NLH n'a pas apporté de preuve technique pour contredire le témoin Deguire. En réplique, elle s'est limitée à argumenter qu'elle n'avait pas à soumettre une preuve pour établir que l'étude d'impact n'était pas complétée et qu'il suffisait de référer au texte de l'article 19.3 des Tarifs et conditions pour constater que l'étude ne contenait pas les éléments essentiels requis par cette disposition réglementaire²²².

[389] Avec respect, la Régie considère que la preuve prépondérante ne supporte pas la position de NLH voulant que l'étude d'impact ne contienne pas les éléments essentiels prévus aux Tarifs et conditions.

[390] D'ailleurs, et à titre d'exemple, l'examen du Rapport préliminaire d'étude d'impact Scénario 1²²³ montre que tel n'est pas le cas :

²¹⁷ NS, 3 février 2010, volume 12, page 48.

²¹⁸ NS, 3 février 2010, volume 12, pages 68 et 69.

²¹⁹ NS, 3 février 2010, volume 9, pages 62 à 65.

²²⁰ NS, 3 février 2010, volume 12, page 51.

²²¹ NS, 3 février 2010, volume 12, page 55.

²²² NS, 12 février 2010, volume 18, page 80.

²²³ Pièce HQT-13, document 1.

- Le rapport indique au début que « [l]es ajouts nécessaires entre le réseau avant et après la centrale de Gull Island transitant 1100 MW sur le réseau de TransÉnergie constituent l'ensemble des investissements nécessaires pour fournir le service de transport requis au Québec, à l'exception de la traversée de la rivière des Outaouais²²⁴ »;
- Ce rapport, comme tous les autres rapports, comporte la mise en contexte suivante : « [...] Une étude d'impact [...] fournit un premier estimé des ajouts au réseau et de leurs coûts, basé sur l'information disponible et sur des hypothèses de base et ce, dans la mesure permise par le processus d'une telle étude [...] l'étude d'avant-projet sera basée sur de l'information plus détaillée et sur des hypothèses plus précises »;
- Le rapport rappelle les hypothèses nécessaires à la réalisation de l'étude, les critères à respecter ou les contraintes : critères de perte de production en première contingence (PPPC), de réserve synchrone et d'événements (perte de deux lignes, critère N-1-1500)²²⁵;
- La solution retenue est présentée et décrite;
- Le rapport mentionne l'insuffisance des capacités de transit, par exemple, entre le poste Micoua et le poste Saguenay²²⁶;
- Le rapport réfère, entre autres, aux problèmes de limitation thermique²²⁷;
- Le rapport identifie et décrit les ajouts au réseau requis par la solution retenue afin de rendre possible le service demandé, en tenant compte des contraintes/limitations du réseau;
- Le rapport présente une estimation des coûts des ajouts au réseau identifiés à cette étape du processus, ainsi qu'un délai de réalisation des travaux correspondants;
- Enfin, le rapport indique qu'une étude d'avant-projet permettra de mieux préciser les estimations de coûts et l'échéancier de réalisation des travaux.

[391] Considérant la preuve soumise à cet égard, l'absence de quelque preuve technique au soutien des allégations de NLH et la latitude évoquée plus haut que les Tarifs et conditions donne à HQT lors de l'exécution d'une étude d'impact, la Régie considère que l'étude d'impact sur le réseau complétée par la remise du dernier

²²⁴ Pièce HQT-13, document 1, page 5.

²²⁵ Pièce HQT-13, document 1, page 9.

²²⁶ Pièce HQT-13, document 1, page 22, section 6.1.

²²⁷ Pièce HQT-13, document 1, page 28, section 7.

rapport le 11 décembre 2007 est une étude d'impact réalisée conformément aux dispositions des Tarifs et conditions.

7.4.2 EST-CE QUE LE DÉLAI DE 45 JOURS PRÉVU À L'ARTICLE 19.3 DES TARIFS ET CONDITIONS A ÉTÉ APPLIQUÉ CONFORMÉMENT À CES DISPOSITIONS?

[392] L'article 19.3 des Tarifs et conditions prévoit que « [p]our qu'une demande demeure une demande complète, dans les quarante-cinq (45) jours de la réception de l'étude d'impact sur le réseau, le client admissible doit [...] confirmer son intention de signer une convention d'avant-projet dans les meilleurs délais possibles ».

[393] Le 11 décembre 2007, HQT a transmis à NLH le dernier rapport constituant l'étude d'impact de la Première demande. Cette étude est jugée conforme aux dispositions des Tarifs et conditions comme mentionné plus haut.

[394] Il s'agit donc de voir si NLH s'est conformée aux dispositions de l'article 19.3 des Tarifs et conditions et a confirmé *son intention de signer une convention d'avant-projet dans les meilleurs délais possibles*.

[395] La réponse à cette question se trouve dans la lettre du 24 janvier 2008 de NLH.

[396] Dans cette lettre, NLH a effectivement mentionné « *we wish to officially notify you [HQT] of our intent to enter into Facilities Study Agreement(s) as required in accordance with section 19.3 of the OATT* ». Cette affirmation de NLH doit cependant être replacée dans son contexte.

[397] Pour signer une convention d'avant-projet (*Facilities Study Agreement*), encore faut-il préparer la convention et, pour ce faire, NLH devait d'abord répondre aux demandes d'HQT du 11 décembre 2007, à savoir, comme mentionné plus haut, confirmer certaines informations sur le choix de l'option retenue, sur l'interconnexion avec l'Ontario et d'autres données concernant les livraisons au Québec.

[398] Sur la question du choix de l'une des options de la Première demande, la Régie constate que cette question est demeurée confuse jusqu'à l'audience orale des plaintes. En effet, bien que NLH ait soumis dans son argumentation écrite²²⁸ et orale²²⁹ en chef avoir choisi l'option 5, dans sa réplique écrite²³⁰ et orale²³¹, NLH dit avoir choisi l'option 4. Une chose est claire, la lettre de NLH du 24 janvier 2008 ne fournit pas cette information demandée par HQT dans sa lettre du 11 décembre 2007.

[399] Les informations demandées par HQT dans sa lettre du 11 décembre 2007 découlent des obligations des clients du service de transport en vertu de l'article 17.2 des Tarifs et conditions prévoyant, notamment :

« [qu'u]ne demande complète doit fournir [...] la localisation du(des) point(s) de réception et du(des) point(s) de livraison et l'identité des fournisseurs et des receveurs [...] la localisation de la charge desservie ultimement par la puissance et l'énergie transportées [...] une description des caractéristiques de livraison de la puissance et de l'énergie devant être livrées [...] une estimation de la puissance et de l'énergie devant être livrées au receveur [...] la capacité de transport requise pour chaque point de réception et chaque point de livraison sur le réseau de transport du Transporteur [...]. »

[400] Ainsi, les informations plus précises demandées par HQT étaient justifiées dans le contexte où il a été établi clairement en preuve qu'une étude d'avant-projet sert nécessairement à raffiner le travail effectué lors de l'étude d'impact.

[401] Plutôt que de convenir avec HQT du cadre plus spécifique de l'avant-projet à l'intérieur du délai de 45 jours, NLH a choisi de contester le contenu de l'étude d'impact et de déposer sa plainte la veille de l'expiration du délai de 45 jours prévu à l'article 19.3 des Tarifs et conditions.

[402] NLH voudrait que la Régie considère que sa plainte a suspendu le délai de 45 jours. La Régie ne peut accéder à cette demande de NLH, d'abord parce que cela équivaldrait à changer les termes de l'article 19.3 des Tarifs et conditions en étendant ce délai. La Régie a toujours dit qu'en matière d'examen d'une plainte, elle appliquait les conditions de service et ne les changeait pas.

²²⁸ Page 96, paragraphe 405.

²²⁹ NS, 9 février 2010, volume 15, page 164, lignes 24 et 25.

²³⁰ Pages 35 et 36, paragraphe 199.

²³¹ NS, 12 février 2010, volume 18, pages 86 à 88.

[403] Même si la Régie pouvait étendre le délai de 45 jours prévu à cet article, cela viendrait porter atteinte aux autres demandes prenant rang après la Première demande. Cela pourrait nécessiter des modifications aux études d'impacts postérieures à celle de la Première demande, le cas échéant. Comme il n'y a aucune preuve au dossier sur l'effet qu'aurait à cet égard la prolongation du délai de 45 jours, la Régie ne peut acquiescer à une telle demande.

[404] La Régie conclut que NLH, par sa lettre du 24 janvier 2008, ne satisfait donc pas aux exigences de l'article 19.3 des Tarifs et conditions et la Première demande de NLH ne pouvait, au-delà du délai de 45 jours venant à échéance le 25 janvier 2008, demeurer une demande complète au sens de cet article des Tarifs et conditions.

[405] Cela étant dit, le fait que la Première demande perde le rang qui lui avait été attribué (n° 101) dans la séquence des études d'impact sur OASIS, ne signifie pas que les démarches de NLH auprès d'HQT en vue de la réalisation de son projet du Bas-Churchill soient compromises, mais plutôt qu'elles devront se poursuivre, le cas échéant, conformément aux dispositions des Tarifs et conditions et suivant la portée qui leur est donnée par la présente décision.

8. PLAINTÉ P-110-1678

8.1 POSITION DE NLH

[406] Le 4 août 2008, NLH soumet cette plainte à HQT par suite d'un autre différend²³² ayant son origine dans les échanges de lettres entre les deux parties, auxquelles la Régie a déjà fait référence aux plaintes précédentes : la lettre du 11 décembre 2007 d'HQT²³³, la réponse de NLH du 24 janvier 2008²³⁴ et la réponse du 20 mars 2008 d'HQT²³⁵.

²³² Pièce NLH-14, dossier P-110-1678.

²³³ Pièce NLH-10, dossier P-110-1678.

²³⁴ Pièce NLH-11, dossier P-110-1678.

²³⁵ Pièce NLH-13, dossier P-110-1678.

[407] Plus particulièrement, NLH conteste la réponse reçue d'HQT à sa lettre du 24 janvier 2008, notamment en ce qui concerne sa demande pour obtenir une portion du service de transport disponible vers NY, NB et NE.

[408] Dans sa lettre du 11 décembre 2007, HQT informait NLH que l'étude d'impact était terminée. HQT transmettait alors le dernier rapport constituant l'étude d'impact, soit celui sur l'option 2 de la Première demande et y joignait le rapport complémentaire sur les interconnexions NY, NB et NE. Cette lettre est également le point de départ du délai de 45 jours dont il est question à la plainte P-110-1597.

[409] Dans son rapport complémentaire du 11 décembre 2007, HQT mentionne²³⁶ que *« les livraisons demandées par NLH vers la Nouvelle-Angleterre, l'État de New-York et le Nouveau-Brunswick peuvent être acheminées par les interconnexions actuelles pour la période comprise entre le début du service demandé et la fin de la vie utile de ces interconnexions, sans ajouts supplémentaires au réseau »*.

[410] La lettre du 24 janvier 2008 de NLH répond à celle d'HQT datée du 11 décembre 2007. NLH refuse d'abord le délai de 45 jours qui lui est imposé par HQT. Elle informe HQT de son intention de signer tout de suite une entente pour un service partiel d'une durée de 20 ans. NLH s'enquiert également de ce qu'HQT propose pour l'utilisation des lignes NY, NB et NE pour les 10 années subséquentes, compte tenu de la capacité disponible identifiée par HQT.

[411] Dans la même lettre, NLH souligne que l'étude d'impact ne fait pas mention des interconnexions HQT-LAW et HQT-ON (HVDC de 1 250 MW). Elle demande à HQT de terminer l'étude d'impact en fournissant les informations relatives à ces deux interconnexions.

[412] NLH signifie également dans cette lettre son intention d'utiliser le point HQT pour ses livraisons au Québec et ajoute que les informations demandées par HQT ne sont pas pertinentes.

²³⁶ Pièce NLH-12, dossier P-110-1678, page 9.

[413] Le 20 mars 2008, HQT répond à la lettre du 24 janvier 2008 de NLH. Elle informe NLH qu'à son avis, elle n'a pas répondu de manière satisfaisante à sa lettre du 11 décembre 2007, précisant ce qui suit :

- HQT refuse de signer une entente de service pour NY, NB et NE, alléguant que le service ne peut être offert que selon la Première demande, et non « en parties ou en sections »;
- Les interconnexions AC n'étaient pas visées par la convention d'étude d'impact (*System Impact Agreement*)²³⁷, et l'interconnexion HQT-LAW est raccordée à des centrales qui sont des ressources désignées servant à l'alimentation de la charge locale. Par conséquent, cette interconnexion ne peut être utilisée par des tiers sur une base de long terme;
- NLH devait lui fournir l'information (entre autres, la localisation de l'interconnexion) qu'elle exigeait à l'égard du corridor à être utilisé avec le réseau ontarien;
- Elle réitère sa position voulant que le point HQT puisse uniquement être utilisé comme point de réception pour des unités de production situées sur le réseau d'HQT ou pour relier des chemins de réception à des chemins de livraison dans un *wheel-through*.

[414] Selon NLH, cette plainte porte sur les trois sujets suivants :

« 1) La méthodologie basée sur des scénarios utilisée dans le cadre de la réalisation de l'étude d'impact pour la demande 101 de NLH et l'obligation d'offrir une convention de service à NLH pour la portion de service qui est disponible;

(2) La notion de ressource désignée dans le contexte spécifique du chemin HQT-LAW et de la centrale Beauharnois; et finalement

(3) L'utilisation du point HQT comme point de livraison. »

[415] Au sujet de la méthodologie, les prétentions de NLH sont à l'effet qu'HQT, aux termes des dispositions de l'article 19.7 des Tarifs et conditions, avait l'obligation d'offrir à NLH un service de transport partiel tel que demandé dans sa lettre du 24 janvier 2008 :

²³⁷ Pièce NLH-8, dossier P-110-1678.

« 19.7 Service provisoire partiel : Si le Transporteur établit qu'il n'aura pas la capacité de transport adéquate pour fournir la quantité entière de la demande complète d'un service de transport de point à point, le Transporteur a néanmoins l'obligation d'offrir et de fournir la partie du service de transport de point à point demandé qu'il peut accepter sans ajouts au réseau et par une nouvelle répartition. Toutefois, le Transporteur ne saurait être tenu de fournir la quantité supplémentaire requise de service de transport de point à point qui exige des ajouts au réseau de transport tant que ceux-ci n'auront pas été mis en service. » [NLH souligne]

[416] NLH rappelle l'objet de sa demande du 24 janvier 2008 : la conclusion, dans les plus brefs délais, d'une convention de service d'export sur les lignes HQT-NB, HQT-NY et HQT-NE à hauteur de la totalité de la capacité identifiée par l'étude d'impact sur ces chemins.

[417] Selon NLH, l'article 19.7 des Tarifs et conditions cité plus haut ne limiterait aucunement le service partiel qu'HQT est tenue d'offrir et de fournir. HQT aurait *« l'obligation d'offrir et de fournir la partie du service de transport de point à point demandé qu'il peut accepter sans ajouts au réseau et par une nouvelle répartition »*.

[418] De plus, NLH infère de l'extrait suivant de l'article 19.7 des Tarifs et conditions que, malgré sa demande de service de transport partiel, la Première demande subsiste :

« Le Transporteur ne saurait être tenu de fournir la quantité supplémentaire requise de service de transport de point à point qui exige des ajouts au réseau de transport tant que ceux-ci n'auront pas été mis en service. » [NLH souligne]

[419] L'utilisation de la locution « tant que » indiquerait, selon NLH, qu'à partir du moment où les ajouts requis auront été mis en service, HQT aura l'obligation de fournir le service de transport pour la quantité supplémentaire requise de service, c'est-à-dire la partie du service de transport demandé qui n'a pas fait l'objet d'une demande de service de transport partiel.

[420] NLH soumet également que sa demande du 24 janvier 2008 pour un service partiel d'exportation vers la Nouvelle-Angleterre, l'État de New York et le Nouveau-Brunswick n'est pas une nouvelle demande comme le prétend HQT.

[421] Le rapport complémentaire d'HQT indique que la capacité est disponible sur ces chemins.

[422] NLH soumet qu'en demandant une convention de transport pour la capacité disponible sur ces trois chemins, elle n'a pas modifié la Première demande, mais a plutôt demandé une partie de ce qui fait l'objet de cette demande. Selon NLH, l'article 19.7 des Tarifs et conditions oblige HQT « *à fournir ce qu'il peut fournir* ».

[423] NLH soumet un argument subsidiaire à cet égard : si HQT considère que la demande de service partiel du 24 janvier 2008 est une modification à la Première demande, NLH pouvait faire une telle modification.

[424] Au soutien de cette prétention, NLH indique que les cinq options de points de livraison à la Première demande « *n'ont jamais été considérés par NLH comme des demandes de réservation distinctes. Ceci est d'ailleurs prouvé par le fait qu'une seule réservation contenant les maximums est affichée sur le site OASIS d'HQT* ».

[425] De plus, NLH souligne que les rapports constituant l'étude d'impact indiqueraient que, peu importe l'option choisie, les mêmes ajouts doivent être faits au réseau. NLH infère de cela que sa demande de service partiel du 24 janvier 2008 n'ajouterait pas d'impacts sur le réseau d'HQT « *supérieurs* » à ceux étudiés à l'étude d'impact.

[426] NLH réfute également l'argument d'HQT voulant que sa demande du 24 janvier 2008 constitue un changement au niveau de la durée du service de transport demandé et qu'elle soit irrecevable pour ce motif.

[427] NLH souligne qu'elle a demandé, et demande toujours, un service de transport pour une durée de 30 ans. Sa lettre du 24 janvier 2008 indique qu'elle veut se prévaloir des dispositions de l'article 19.7 des Tarifs et conditions en demandant un service d'une durée de 20 ans compte tenu de la disponibilité d'un tel service. Au-delà de ce terme de 20 ans, NLH s'enquiert des améliorations à être apportées au réseau d'HQT pour les 10 dernières années. Ainsi, NLH ne changerait pas la Première demande pour un service d'une durée de 30 ans.

[428] Quant au troisième grief d'HQT voulant que la demande du 24 janvier 2008 ne réponde pas aux exigences d'HQT parce que NLH n'aurait pas identifié la source de l'électricité qu'elle veut exporter, NLH se réfère d'abord à un extrait des notes sténographiques de 2001 dans le cadre de l'audience orale de la première demande tarifaire d'HQT²³⁸.

[429] NLH retient un témoignage d'un représentant d'HQT où ce dernier dit qu'HQT « *acceptait que le Transporteur puisse vendre un service de transport d'export sans avoir de génération au Québec*²³⁹ ». NLH fait une analogie entre la situation dont il était question en 2001 devant la Régie et sa situation actuelle.

[430] Finalement, NLH souligne qu'en se prévalant de son droit d'obtenir une convention de service de transport partiel en vertu de l'article 19.7 des Tarifs et conditions, elle ne demande pas l'arrêt des études mais, au contraire, envoie un signal à HQT selon lequel elle a effectivement l'intention de procéder à l'étape suivante d'étude d'avant-projet.

[431] NLH considère que le refus d'HQT de lui offrir une convention de service de transport qu'elle dit être similaire à celle qui a été offerte à HQP sur les chemins menant à NY et NE, est discriminatoire et contraire aux Tarifs et conditions.

[432] La deuxième question soulevée par cette plainte porte sur la notion de ressource désignée dans le contexte spécifique du chemin HQT-LAW et de la centrale de Beauharnois.

[433] NLH conteste le fait qu'HQT n'ait pas considéré, et refuse de considérer, ce chemin HQT-LAW dans l'étude d'impact parce qu'il serait relié à la centrale de Beauharnois, un équipement d'HQP considéré comme une ressource désignée d'HQD pour la desserte de la charge locale du Québec.

[434] NLH reprend certains des arguments qu'elle a déjà soumis sur le concept *ressources du Distributeur* et *ressources désignées du Distributeur*, dont la Régie a résumé la teneur plus haut. NLH conclut que la centrale de Beauharnois n'est pas une ressource désignée au sens de l'article 38.1 des Tarifs et conditions, notamment en ce que cette centrale servirait à des ventes à des tiers.

²³⁸ Dossier R-3401-98.

²³⁹ NS, 9 février 2010, volume 15, page 212.

[435] De plus, NLH soumet qu'elle n'a jamais demandé à HQT de limiter l'étude d'impact à des interconnexions de type DC. Au contraire, elle souligne qu'HQT s'est engagée par sa lettre du 2 juin 2006²⁴⁰ à étudier tous les chemins entre le Québec et l'Ontario (*all the direct paths between Quebec and Ontario*).

[436] À cet égard, NLH reproche à HQT de ne pas avoir expliqué aux rapports constituant l'étude d'impact les motifs du rejet de certains chemins, dont le chemin HQT-LAW.

[437] La troisième question soulevée par cette plainte porte sur l'utilisation du point HQT comme point de livraison.

[438] NLH soumet qu'elle devrait pouvoir utiliser le point HQT comme point de livraison, à l'instar de ce que fait HQT.

[439] Elle rappelle que chacune des cinq options de la Première demande comportait une livraison au Québec.

[440] HQT, dans sa lettre du 11 décembre 2007, demandait à NLH certaines précisions sur les livraisons en question dont, (i) le point de livraison (*point of delivery*), (ii) l'identité du receveur et (iii) la localisation de la charge ultimement desservie, à l'égard de l'électricité que NLH désirait envoyer au Québec :

« Québec deliveries: Québec wholesale customer(s) confirmation: Confirmed location of the point(s) of delivery and the identities of the receiving parties as well as the location of the load ultimately served by the capacity and energy transmitted for the chosen option. »

[441] En réponse à l'information transmise par NLH à HQT²⁴¹ sur l'utilisation du point HQT comme point de livraison, HQT répondait, en date du 20 mars 2008, que « [t]he HQT point cannot be used as a delivery point by NLH. [...], the HQT point is only available as a reception point for generating units situated on HQT's Transmission System. Therefore, NLH had to identify in its January 24th response wholesale customers for the Québec deliveries identified in its Transmission Service request # 101 for the purposes of a Facilities Study ».

²⁴⁰ Pièce NLH-18, dossier P-110-1678.

²⁴¹ Pièce NLH-11, dossier P-110-1678, lettre du 24 janvier 2008.

[442] NLH cite les dispositions des articles 1.32 et 1.33 des Tarifs et conditions sur les définitions de « Point(s) de livraison » et « Point(s) de réception ».

[443] NLH conclut de l'analyse de ces dispositions des Tarifs et conditions qu'il est faux de prétendre, comme le fait HQT, que le point HQT sert exclusivement de point de réception pour les centrales situées au Québec.

[444] NLH appuie également ses prétentions sur une décision de la Régie rendue en 2002²⁴² où il est écrit ce qui suit aux pages 324 et 325 :

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

[445] NLH soumet que l'accès non discriminatoire au réseau d'HQT implique que l'ensemble des clients puissent importer et exporter du Québec de la même façon qu'il est permis à Hydro-Québec de le faire.

[446] NLH s'appuie également sur la décision D-2006-66²⁴³ de la Régie pour inférer que le point HQT représenterait la charge ultimement desservie et située autour de Montréal.

[447] NLH rappelle que la Première demande indique son intention de livrer l'électricité au Québec, c'est-à-dire d'utiliser le point HQT comme point de livraison. Implicitement, cela indiquerait que la charge ultimement desservie est identifiée, soit la charge du sud du Québec pour référer à la décision D-2006-66 citée plus haut. NLH rappelle qu'HQT a reconnu que cette demande de service de transport était complète au sens de l'article 17.2 des Tarifs et conditions.

[448] Dans sa lettre du 24 janvier 2008, NLH a donc réitéré que la charge à desservir était les « *wholesale customer(s) participating in the Québec wholesale market* ».

²⁴² Décision D-2002-95, dossier R-3401-98.

²⁴³ Dossier R-3549-2004.

[449] Dans la mesure où NLH considère toujours le Québec comme la localisation de la charge ultimement desservie, HQT, selon NLH, n'aurait pas à spéculer sur un autre scénario.

[450] NLH soumet que la position d'HQT sur les questions du point HQT, du service provisoire partiel et de la désignation de la centrale de Beauharnois, est incompatible avec les Tarifs et conditions. Les questions techniques ou d'exploitation ne pourraient *détourner* le sens des mots contenus aux Tarifs et conditions.

8.2 POSITION D'HQT

[451] HQT souligne qu'elle n'abordera que les première et troisième conclusions de cette plainte²⁴⁴, les deuxième et quatrième conclusions relevant plus de la plainte P-110-1597. Les conclusions pertinentes de cette plainte sont donc les suivantes :

« ORDER HQT to offer a Service Agreement to NLH for the following transactions posted on the HQT OASIS under number :

501235: 284 MW (New Brunswick)

501233: 95 MW (New England)

501231: 190 MW (New York)

[...]

ORDER HQT to recognize that NLH is in its right to use the HQT point as a delivery and a point of receipt and,

[...]. »

[452] Cette plainte découle de la décision d'HQT²⁴⁵ du 3 octobre 2008. Les parties pertinentes de cette lettre sont les suivantes :

« Issue Number 1 Service Agreement

NLH's Transmission service request #101 is for Wheel through service from Labrador through HQT's transmission system to neighboring systems and for Wheel in service for deliveries into Québec. A request for service from the "HQT" point for deliveries to New Brunswick ("NB"), New England ("NE") and New York State ("NY") is a request for Wheel out service.

²⁴⁴ NS, 11 février 2010, volume 17, pages 115 et 116.

²⁴⁵ Pièce NLH-15, dossier P-110-1678.

The Interconnections complementary report identified the availability of service on the interconnections in conjunction with the implementation of the network upgrades identified for each one of the five options studied to transmit power from the Lower Churchill plants into HQT's transmission system. This complementary report to the System Impact Study performed for Request #101 was related to Wheel through service and it was not provided as a System Impact Study for a Wheel out transmission service request.

[...]

Issue Number 3 HQT Point

NLH requires the use of the "HQT" point as a delivery point. HQT has already requested and maintains that NLH must identify wholesale customers in Québec for such deliveries. This issue will not be addressed further in this response since it is an object of Complaint P-110-1597 filed by NLH at the Régie de l'énergie du Québec. Reference is made to section 36 of this Complaint. »

[453] Selon HQT, la plainte P-110-1678 soulève trois griefs :

- HQT aurait agi en violation de l'article 1(4) de l'Appendice D et de l'article 19.7 des Tarifs et conditions, considérant son refus d'engager des négociations en vue de la conclusion d'une convention de service de transport ferme de point à point pour les transactions d'exportation décrites sur OASIS vers le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Angleterre et New York;
- HQT aurait agi en violation de l'article 19.3 des Tarifs et conditions lors de la réalisation de son étude d'impact de la Première demande de NLH, considérant son omission d'étudier l'utilisation du chemin HQT-LAW pour les transactions de passage vers l'Ontario;
- HQT aurait agi en violation des articles 1.32 et 17.2 des Tarifs et conditions en concluant que NLH ne pouvait identifier le point HQT comme point de livraison pour des transactions d'importation au Québec.

[454] Le deuxième grief étant abordé dans le cadre de la plainte P-110-1597, HQT se concentre sur les premier et troisième griefs ci-dessus.

[455] Les faits pertinents se retrouvent aux lettres du 11 décembre 2007 d'HQT²⁴⁶, du 24 janvier 2008 de NLH²⁴⁷, du 20 mars 2008 d'HQT²⁴⁸, du 4 août 2008 de NLH²⁴⁹ et du 3 octobre 2008 d'HQT²⁵⁰.

[456] HQT soumet que la demande de NLH²⁵¹ est une nouvelle demande, différente de la Première demande. NLH demande dans cette lettre du 24 janvier 2008 de dissocier le segment importation du segment exportation, contrairement à la Première demande qui est une demande de passage. Il y a également dans cette demande une recombinaison des options incluses dans la Première demande²⁵².

[457] Pour HQT, cela constitue un changement substantiel de la Première demande, étant donné que, dans une transaction de passage, la charge ultimement desservie n'est pas au Québec. Dans le cas d'une transaction de passage, le point HQT sert de point de réception et de livraison, mais n'est pas une charge²⁵³.

[458] HQT souligne que la Première demande a fait l'objet d'une étude d'impact en fonction d'options spécifiques demandées par NLH, mais que cette étude n'a pas envisagé des permutations, comme le souligne le témoin Deguire :

« R. En fait, on a établi clairement des scénarios et les études qu'on fait sont quand même des études très sophistiquées, très poussées. Et faire des modifications ou faire des entrecroisements et vraiment penser que nos études ne seront pas sérieuses là, j'oserais le dire ainsi. Et si vous voulez faire des entrecroisements, ce serait une nouvelle étude qui devrait être validée pour s'assurer que le réseau est en mesure de rencontrer cette nouvelle demande-là. Chaque demande est particulière en soi et nécessite des calculs d'écoulement de puissance, des impacts sur la stabilité, les fréquences, tension, court-circuit. Donc, c'est important de connaître avec exactitude ce qu'on veut faire avec les mégawatts. Donc, les entrecroisements, ce n'est pas quelque chose qui nous apparaît comme étant conforme à ce qu'on peut garantir aussi. On a la responsabilité de garantir que le service de transport demandé, on est en mesure de le rencontrer. Et si on n'a pas validé et fait les études, on ne pourra jamais garantir cette approche-là²⁵⁴. »

²⁴⁶ Pièce NLH-10, dossier P-110-1678.

²⁴⁷ Pièce NLH-11, dossier P-110-1678.

²⁴⁸ Pièce NLH-13, dossier P-110-1678.

²⁴⁹ Pièce NLH-14, dossier P-110-1678.

²⁵⁰ Pièce NLH-15, dossier P-110-1678.

²⁵¹ Pièce NLH-11, dossier P-110-1678, lettre du 24 janvier 2008.

²⁵² NS, 11 février 2010, volume 17, pages 119 à 122.

²⁵³ NS, 11 février 2010, volume 17, page 122.

²⁵⁴ Témoignage de C. Deguire, NS, 3 février 2010, volume 12, pages 124 à 126.

[459] Selon HQT, quand NLH demande à la Régie de lui ordonner de signer une convention pour le service demandé dans sa lettre du 24 janvier 2008, cela équivaut à demander de permettre des transits d'électricité alors que les impacts de ces transits sont inconnus²⁵⁵.

[460] Pour HQT, la demande du 24 janvier 2008 équivaut à demander « *d'exporter, à partir du point HQT, de l'énergie qui vient de quelque part et de nulle part et dont la provenance sera éventuellement connue*²⁵⁶ ».

[461] L'expert Hanser a d'ailleurs confirmé, en comparant la Première demande et celle du 24 janvier 2008, que cette dernière demande constituait une nouvelle demande. Selon lui, la demande du 24 janvier 2008 vise un type de transaction d'exportation (*wheel-out*) alors que ce qui avait fait l'objet de l'étude d'impact de la Première demande portait sur des transactions d'importation (*wheel-in*) et des transactions de passage (*wheel-through*). De plus, la durée du service demandé (20 ans ou 30 ans) selon qu'HQT sera en mesure de préciser quels équipements de remplacement seront requis à l'expiration de la vie utile des interconnexions prévue pour 2035, change la donne²⁵⁷.

[462] Une demande modifiée substantiellement doit prendre rang selon sa date de modification dans la séquence des demandes de service²⁵⁸.

[463] HQT réfute l'argument de NLH voulant que sa demande du 24 janvier 2008 soit une demande « moindre et incluse » dans la Première demande ou qu'il s'agisse d'un service provisoire partiel en lien avec la Première demande²⁵⁹. Une demande de service de 20 ans n'a rien de provisoire et HQT réfère au témoignage de messieurs Clermont et Hanser à cet égard²⁶⁰. De plus, le service demandé n'est pas partiel, c'est-à-dire que NLH ne demande pas à obtenir un service pour une partie des options de la Première demande mais une recombinaison d'options²⁶¹.

²⁵⁵ NS, 11 février 2010, volume 17, page 128.

²⁵⁶ NS, 11 février 2010, volume 17, page 131.

²⁵⁷ NS, 11 février 2010, volume 17, page 132; témoignage de P.Q. Hanser, NS, 4 février 2010, volume 13, pages 3 à 85, question 78.

²⁵⁸ NS, 11 février 2010, volume 17, page 132.

²⁵⁹ NS, 11 février 2010, volume 17, page 132 et suivantes.

²⁶⁰ Témoignage de S. Clermont, NS, 29 janvier 2010, volume 9, pages 142 et 143, question 207; témoignage de P.Q. Hanser, NS, 4 février 2010, volume 13, pages 198 à 201, questions 337 à 339.

²⁶¹ NS, 11 février 2010, volume 17, page 135.

[464] HQT souligne qu'en vertu du paragraphe 1(4) de l'Appendice D des Tarifs et conditions, NLH avait le droit, sur réception de l'étude d'impact de la Première demande de « *poursuivre, de modifier ou d'annuler sa demande*²⁶² ». NLH aurait plutôt déclaré, dans sa lettre du 24 janvier 2008, son intention de procéder à l'étape d'avant-projet, tout en demandant quelque chose de contraire, c'est-à-dire la poursuite des études d'impact sur de nouvelles options. NLH avait le droit de changer sa demande, mais HQT devait alors reprendre le travail avec une nouvelle demande et un nouveau rang²⁶³.

[465] Selon HQT, les transactions demandées le 24 janvier 2008 portent uniquement sur les segments de livraison des transactions de passage ultimement envisagées. Les segments de réception requis pour compléter ces transactions de passage ne font l'objet d'aucune réservation ou demande de service. Dans un tel scénario, ni HQT ni NLH ne peut garantir que le segment de réception requis afin de compléter les transactions de passage demandées pourra être fourni. Ainsi, les transactions demandées ne portent pas sur un service de transport ferme de point à point mais sur un service de transport non ferme de point à point²⁶⁴.

[466] La lettre de NLH du 24 janvier 2008 contient donc une nouvelle demande. Cette demande, selon HQT, n'est pas conforme aux dispositions des articles 17.2 des Tarifs et conditions pour une demande ferme ou 18.2 pour une demande non ferme²⁶⁵. Le témoignage de monsieur Deguire est non contredit sur le fait que l'étude d'impact de la Première demande ne traite pas des recombinaisons d'options et que des études supplémentaires sont nécessaires à ces fins²⁶⁶.

[467] Aux paragraphes 103 à 130 de son argumentation écrite²⁶⁷, HQT élabore sur les cinq raisons qui justifient la Régie de ne pas donner suite à la demande de NLH d'ordonner à HQT de signer une convention de service pour les nouveaux services demandés dans la lettre du 24 janvier 2008, à savoir :

²⁶² NS, 11 février 2010, volume 17, pages 139 et 140.

²⁶³ NS, 11 février 2010, volume 17, page 141.

²⁶⁴ NS, 11 février 2010, volume 17, page 145; témoignage de S. Clermont, NS, 29 janvier 2010, volume 9, page 160, question 233.

²⁶⁵ NS, 11 février 2010, volume 17, pages 149 et 150.

²⁶⁶ NS, 11 février 2010, volume 17, pages 151 et 152; témoignage de C. Deguire, NS, 3 février 2010, volume 12, pages 128 et 129.

²⁶⁷ Énoncé de positions et argumentation d'HQT, dossier P-110-1678; NS, 11 février 2010, volume 17, pages 155 à 161.

«

- (1) *L'entente proposée ne précise pas la durée du service demandé;*
- (2) *Les Nouvelles Demandes sont incomplètes;*
- (3) *Des études additionnelles sont requises afin de déterminer à quelles conditions le service demandé peut être fourni;*
- (4) *Dans la mesure où le service de transport demandé vise un service de transport non ferme de point à point pour une transaction de passage d'une durée supérieure à un mois, il porte sur un service qui n'est pas prévu aux Tarifs et conditions; ou*
- (5) *Subsidiairement, dans la mesure où la demande de service de transport vise un service à long terme ferme de point à point sans identifier la source ou le point de réception, elle n'est pas conforme aux Tarifs et conditions²⁶⁸. »*

[468] En ce qui a trait au troisième grief à l'effet qu'elle aurait agi en violation des articles 1.32 et 17.2 des Tarifs et conditions en concluant que NLH ne pouvait identifier le point HQT comme point de livraison pour des transactions d'importation au Québec, HQT résume comme suit sa position²⁶⁹ : le point HQT peut être un point de livraison dans le cadre d'une transaction de passage parce que, dans ce cas, la charge n'est pas au Québec. Dans le cadre d'une transaction d'importation, le point HQT peut être un point de livraison si la charge en puissance et énergie est désignée et destinée à la charge locale.

[469] Ainsi, souligne HQT, la Première demande a été déclarée complète parce que la charge desservie était la charge locale²⁷⁰. Quand le point de livraison vise la charge locale du Québec, la livraison peut être faite au point HQT.

[470] Ce n'est pas ce que veut faire NLH dans sa nouvelle demande du 24 janvier 2008. Selon HQT, NLH veut livrer de l'énergie au point HQT sans savoir où cette énergie va être consommée. En l'absence d'une charge, NLH ne peut livrer de l'énergie au point HQT.

²⁶⁸ Énoncé de positions et argumentation d'HQT, dossier P-110-1678, page 23, paragraphe 97.

²⁶⁹ NS, 11 février 2010, volume 17, pages 161 à 165.

²⁷⁰ NS, 11 février 2010, volume 17, pages 162 et 163.

[471] Le problème avec ce qui est demandé par NLH tient, selon HQT, au fait que le point HQT n'est pas en soi une donnée suffisante pour permettre à HQT d'analyser une demande d'import en l'absence d'une charge²⁷¹.

[472] HQT soumet également un moyen de droit pour demander le rejet de la conclusion suivante de cette plainte :

« ORDER HQT to recognize that NLH is in its right to use the HQT point as a delivery and a point of receipt and, »

[473] Selon HQT, la Régie a déjà défini à l'article 1.33 des Tarifs et conditions les circonstances dans lesquelles le point HQT peut être désigné comme point de réception :

« 1.33 Point(s) de réception : Le(s) point(s) d'interconnexion sur le réseau de transport du Transporteur où la puissance et l'énergie seront mises à la disposition du Transporteur par le fournisseur en vertu de la Partie II des présentes. Le point HQT, tel que défini aux articles 13.7 et 14.5 des présentes, peut être désigné comme un point de réception. Le(s) point(s) de réception sera (seront) précisé(s) dans la convention de service. »

[474] Aux articles 13.7 et 14.5 des Tarifs et conditions, il est précisé que le point HQT peut être désigné lorsque le *« client du service de transport peut acheter un service de transport pour faire des ventes de puissance et d'énergie provenant de différents groupes turbine-alternateurs qui se trouvent sur le réseau de transport du transporteur »*.

[475] Selon HQT, ce que recherche NLH par sa demande est de faire reconnaître que le point HQT peut être un point de réception dans des circonstances autres que celles déjà prévues aux articles des Tarifs et conditions citées plus haut :

« Q. [134] When you're asking the Régie, in this third conclusion, that you want the Régie to order that the point HQT is a point of receipt, you're asking the Régie to recognize... or have HQT recognize that the point HQT can be a point of receipt in other circumstances than those provided already in the Tariff, is this not a fact?

A. Yes²⁷². »

²⁷¹ NS, 11 février 2010, volume 17, page 164.

²⁷² Témoignage de G. Bennett, NS, 22 janvier 2010, volume 4, page 78, question 134; NS, 11 février 2010, volume 17, page 168.

[476] Pour HQT, cette demande de NLH équivaut à demander un jugement déclaratoire qui modifierait les Tarifs et conditions, ce qui déborde du cadre des articles 98 et 101 de la LRÉ²⁷³.

[477] Quant à l'argument voulant que l'article 1.32 des Tarifs et conditions soit silencieux quant à la reconnaissance du point HQT comme point de livraison, HQT souligne que l'argument « ce qui n'est pas défendu est permis » ne tient pas. Il y a là, selon elle, une question d'ingénierie : on ne peut pas, au plan technique, injecter de l'énergie au point HQT sans avoir une charge desservie²⁷⁴.

[478] Ce que demande NLH, selon HQT, est la reconnaissance qu'il est possible d'utiliser le point HQT comme un *trading hub* pour l'ensemble des participants du marché. Ce projet de NLH, qui découle du témoignage de l'expert Sinclair, est un projet qui déborde du cadre d'une plainte²⁷⁵.

[479] HQT soumet qu'elle était justifiée de considérer la demande du 24 janvier 2008 comme une demande incomplète ne permettant pas de passer à l'étape d'étude d'avant-projet sans que ne soit précisée la charge (*load* ou *sink*) et la source²⁷⁶. HQT rappelle la discrétion que la FERC reconnaît aux transporteurs à cet égard :

« [...] *the commission concluded that transmission providers are afforded discretion in source and sink matters relating to information disclosure. To this end, we stated that a transmission provider's OATT may uniformly require customers to reveal the identities of the respective bus bars of the particular generators and loads as part of a completed request for transmission service. We continue to believe that transmission providers should be afforded discretion to fashion their OATTs to determine what source and sink information is to be disclosed by a customer as part of a request for transmission service. Furthermore, transmission providers are entitled to complete and accurate information when evaluating a transmission request, not just when evaluating the transmission schedule or electronic tag*²⁷⁷. »

²⁷³ NS, 11 février 2010, volume 17, page 170.

²⁷⁴ NS, 11 février 2010, volume 17, page 178.

²⁷⁵ NS, 11 février 2010, volume 17, pages 182 et 183.

²⁷⁶ NS, 11 février 2010, volume 17, pages 186 à 193.

²⁷⁷ Énoncé de positions et argumentation d'HQT, dossier P-110-1678, page 51, paragraphe 223.

[480] HQT réfute les arguments de l'expert Sinclair et de NLH voulant que le point HQT puisse être un *trading hub*. L'expert Hanser et le témoin Clermont expliquent pourquoi :

« a) L'absence apparente de toute donnée publiée sur les prix d'électricité échangée au Point HQT;

b) L'absence apparente de tout consensus quant à la reconnaissance d'un Trading hub au Point HQT;

c) L'absence apparente d'un volume d'échanges d'électricité au Point HQT pouvant révéler l'existence d'un Trading hub;

d) Les limitations propres au réseau d'HQT qui empêchent ou limitent considérablement son développement comme Trading hub, y compris (1) la capacité de transfert limitée avec ses réseaux voisins, (2) une structure fortement radiale, et (3) la flexibilité limitée des interconnexions asynchrones avec les réseaux voisins²⁷⁸. »

[481] Quant à l'argument de NLH voulant que sa demande ne crée pas de déséquilibre sur le réseau d'HQT, puisque les *wheel-out* d'énergie seront programmés en même temps que les *wheel-in* ultérieurement, HQT souligne que là n'est pas le problème. Dans le cadre d'une demande de service de 20 ou 30 ans, pour le transport de 2 800 MW, HQT doit avoir les données pour bâtir son réseau en fonction du service demandé²⁷⁹. De plus, HQT souligne que l'étude d'impact a été faite pour chacune des options demandées dans la requête initiale et non selon une ou deux parties d'options²⁸⁰.

8.3 RÉPLIQUE DE NLH

[482] Contrairement à ce qu'HQT a plaidé, NLH souligne qu'elle ne demande pas à la Régie de statuer sur la question de savoir si le point HQT est un *trading hub*. Selon NLH, les centrales de Gull Island et Muskrat Falls d'où proviendra l'électricité à être transportée en vertu de la Première demande sont, dans les faits, sur le réseau d'HQT, synchrone avec le réseau d'HQT ou électriquement au Québec²⁸¹. NLH infère de cela que

²⁷⁸ Énoncé de positions et argumentation d'HQT, dossier P-110-1678, pages 42 et 43; pièce HQT-32, rapport de P.Q. Hanser, juin 2009, page 6, paragraphes 9 à 12; témoignage de P.Q. Hanser, NS, 4 février 2010, volume 13, pages 95 à 100, questions 84 et 85; témoignage de S. Clermont, NS, 29 janvier 2010, volume 9, pages 171 à 175, questions 251 à 255.

²⁷⁹ NS, 11 février 2010, volume 17, pages 216 et 217.

²⁸⁰ NS, 29 janvier 2010, volume 9, pages 138 et 139.

²⁸¹ Pièce B-113, réplique de NLH, page 34.

ces centrales sont donc au point HQT au même titre que les centrales d'HQP. HQT aurait donc tort de traiter la demande du 24 janvier 2008 de NLH comme une nouvelle demande d'export et non comme une transaction de passage.

[483] NLH souligne qu'HQP a pu signer des conventions de service à la suite de ses demandes 102 et 103 sur OASIS et a obtenu un service partiel sur les mêmes chemins (les interconnexions NY, NB et NE) faisant l'objet de sa demande du 24 janvier 2008. NLH soutient qu'elle avait droit au même service sur ces chemins étant donné que les centrales de Gull Island et Muskrat Falls sont également au point HQT.

[484] NLH précise que sa lettre du 24 janvier 2008 ne constituait pas une nouvelle demande mais venait préciser les quantités de la quatrième option et affirmait son intention de signer une convention d'avant-projet²⁸².

8.4 OPINION DE LA RÉGIE

[485] Cette plainte est reliée à la plainte P-110-1597 en ce qu'elle découle de la même décision d'HQT, soit la lettre 20 mars 2008 citée plus haut en réponse à la lettre du 24 janvier 2008 de NLH.

[486] Les conclusions ou les mesures demandées par NLH dans cette plainte, qui ne sont pas reliées à la plainte P-110-1597, sont les suivantes :

« *GRANT the present complaint of NLH;*

ORDER HQT to offer a Service Agreement to NLH for the following transactions posted on the HQT OASIS under number :

501235: 284 MW (New Brunswick)

501233: 95 MW (New England)

501231: 190 MW (New York)

[...]

²⁸² Pièce B-113, réplique de NLH, pages 35 et 36, paragraphes 197 à 201.

ORDER HQT to recognize that NLH is in its right to use the HQT point as a delivery and a point of receipt and,

[...]. »

[487] Dans le cadre de l'application des articles 94 et 101 de la LRÉ, les deux questions auxquelles la Régie doit répondre sont les suivantes :

- Le refus d'HQT de donner suite à la demande de service de NLH du 24 janvier 2008 est-il contraire aux dispositions des Tarifs et conditions? Si oui, est-ce que la Régie peut rendre l'ordonnance demandée « *ORDER HQT to offer a Service Agreement to NLH for the following transactions posted on the HQT OASIS under number : 501235: 284 MW (New Brunswick) 501233: 95 MW (New England) 501231: 190 MW (New York)* »?
- Dans le contexte de la présente décision en regard des plaintes P-110-1565 et P-110-1597, est-ce que la Régie peut rendre la seconde ordonnance demandée à savoir, « *ORDER HQT to recognize that NLH is in its right to use the HQT point as a delivery and a point of receipt [...]* » ou est-ce qu'une telle ordonnance tiendrait lieu, dans les circonstances, d'une décision purement déclaratoire?

8.4.1 LE REFUS D'HQT D'ENGAGER DES NÉGOCIATIONS EN VUE DE LA CONCLUSION D'UNE CONVENTION DE SERVICE DE TRANSPORT FERME DE POINT À POINT POUR LES TRANSACTIONS D'EXPORTATION VERS LE NOUVEAU-BRUNSWICK, LA NOUVELLE-ANGLETERRE ET NEW YORK

[488] Avant d'aborder les arguments de texte soumis notamment par NLH sur la question de savoir si sa lettre du 24 janvier 2008 constituait une nouvelle demande à laquelle HQT ne pouvait donner suite sans faire une étude d'impact ou, dit autrement, si l'étude d'impact de la Première demande transmise à NLH est suffisante pour satisfaire à la demande de service d'exportation vers le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Angleterre et New York contenue dans cette lettre, il faut voir la preuve soumise à la Régie à cet égard.

[489] La Régie retient les éléments suivants de la preuve de NLH et notamment les extraits ci-dessous du témoignage de monsieur Bennett :

- Le rapport complémentaire numéro 6 d'HQT indique qu'il y avait de l'ATC sur les chemins menant vers NY, NB et NE²⁸³;
- Cette conclusion du rapport est commune à toutes les cinq options de la Première demande;
- « *The intent [c'est-à-dire les options de la Première demande] was to understand the incremental impacts that the range of different service requests would have on the system, and the incremental cost associated with the different upgrades that might be required to accommodate the different capacity requirements. So that a cost benefit analysis could be performed by NLH*²⁸⁴ »;
- NLH n'aurait pas changé la durée de sa demande de service, a toujours demandé et demande toujours 30 ans de service. Dans sa lettre du 24 janvier 2008, elle a demandé un service sous l'article 19.7 des Tarifs et conditions pour 20 ans puisque c'était ce qu'il y avait de disponible et signifiait aussi sa volonté de savoir comment HQT prévoyait améliorer son réseau afin de faire suite à la partie de la demande qui visait les 10 dernières années. Cela ne change pas la Première demande, qui elle, est pour 30 ans.

[490] La Régie retient également les éléments suivants de la preuve d'HQT :

- Les transactions demandées dans la lettre du 24 janvier 2008 de NLH sont de la nature de transactions de passage (*wheel-through*), où le segment exportation (*wheel-out*) de la transaction est dissocié temporairement du segment importation (*wheel-in*)²⁸⁵;
- Les livraisons sur les marchés ON, NY, NB et NE constituent des transactions de passage²⁸⁶;
- Une transaction de passage se compose de deux segments simultanés, soit une entrée ou réception d'électricité (importation ou *wheel-in*), appariée simultanément à un segment de sortie ou livraison d'électricité (exportation ou *wheel-out*)²⁸⁷;

²⁸³ Pièce HQT-17, document 1, rapport complémentaire d'étude d'impact, 11 décembre 2007.

²⁸⁴ Témoignage de M. Gilbert Bennett, NS, 19 janvier 2010, volume 1, page 104.

²⁸⁵ Témoignage de G. Bennett, NS, 21 janvier 2010, volume 3, page 73.

²⁸⁶ Témoignage de S. Clermont, NS, 29 janvier 2010, volume 9, page 128, questions 187 et 188.

²⁸⁷ Pièce HQT-30, rapport de P.Q. Hanser, décembre 2008, annexe H.

- Les segments d'entrée et de sortie d'une transaction de passage font l'objet d'une même réservation et d'une seule convention de service de transport²⁸⁸;
- HQT doit connaître à la fois les segments d'entrée et de sortie au moment de la réservation, puisqu'elle a besoin de cette information pour procéder à l'étude d'impact sur son réseau de la transaction de passage²⁸⁹;
- La simultanée des entrées et sorties est essentielle afin de maintenir l'équilibre énergétique sur le réseau²⁹⁰;
- Les cinq options de la Première demande ont été présentées par NLH et traitées de consentement entre les parties comme cinq alternatives de service de transport distinctes²⁹¹;
- En aucun temps avant le 24 janvier 2008, n'a-t-il été question pour HQT d'étudier d'autres options que celles qui étaient énumérées à la Première demande²⁹²;
- NLH ne peut prétendre que les cinq options analysées dans l'étude d'impact ne constituaient qu'une simple méthode d'organisation du travail qui pouvait faire l'objet de permutations susceptibles d'avoir un impact important sur les conclusions d'HQT, au gré de NLH²⁹³;
- Cette nouvelle demande d'exportation (la demande du 24 janvier 2008) recombine les segments de livraison des transactions de passage envisagées à l'option 2 (95 MW – chemin HQT-NE), à l'option 3 (95 MW – chemin HQT-NE et 190 MW – chemin HQT-MASS) et à l'option 4 (95 MW – chemin HQT-NE et 284 MW – chemin HQT-NB)²⁹⁴;
- Cette nouvelle demande d'exportation ne précise pas la source de l'énergie à transporter ni la durée du service. Alors que sous la Première demande, l'énergie provenait des centrales du Bas-Churchill et le service demandé était d'une durée de 30 ans, HQT ignore la provenance de l'énergie à exporter en vertu de cette nouvelle demande ainsi que la durée du service, qui pourrait être de 20 ou 30 ans²⁹⁵;

²⁸⁸ Témoignage de S. Clermont, NS, 2 février 2010, volume 11, pages 180 à 182, questions 360 à 363.

²⁸⁹ Témoignage de S. Clermont, NS, 2 février 2010, volume 11, pages 186 et 187, question 377; témoignage de P.Q. Hanser, NS, 4 février 2010, volume 13, pages 110 et 111, question 93.

²⁹⁰ Témoignage de S. Clermont, NS, 2 février 2010, volume 11, page 185, question 375.

²⁹¹ Témoignage de C. Deguire, NS, 3 février 2010, volume 12, pages 42 et 43.

²⁹² Témoignage de S. Clermont, NS, 29 janvier 2010, volume 9, pages 71 et 72, question 100.

²⁹³ Témoignage de S. Clermont, NS, 29 janvier 2010, volume 9, pages 72 à 74, questions 102 et 103; témoignage de C. Deguire, NS, 3 février 2010, volume 12, page 124 et suivantes.

²⁹⁴ Témoignage de S. Clermont, NS, 29 janvier 2010, volume 9, pages 125 à 127, questions 184 et 185 et pages 136 et 137, question 198.

²⁹⁵ Témoignage de S. Clermont, NS, 29 janvier 2010, volume 9, pages 139 à 141, questions 202 à 204.

- Dans ces circonstances, HQT était bien fondée à considérer cette recombinaison comme constituant une demande différente, qui aurait dû faire l'objet d'une nouvelle demande de service²⁹⁶;
- La nouvelle demande d'exportation n'est pas « moindre et incluse », puisqu'elle porte sur un type de service de transport (exportation) différent de celui envisagé à la Première demande (passage)²⁹⁷;
- L'article 19.7 des Tarifs et conditions, en ce qui a trait au service provisoire partiel, n'a aucune application en l'espèce²⁹⁸.

[491] La preuve prépondérante est à l'effet que la demande du 24 janvier 2008 n'est pas une demande partielle au sens de l'article 19.7 des Tarifs et conditions cité plus haut, c'est-à-dire une partie du service de transport de point à point demandé, mais une nouvelle demande de service résultant d'une recombinaison d'options. Cela ressort des témoignages de l'ingénieur Deguire²⁹⁹ et de l'expert Hanser³⁰⁰.

[492] Ainsi, comme le souligne HQT, faire droit à cette demande équivaldrait à permettre des transits d'électricité alors que les impacts de ces transits sont inconnus³⁰¹.

[493] En fait, NLH demande à la Régie de mettre de côté la seule preuve de témoins ayant une expertise en matière de mouvements d'énergie sur le réseau de transport d'HQT, et particulièrement sur la question de savoir si HQT devait faire une étude d'impact avant de donner suite à la nouvelle demande du 24 janvier 2008 de NLH.

[494] La Régie ne peut conclure que l'étude d'impact de la Première demande était suffisante pour offrir le service de transport de 20 ans demandé par NLH le 24 janvier 2008, alors que la preuve prépondérante est à l'effet contraire, c'est-à-dire que les trois

²⁹⁶ Témoignage de S. Clermont, NS, 29 janvier 2010, volume 9, pages 139 et 140, questions 200 à 202; NS, 2 février 2010, volume 11, pages 79 à 82.

²⁹⁷ Témoignage de C. Deguire, NS, 3 février 2010, volume 12, page 127.

²⁹⁸ Témoignage de P.Q. Hanser, NS, 4 février 2010, volume 13, pages 198 à 201, questions 337 à 339; témoignage de S. Clermont, NS, 29 janvier 2010, volume 9, pages 141 à 143, question 207.

²⁹⁹ Témoignage de C. Deguire, NS, 3 février 2010, volume 12, page 124 et suivantes.

³⁰⁰ Témoignage de P.Q. Hanser, NS, 4 février 2010, volume 13, pages 83 à 85, question 78.

³⁰¹ NS, 11 février 2010, volume 17, page 128.

transactions demandées résultent d'une recombinaison des options étudiées et devaient faire l'objet d'une étude d'impact au sens de l'article 19.3 des Tarifs et conditions. Donner suite à une telle demande serait de la pure spéculation. La Régie ne peut évidemment s'aventurer sur une telle voie.

[495] La Régie conclut qu'HQT était en droit de refuser d'engager des négociations en vue de la conclusion d'une convention de service de transport ferme de point à point pour les transactions d'exportation vers le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Angleterre et New York et considère la première conclusion de cette plainte non fondée en faits et en droit.

8.4.2 ORDONNANCE DE RECONNAÎTRE LE POINT HQT COMME POINT DE LIVRAISON ET POINT DE RÉCEPTION

[496] Considérant ce que la Régie a décidé en regard de la plainte P-110-1597 qui fait en sorte que la Première demande n'est plus une demande considérée complète au sens des Tarifs et conditions, et considérant sa décision en regard de la plainte P-110-1678 à l'effet qu'HQT est en droit de ne pas donner suite à la nouvelle demande de service de NLH du 24 janvier 2008 et de ne pas signer une convention de service avec NLH, la question de savoir si NLH peut utiliser le point HQT comme un point de livraison et de réception est devenue théorique.

[497] La Régie ne rend pas de décision déclaratoire³⁰².

[498] Pour ces motifs,

³⁰² Décision D-99-156, dossier P-110-19; décision D-2000-151, dossier P-110-356; décision D-2004-107, dossier P-120-11 et décision D-2008-059, dossier P-110-1544.

La Régie de l'énergie :

REJETTE les plaintes P-110-1565, P-110-1597 et P-110-1678.

Jean-Paul Théorêt

Régisseur

Richard Lassonde

Régisseur

Marc Turgeon

Régisseur

Newfoundland and Labrador Hydro représentée par M^c André Turmel,
M^c Pierre-Olivier Charlebois et M^c Pierre Plante;

Hydro-Québec Distribution représentée par M^c Éric Fraser;

Hydro-Québec Production représentée par M^c Stéphane Brière;

Hydro-Québec Transport représentée par M^c Éric Dunberry et M^c Marie-Christine Hivon.

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2011-040

P-130-002

6 avril 2011

PRÉSENTS :

Louise Rozon
Gilles Boulianne
Lise Duquette
Régisseurs

Newfoundland and Labrador Hydro

Demanderesse en révision

et

Hydro-Québec

Intimée

*Demande en révision de la décision D-2010-053 rendue
dans les dossiers de plaintes P-110-1565, P-110-1597 et
P-110-1678*

TABLES DES MATIÈRES

LEXIQUE.....	5
1. INTRODUCTION	7
2. CONTEXTE HISTORIQUE ET RÉSUMÉ DES TROIS PLAINTES	9
3. QUESTION EN LITIGE	13
4. CADRE LÉGISLATIF APPLICABLE EN MATIÈRE DE RÉVISION.....	14
5. DEMANDE EN RÉVISION DE NLH.....	17
6. POSITION DU TRANSPORTEUR.....	20
7. MOTIFS DE RÉVISION.....	21
7.1 Erreur de droit et de fait : la désignation de l'ensemble de la Centrale CF comme ressource désignée	21
7.1.1 Interprétation des dispositions législatives et réglementaires pertinentes à la notion de ressource désignée	27
7.1.2 Notions de contrôle, de zone de réglage et de ressource <i>on system</i>	28
7.1.3 Notion de vente à des tiers	32
7.1.4 Interprétation de la décision D-2002-286 et connaissance des modalités des contrats entre Hydro-Québec et CF(L)Co	35
7.2 Erreur de droit et de fait : les Lignes de CF sont un lien de raccordement interne au Québec et ne forment pas un chemin en vertu des Tarifs et conditions	37
7.2.1 Notion de lien de raccordement interne en vertu des Tarifs et conditions et des règles de l'OASIS.....	41
7.2.2 Valeur commerciale des Lignes de CF selon les Tarifs et conditions	42
7.3 Erreur de droit et de fait : l'utilisation des flux historiques de la Centrale CF pour calculer l'ATC.....	44
7.3.1 Connaissance des modalités des contrats entre Hydro-Québec et CF(L)Co	49

7.3.2	Livraisons fermes et non fermes en provenance de la Centrale CF.....	53
7.3.3	Notion de ressource <i>off system</i>	55
7.4	Erreur de droit et de fait : l'étude d'impact sur le réseau est complète suivant l'article 19.3 des Tarifs et conditions	56
7.4.1	Qualification de l'étude d'impact	59
7.4.2	Remise des documents de travail afférents à l'étude d'impact.....	62
7.4.3	Procédure de plainte et délai de 45 jours prévu à l'article 19.3 des Tarifs et conditions	63
7.4.4	Demandes du Transporteur mentionnées dans sa lettre du 11 décembre 2007	64
7.5	Erreur de droit et de fait : NLH a présenté une nouvelle demande de service et non une demande relative à un service provisoire ou partiel.....	67

LEXIQUE

AC	<i>Alternating Current</i> ou courant alternatif
ATC	<i>Available Transfer Capability</i> ou capacité de transport disponible
Centrale CF	Centrale hydro-électrique de Churchill Falls au Labrador
CF(L)Co	Churchill Falls (Labrador) Corporation Limited
Contrat GWAC	<i>Churchill Falls Guaranteed Winter Availability Contract</i>
DC	<i>Direct Current</i> ou courant continu
ETC	<i>Existing Transmission Commitments</i> ou service de transport engagé
FERC	Federal Energy Regulatory Commission
HQD ou Distributeur	Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité
HQP	Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité
HQT ou Transporteur	Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité
HVDC	<i>High Voltage Direct Current</i> ou courant continu à haute tension
Lignes de CF	Les lignes 7051, 7052 et 7053
NAESB	North American Energy Standards Board
NERC	North American Electric Reliability Corporation
NLH	Newfoundland and Labrador Hydro
NPCC	Northeast Power Coordinating Council
OASIS	<i>Open Access Same-Time Information System</i> ou Système d'information et de réservation de capacité de transport
OATT	<i>Open Access Transmission Tariff</i>
TTC	<i>Total Transfer Capability</i> ou capacité totale

1. INTRODUCTION

[1] Le 9 juin 2010, Newfoundland and Labrador Hydro (NLH) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande en révision de la décision D-2010-053 rendue le 11 mai 2010 (la Décision) portant sur les plaintes P-110-1565, P-110-1597 et P-110-1678. Ces plaintes résultent d'un différend survenu à l'occasion d'une demande de NLH pour obtenir un service de transport d'électricité (la Première demande)¹ sur le réseau d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (HQT ou le Transporteur). NLH a soumis cette première demande à HQT le 19 janvier 2006. Il s'agissait d'une demande de service de transport ferme de point à point pour une durée de 30 ans comprenant cinq options spécifiques² en vue d'exporter au Québec, en Ontario, au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Angleterre et à New York l'électricité produite par les futures centrales du Bas-Churchill.

[2] À la suite de cette demande de service de transport soumise par NLH, le Transporteur a réalisé cinq études d'impact correspondant à chacune des options déterminées au préalable par NLH ainsi qu'une sixième étude complémentaire. Le Transporteur arrive à la conclusion qu'il peut donner suite à la demande de service de NLH. En effet, les cinq options envisagées par NLH sont réalisables, moyennant la réalisation de travaux pour les modifications requises au réseau d'HQT afin d'assurer le service demandé par NLH. Les coûts pour réaliser les modifications requises, déterminés par HQT au stade de l'étude d'impact, varient entre 3,208 milliards \$ et 3,819 milliards \$, selon l'option qui serait retenue³. De l'avis d'HQT, NLH n'a pas précisé, dans les délais requis, l'option qu'elle retiendrait pour la suite en vue de réaliser l'étape de l'étude d'avant-projet.

[3] NLH est d'avis que, dans le cadre de l'étude de sa demande de service de transport, HQT n'a pas appliqué correctement les dispositions pertinentes du texte des *Tarifs et conditions de service de transport d'Hydro-Québec*⁴ (les Tarifs et conditions), d'où le dépôt de plaintes à la Régie.

¹ Pièce B-5, Recueil de preuve en révision de la requérante NLH, onglet 1.

² Voir la description de ces cinq options au paragraphe 12 de la présente décision.

³ Pièce C-1-5 HQT, Compendium des extraits pertinents de la preuve, volume 1 de 2, onglet 6, page 24, onglet 8, page 37, onglet 9, page 32, onglet 10, page 32 et onglet 11, page 31.

⁴ Adopté par la décision D-2007-34 le 30 mars 2007.

[4] Dans sa décision, la première formation a rejeté les trois plaintes de NLH. Elle a conclu qu'HQT s'était conformée aux dispositions applicables des Tarifs et conditions adoptés par la Régie.

[5] Le 17 août 2010, la Régie informe les parties que la demande en révision de NLH sera entendue en audience les 15 et 16 novembre 2010 et, si nécessaire, 17 novembre 2010. Dans cette même correspondance, la Régie demande aux parties de bien vouloir lui faire parvenir leur plan d'argumentation et autorités avant 12 h, le 1^{er} novembre 2010.

[6] Le 26 octobre 2010, à la suite d'une demande de délai additionnel formulée par HQT, la Régie reporte le dépôt desdits documents jusqu'à 12 h, le 3 novembre 2010.

[7] Le 3 novembre 2010, les parties déposent à la Régie leur plan d'argumentation et autorités.

[8] Le 9 novembre 2010, HQT dépose un compendium des extraits pertinents de la preuve.

[9] L'audience se tient les 15, 16 et 17 novembre 2010. Lors de l'audience, NLH dépose un recueil de preuve ainsi que des extraits de l'ordonnance 889-A de la Federal Energy Regulatory Commission (FERC). HQT, quant à elle, dépose un extrait des notes sténographiques de l'audience tenue le 26 janvier 2010 par la première formation, deux jugements supplémentaires, le premier rendu par la Cour d'appel du Québec et le deuxième par la Cour suprême du Canada ainsi qu'une décision rendue par la FERC. Elle dépose également une copie des demandes de service de transport 501231, 501233 et 501235.

[10] La présente décision porte sur la demande en révision de NLH de la Décision.

2. CONTEXTE HISTORIQUE ET RÉSUMÉ DES TROIS PLAINTES

[11] Afin de faciliter la compréhension de la présente décision, la Régie, en révision, juge opportun de reproduire le contexte historique et le résumé des trois plaintes à l'origine du différend opposant NLH au Transporteur, tels que présentés dans la Décision⁵. Ces éléments contextuels ainsi que le résumé des plaintes ne sont pas contestés par les parties.

CONTEXTE HISTORIQUE

« [6] Le 12 mai 1969, la Commission Hydro-Électrique du Québec, aujourd'hui Hydro-Québec, et Churchill Falls (Labrador) Corporation Limited (CF(L)Co) ont conclu un contrat (le Power Contract) visant, notamment, la construction et l'exploitation de la centrale hydro-électrique de Churchill Falls au Labrador (la Centrale CF) et la vente par CF(L) Co et l'achat par Hydro-Québec de la presque totalité de la puissance et de l'énergie produite par la Centrale CF pour une durée initiale de 40 ans, prolongée automatiquement pour une durée additionnelle de 25 ans à l'expiration de la durée initiale, le 31 août 2016. Le Power Contract arrivera donc à échéance en 2041.

[7] CF(L)Co est propriétaire de la Centrale CF. Les actionnaires de CF(L)Co sont NLH et Hydro-Québec, à hauteur respectivement de 65,8 % et 34,2 %.

[8] Les lignes 7051, 7052 et 7053 (les Lignes de CF) raccordent la Centrale CF au réseau d'HQT au niveau du poste Montagnais. Les Lignes de CF à 735 kV sont exploitées en mode unidirectionnel. La Centrale CF est synchrone avec le réseau de transport d'HQT.

[9] La capacité de la Centrale CF est d'environ 5 500 MW.

[10] Historiquement, la puissance livrée en provenance de la Centrale CF et utilisée aux fins de l'alimentation de la charge locale du Québec a été de 5 202 MW, soit la capacité correspondant à la limite de stabilité transitoire des lignes 735 kV en cause. Le transit moyen, calculé sur la base de données réelles enregistrées de 1983 à 2007, est de 5 156 MW, avec un transit maximum enregistré de 5 224 MW.

⁵ Paragraphes 6 à 17 de la Décision.

[11] L'électricité produite à la Centrale CF fait partie de l'ensemble des ressources d'approvisionnement d'Hydro-Québec depuis le 6 décembre 1971, date des premières livraisons, et permet aujourd'hui à Hydro-Québec d'assumer une partie importante de ses obligations de livrer les 165 TWh d'électricité patrimoniale.

[12] Le gouvernement de Terre-Neuve et Labrador et sa filiale NLH planifient le développement des ressources hydrauliques du Bas-Churchill et la construction des centrales Gull Island et Muskrat Falls à plus de 200 km à l'est et en aval de la Centrale CF. La mise en service de ces centrales est prévue pour les 31 décembre 2014 (Gull Island) et 31 décembre 2017 (Muskrat Falls).

[13] Les centrales projetées sont présentement conçues pour livrer une puissance de 2 264 MW (Gull Island) et de 824 MW (Muskrat Falls), dont 2 824 MW transiteraient sur le réseau d'HQT en empruntant, entre autres, les Lignes de CF.

[14] Le 19 janvier 2006, NLH a soumis à HQT une demande de service de transport ferme de point à point pour une durée de 30 ans en vue d'exporter au Québec, en Ontario, au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Angleterre et à New York l'électricité produite par les futures centrales du Bas-Churchill. Cette demande prend le rang 101 sur le Système d'information et de réservation de capacité de transport ou l'Open Access Same-Time Information System (OASIS) (la Première demande). »

RÉSUMÉ DES TROIS PLAINTES

« [15] La plainte P-110-1565 porte sur un désaccord entre les parties sur la capacité de transport disponible (acronyme anglais Available Transfer Capability ou ATC) sur les Lignes de CF pour transporter l'électricité produite par les futures centrales du Bas-Churchill à partir de 2015. Cette plainte a été amendée, notamment le 31 octobre 2008 pour contester, entre autres, le statut de la Centrale CF comme ressource désignée d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (HQD ou le Distributeur) et faire déterminer par la Régie qui, d'HQD ou de NLH, a la priorité d'utilisation des Lignes de CF.

[16] La plainte P-110-1597 est reliée à la première et porte sur la question de savoir si l'étude d'impact sur le réseau effectuée par HQT a été réalisée conformément aux Tarifs et conditions de service de transport d'Hydro-Québec (les Tarifs et conditions) et si le délai de 45 jours prévu à l'article 19.3 des Tarifs et conditions a été appliqué conformément à cet article des Tarifs et conditions.

[17] La plainte P-110-1678 est reliée à la plainte P-110-1597 et découle de la même décision d'HQT de refuser de fournir à NLH, dans le cadre de la Première demande, les services demandés par cette dernière le 24 janvier 2008 et sur la question de savoir si NLH peut utiliser le point HQT comme point de livraison et de réception de l'électricité pour les livraisons au Québec. Cette plainte soulève également la question de savoir si l'omission de considérer, dans l'étude d'impact, le chemin HQT-LAW pour les transactions de passage vers l'Ontario est conforme à l'article 19.3 des Tarifs et conditions. »

[12] La demande de service de transport de NLH, à l'origine des plaintes et de la Décision, comprend cinq options spécifiques de livraison d'énergie à des niveaux de puissance précis pour chacune des destinations envisagées. Pour comprendre cette demande de service soumise par NLH, la Régie, en révision, reproduit le tableau qui se retrouve au paragraphe 23 de la Décision :

Points de réception et de livraison

Option	Points de réception	Capacité	Points de livraison (incluant les pertes)	Énergie	Lien	Date de début du service	Durée du service
1	Lignes 7051, 7052, 7053, Montagnais	1 200 MW	ON : 711 MW	4,0 TWh	HVDC	2015	30 ans
			NE : 95 MW	0,5 TWh			Idem
			QC : 332 MW	1,8 TWh			Idem
2	Idem	1 600 MW	ON : 948 MW	5,2 TWh	HVDC	2015	30 ans
			NE : 95 MW	0,5 TWh			Idem
			QC : 474 MW	2,7 TWh			Idem
3	Idem	2 000 MW	ON : 948 MW	5,2 TWh	HVDC	2015	30 ans
			QC : 474 MW	2,7 TWh			Idem
			NE : 95 MW	0,5 TWh			Idem
			NB : 190 MW	1,0 TWh			Idem
			NY : 190 MW	1,0 TWh			Idem
4	Idem	2 500 MW	ON : 1 422 MW	7,9 TWh	HVDC	2015	30 ans
			QC : 474 MW	2,7 TWh		2018	Idem
			NE : 95 MW	0,5 TWh		2015	Idem
			NB : 284 MW	1,6 TWh			Idem
			NY : 95 MW	0,5 TWh			Idem
5	Idem	2 824 MW	ON : 895 MW	4,9 TWh	HVDC	2015	30 ans
			QC : 1 001 MW	5,5 TWh		2015	Idem
			QC : 781 MW	4,4 TWh		2018	Idem

ON : Ontario

NE : Nouvelle-Angleterre

QC : Québec

NB : Nouveau-Brunswick

NY : New York

HVDC : High Voltage Direct Current (courant continu à haute tension)

3. QUESTION EN LITIGE

[13] La présente demande en révision pose la question suivante :

- La décision D-2010-053 est-elle affectée d'un vice de fond de nature à l'invalider au sens du premier alinéa, paragraphe 3, de l'article 37 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*⁶ (la Loi)?

[14] Plus spécifiquement, la Régie, en révision, doit déterminer si la première formation a commis des erreurs de droit ou de fait déterminantes de nature à invalider la Décision en ce qui a trait aux points de décision suivants :

- la désignation de l'ensemble de la Centrale CF comme ressource désignée :
 - l'interprétation des dispositions législatives et réglementaires pertinentes à la notion de ressource désignée,
 - les notions de contrôle, de zone de réglage et de ressource *on system*,
 - la notion de vente à des tiers,
 - l'interprétation de la décision D-2002-286⁷ et la connaissance des modalités des contrats entre Hydro-Québec et CF(L)Co;
- les Lignes de CF sont un lien de raccordement interne au Québec et ne forment pas un chemin en vertu des Tarifs et conditions :
 - la notion de lien de raccordement interne en vertu des Tarifs et conditions et des règles de l'OASIS⁸,
 - la valeur commerciale des Lignes de CF selon les Tarifs et conditions;
- l'utilisation des flux historiques de la Centrale CF pour calculer l'ATC :
 - la connaissance des modalités des contrats entre Hydro-Québec et CF(L)Co,
 - les livraisons fermes et non fermes en provenance de la Centrale CF,
 - la notion de ressource *off system*;
- l'étude d'impact sur le réseau est complète suivant l'article 19.3 des Tarifs et conditions :

⁶ L.R.Q., c. R-6.01.

⁷ Dossier R-3401-98.

⁸ L'article 4 des Tarifs et conditions réfère aux termes et conditions relatifs à l'OASIS énoncés au chapitre 18 CFR 37 des règlements de la FERC.

- la qualification de l'étude d'impact,
 - la remise des documents de travail afférents à l'étude d'impact,
 - la procédure de plainte et le délai de 45 jours prévu à l'article 19.3 des Tarifs et conditions,
 - les demandes du Transporteur mentionnées dans sa lettre du 11 décembre 2007;
- NLH présente une nouvelle demande de service et non une demande relative à un service provisoire ou partiel.

4. CADRE LÉGISLATIF APPLICABLE EN MATIÈRE DE RÉVISION

[15] La demande en révision de NLH s'appuie sur le troisième motif de révision prévu à l'article 37 de la Loi :

« 37. La Régie peut d'office ou sur demande réviser ou révoquer toute décision qu'elle a rendue:

1° lorsqu'est découvert un fait nouveau qui, s'il avait été connu en temps utile, aurait pu justifier une décision différente;

2° lorsqu'une personne intéressée à l'affaire n'a pu, pour des raisons jugées suffisantes, présenter ses observations;

3° lorsqu'un vice de fond ou de procédure est de nature à invalider la décision.

Avant de réviser ou de révoquer une décision, la Régie doit permettre aux personnes concernées de présenter leurs observations.

Dans le cas visé au paragraphe 3°, la décision ne peut être révisée ou révoquée par les régisseurs qui l'ont rendue. » [nous soulignons]

[16] En matière de révision, la Régie doit, pour y donner ouverture, constater l'existence d'un vice sérieux et fondamental de nature à invalider la décision.

[17] Il est également de jurisprudence constante que la révision ne peut être un moyen déguisé d'appel par lequel la seconde formation en révision substituerait sa propre appréciation des faits à celle de la première formation.

[18] La Régie a souvent cité l'arrêt clé en la matière, soit *Épiciers Unis Métro-Richelieu Inc. c. Régie des Alcools, des Courses et des Jeux*, rendu par la Cour d'appel du Québec. Le vice de fond, au sens de l'article 37 de la Loi, doit être sérieux, fondamental et de nature à invalider la décision :

« The Act does not define the meaning of the term "vice de fond" used in Sec. 37. The English version of Sec. 37 uses the expression "substantive... defect". In context, I believe that the defect, to constitute a "vice de fond", must be more than merely "substantive". It must be serious and fundamental. This interpretation is supported by the requirement that the "vice de fond" must be "... de nature à invalider la décision". A mere substantive or procedural defect in a previous decision by the Régie would not, in my view, be sufficient to justify review under Sec. 37. A simple error of fact or of law is not necessarily a "vice de fond". The defect, to justify review, must be sufficiently fundamental and serious to be of a nature to invalidate the decision⁹. »

[19] Cet énoncé de principe n'a jamais été remis en question. La jurisprudence ultérieure y a apporté d'autres précisions.

[20] Le juge Fish dans l'arrêt de la Cour d'appel du Québec dans *Tribunal administratif du Québec c. Godin* précise :

« [48] The second panel may only intervene where it can identify a fatal error in the impugned earlier decision. By the very terms of the provision, the error must, on account of its significance, be "of a nature likely to invalidate the decision", within the meaning of section 154(3).

[49] And I would ascribe to the verb "invalidate", in this context, the meaning given to its corresponding adjective by the Canadian Oxford Dictionary:

invalid 1. not officially acceptable or usable, esp. having no legal force. 2. not true or logical; not supported by reasoning (an invalid argument).

[50] In short, section 154(3) does not provide for an appeal to the second panel against findings of law or fact by the first. On the contrary, it permits the revocation or review by the Tribunal of its own earlier decision not because it took a different though sustainable view of the facts or the law, but because its

⁹ *Épiciers Unis Métro-Richelieu c. Régie des alcools, des courses et des jeux*, [1996] R.J.Q. 608 (C.A.), pages 613 et 614.

*conclusions rest on an unsustainable finding in either regard*¹⁰. » [nous soulignons]

[21] Par ailleurs, le jugement de la Cour d'appel du Québec dans l'affaire Fontaine précise la raison d'être de la révision pour un vice de fond de cet ordre :

« [51] [...] Il s'agit de rectifier les erreurs présentant les caractéristiques qui viennent d'être décrites. Il ne saurait s'agir de substituer à une première opinion ou interprétation des faits ou du droit une seconde opinion ni plus ni moins défendable que la première. Intervenir en révision pour ce motif commande la réformation de la décision par la Cour supérieure car le tribunal administratif "commits a reviewable error when it revokes or reviews one of its earlier decisions merely because it disagrees with its findings of facts, its interpretation of a statute or regulation, its reasoning or even its conclusions"¹¹. »

[22] De plus, la Cour précise :

« [51] [...] L'interprétation d'un texte législatif "ne conduit pas nécessairement au dégagement d'une solution unique" mais comme "il appartient d'abord aux premiers décideurs spécialisés d'interpréter un texte, c'est leur interprétation qui, toutes choses égales d'ailleurs, doit prévaloir"¹². »

[23] Ainsi, selon la jurisprudence, seule une décision insoutenable en fait ou en droit (*unsustainable finding in either regard*) est révisable.

[24] Pour qu'une décision soit insoutenable, en fait ou en droit, il faut que l'erreur ait été fondamentale lors du processus décisionnel. Il faut, pour paraphraser la Cour suprême du Canada dans l'arrêt Dunsmuir, que la décision n'appartienne pas aux « *issues possibles acceptables pouvant se justifier en regard des faits et du droit*¹³ ». Ainsi, une décision étayée de plusieurs arguments ne devient insoutenable que si une erreur fondamentale dans un des arguments rend tous les autres arguments fondamentalement insoutenables.

¹⁰ Tribunal administratif du Québec c. Godin, C.A. Montréal, n° 500-09-009744-004, 18 août 2003, juges Fish, Rousseau-Houle et Chamberland.

¹¹ Commission de la santé et de la sécurité du travail c. Fontaine, C.A. Montréal, n° 500-09-014608-046, 7 septembre 2005, juges Forget, Morissette, Hilton.

¹² Commission de la santé et de la sécurité du travail c. Fontaine, C.A. Montréal, n° 500-09-014608-046, 7 septembre 2005, juges Forget, Morissette, Hilton.

¹³ Dunsmuir c. Nouveau-Brunswick, [2008] 1 R.C.S. 27.

[25] Si les conditions prévues à l'article 37 de la Loi sont remplies, la Régie aura compétence pour réviser ou révoquer toute décision qu'elle aura rendue et y substituer sa décision, le cas échéant. Toutefois, à l'inverse, si les conditions ne sont pas satisfaites, la Régie n'aura pas compétence pour réviser ou révoquer une décision, sous peine de révision judiciaire¹⁴.

[26] Par ailleurs, la révision ne consiste pas à reconsidérer le fondement de la décision qui a été prise pour apprécier à nouveau les faits et rendre une décision plus appropriée¹⁵. La demande en révision n'est pas l'occasion de parfaire sa preuve ou d'obtenir une seconde chance dans le cadre du traitement d'un dossier.

[27] En conséquence, la Régie ne peut exercer sa compétence en matière de révision que lorsque les conditions d'ouverture au recours prévues à l'article 37 de sa loi constitutive sont remplies.

[28] Finalement, le fardeau d'établir l'erreur et son caractère fondamental ou fatal, repose sur le demandeur en révision.

5. DEMANDE EN RÉVISION DE NLH

[29] Dans sa demande en révision, déposée à la Régie le 9 juin 2010, NLH expose que la première formation a commis plusieurs erreurs manifestes d'interprétation des faits et déterminantes, passant outre à plusieurs règles juridiques en concluant que :

- la Centrale CF est une ressource désignée du Distributeur par l'effet des articles 36.2, 37.1 et 38.1 des Tarifs et conditions;
- les Lignes de CF ne constituent pas un chemin au sens des Tarifs et conditions et qu'HQT n'avait aucune obligation d'afficher l'ATC avant le 1^{er} avril 2009;

¹⁴ *Épiciers Unis Métro-Richelieu c. Régie des Alcools, des Courses et des Jeux*, [1996] R.J.Q. 608 (C.A.), pages 612 et 613; *Société de l'assurance automobile du Québec c. Hamel et al.*, [2001] R.J.Q. 961 (C.A.), pages 963 et 964.

¹⁵ D. Lemieux, *Le contrôle judiciaire de l'action gouvernementale*, 2010, Publications CCH Ltée, page 2,440; Y. Ouellette, *Les Tribunaux administratifs au Canada; Procédure et preuve*, 1997, Les Éditions Thémis Inc., pages 507 et 508; *Béland c. Commission de la santé et de la sécurité du travail et al.*, J.E. 94-388 (C.S.), pages 9 à 11.

- HQT s'est conformée aux Tarifs et conditions en calculant l'ATC sur la base des flux historiques en provenance de la Centrale CF;
- l'étude d'impact sur le réseau complétée par la remise du dernier rapport le 11 décembre 2007 est une étude d'impact réalisée conformément aux dispositions des Tarifs et conditions;
- HQT était en droit de refuser d'engager des négociations en vue de la conclusion d'une convention de service de transport ferme de point à point pour les transactions d'exportations vers le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Angleterre et New York, compte tenu que la demande de NLH du 24 janvier 2008 n'est pas une demande de service partiel de transport de point à point.

[30] NLH demande à la Régie d'accueillir la présente demande en révision de la Décision et de rendre la décision qui aurait dû être rendue quant aux plaintes P-110-1565, P-110-1597 et P-110-1678.

[31] En ce qui a trait à la plainte P-110-1565, NLH demande à la Régie :

- « - *Grant the present complaint of NLH;*
- *Order to HQT to consider that NLH has a priority reservation for firm point-to-point transmission service for capacity and energy for the proposed Lower Churchill Falls hydroelectric development under the HQT's OATT;*
 - *Order HQT to post on its OASIS site the transmission service requests made on the LAB-HQT path by NLH in the chronological order received and correct any inadequacies in light of this posting and the applicable OATT rules;*
 - *Order HQT to provide NLH with a transmission service agreement from the Labrador interconnection to the HQT point;*
 - *Order HQT to fully disclose on OASIS the available transmission capability between the proposed Lower Churchill Falls hydroelectric development and the HQT system and any bookings for transmission service (in any form) from the Churchill Falls facility;*
 - *Order HQT to revise the base case underlying the SIS 101 analysis and conclusions in light of the revised ATC from the Churchill Falls substation to the HQT point; and*
 - *Order that this revision should be undertaken at no additional cost to NLH. »*

[32] En ce qui a trait à la plainte P-110-1597, NLH demande à la Régie :

- « - *Grant the present complaint of NLH;*
- *Order HQT to consider that the System Impact Study for Reservation for firm long-term point-to-point transmission service number 101 is not completed and that consequently, the 45 days deadline was not in effect on December 11, 2007;*
- *Order HQT to modify the status as "pending" instead of "completed" on the "Table of Impact Studies" found on HQT's website under the heading "Impact studies" referring to the System Impact Study No. 101T until the Régie de l'énergie resolves the present complaint;*
- *Order HQT to provide complete information on redispatch or reconfiguration scenarios, system constraints and network upgrades regarding interconnection into Ontario in order to enable NLH to make an informed decision. »*

[33] En ce qui a trait à la plainte P-110-1678, NLH demande à la Régie :

- « - *Grant the present complaint of NLH;*
- *Order HQT to offer a Service Agreement to NLH for following transactions posted on the HQT OASIS under number :*
 - 501235 : 284 MW (New-Brunswick)*
 - 501233 : 95 MW (New-England)*
 - 501231 : 190 MW (New York)*
- *Order HQT to recognize that NLH is in its right to use the HQT point as a delivery and a point of receipt; »*

[34] Finalement, NLH demande à la Régie de rendre toute autre ordonnance appropriée dans les circonstances.

6. POSITION DU TRANSPORTEUR

[35] Selon HQT, NLH demande à la présente formation, siégeant en révision, d'examiner une preuve administrée durant 14 jours d'audition, d'apprécier la crédibilité des témoins qui n'auront pas comparu devant elle, de juger à nouveau du bien fondé des arguments livrés lors des quatre jours de plaidoiries et de se saisir des mêmes conclusions en vue d'obtenir une décision différente infirmant la Décision de la première formation de rejeter les plaintes P-110-1565, P-110-1597 et P-110-1678.

[36] À ce sujet, HQT précise lors de l'audience : « *Que veut NLH? En révision, ils veulent la même chose qu'en première instance. Les conclusions sont les mêmes. Ils ont copié-collé, même conclusion, deuxième essai*¹⁶. »

[37] Selon le Transporteur, en procédant ainsi, NLH se porte en appel de la Décision en violation de l'article 40 de la Loi et déborde du cadre d'une demande en révision suivant l'article 37 (3) de la Loi devant se fonder sur des vices de fond ou de procédure de nature à invalider la décision. En soulevant à nouveau tous les arguments de fait et de droit plaidés devant une première formation, NLH procède finalement à un appel déguisé sous forme d'une demande en révision.

[38] Néanmoins, le Transporteur répond à chacun des motifs de révision invoqués par NLH. Il est d'avis que toutes les conclusions tirées par la première formation sont raisonnables, conformes aux Tarifs et conditions et pleinement appuyées par la preuve¹⁷.

[39] En conclusion, HQT demande à la Régie de rejeter la présente demande en révision comme non fondée en fait et en droit.

¹⁶ Pièce A-6-2, notes sténographiques (NS), 16 novembre 2010, volume 2, page 145.

¹⁷ Pièce C-1-4 HQT, Plan d'argumentation, plaintes P-110-1565, P-110-1597 et P-110-1678.

7. MOTIFS DE RÉVISION

[40] La Régie, en révision, examine chacun des cinq moyens de révision invoqués par NLH et présente, ci-après, le résultat de son analyse, en tenant compte de la position respective des parties ainsi que du cadre législatif applicable en matière de révision, tel qu'énoncé précédemment.

7.1 ERREUR DE DROIT ET DE FAIT : LA DÉSIGNATION DE L'ENSEMBLE DE LA CENTRALE CF COMME RESSOURCE DÉSIGNÉE¹⁸

[41] NLH soutient que la première formation a erré en appliquant les règles relatives à la notion de désignation des ressources. Ces règles se retrouvent aux articles 1.40.1, 36.2, 37.1 et 38.1 des Tarifs et conditions.

[42] Selon NLH, conformément à ces dispositions, le Distributeur ne peut désigner que les ressources qui :

- sont *on system*, ou si elles sont *off system*, font l'objet d'ententes de transport pour la livraison vers le réseau d'HQT;
- peuvent servir à alimenter la charge locale du Distributeur sur une base ferme ou non interruptible;
- ne font pas l'objet d'un engagement pour vente à un tiers;
- sont ou seront sous le contrôle d'HQT.

[43] Essentiellement, NLH est d'avis que la Centrale CF ne peut être une ressource désignée, compte tenu des faits suivants qu'elle a mis en preuve devant la première formation :

- la centrale CF n'est pas une ressource *on system* mais plutôt une ressource *off system*;
- CF(L)Co a des obligations fermes courantes de desservir des tiers au Labrador à partir de la Centrale CF;

¹⁸ Paragraphes 27 à 112 de la demande en révision de NLH. Cette erreur alléguée par NLH est en lien avec la plainte P-110-1565.

- par conséquent, la capacité entière de la Centrale CF ne peut pas être désignée pour alimenter la charge locale québécoise sur une base ferme;
- HQT n'exerce aucun contrôle physique direct sur la centrale;
- il n'y a aucun système de régulation automatique de la production en place, contrairement aux exigences prévues à l'article 1.51 des Tarifs et conditions;
- CF(L)Co peut refuser de fournir une quantité supplémentaire aux quantités maximales de capacité ferme auxquelles Hydro-Québec a accès en vertu du *Power Contract* conclu en 1969.

[44] De plus, NLH soutient qu'en vertu de la décision D-2002-286¹⁹, seule l'électricité patrimoniale peut être désignée et non les centrales sources de cette électricité. Elle ajoute que la Régie a interprété incorrectement les dispositions législatives en accordant une priorité à celles portant sur l'électricité patrimoniale adoptées en juin 2000, au détriment des Tarifs et conditions adoptés en mai 1997, et qu'elle n'a pas tenu compte du *Power Contract*. Selon NLH, l'ignorance de ce contrat par HQT n'est pas un élément valable pour désigner l'ensemble de la Centrale CF.

[45] Par conséquent, selon NLH, la première formation a commis des erreurs de droit et de fait déterminantes lorsqu'elle a conclu que la Centrale CF, appartenant à CF(L)Co, est une ressource désignée du Distributeur.

OPINION DE LA RÉGIE

[46] La question de savoir si la Centrale CF est, ou non, une ressource désignée du Distributeur est au cœur du différend opposant NLH au Transporteur. Elle a trait à la capacité de transport disponible sur les Lignes de CF (ATC) pour transporter l'électricité produite par les futures centrales du Bas-Churchill à partir de 2015. La détermination de l'ATC sur les Lignes de CF est importante en raison de son impact sur le niveau d'investissements requis pour donner suite à la Première demande.

¹⁹ Dossier R-3401-98.

[47] Par l'effet des articles 13.2 et 36.2 des Tarifs et conditions, lorsque le Distributeur dessert la charge locale à partir de ressources désignées, il jouit d'une priorité de transport de niveau 1, sans nécessité d'effectuer de réservation. Comme le précise le Transporteur lors de sa plaidoirie, si la Centrale CF n'était pas une ressource désignée au sens des Tarifs et conditions, le Distributeur ne jouirait d'aucun droit de transport prioritaire sur les Lignes de CF, en dépit d'un usage de ces lignes depuis plus de 40 ans²⁰.

[48] En effet, NLH plaide que la Centrale CF ne peut être une ressource désignée et que, considérant la Première demande, NLH bénéficie de droits de transport prioritaires. À ce sujet, elle précise dans sa demande en révision : « *On peut interpréter que la Centrale CF n'est pas une ressource désignée, et conséquemment, qu'une ATC de 5 200 MW est disponible, [...]*²¹ ».

[49] Subsidiairement, NLH plaide que le *Power Contract* constitue la ressource désignée, auquel cas l'ATC doit être établie en fonction des engagements contractuels fermes prévus à ce contrat liant CF(L)Co à Hydro-Québec²².

[50] La présente formation note que les motifs invoqués par NLH en révision au sujet de la désignation de la Centrale CF ainsi que les faits au soutien de ses allégations ont aussi été présentés de façon exhaustive devant la première formation. La Régie juge utile de rappeler qu'en révision, elle ne doit pas substituer sa propre appréciation des faits à la première formation ou sa propre interprétation du droit, mais doit plutôt déterminer si cette formation a commis une erreur fondamentale de nature à invalider la Décision lorsqu'elle a apprécié les faits mis en preuve et interprété le droit applicable.

[51] À la section 6.4.1 de la Décision, la première formation a présenté le raisonnement sur lequel elle s'est basée pour conclure que la Centrale CF est une ressource désignée du Distributeur.

²⁰ Pièce A-6-2, NS, 16 novembre 2010, volume 2, page 141.

²¹ Extrait du paragraphe 105 de la demande en révision de NLH traduit par la Régie.

²² Paragraphe 105 de la demande en révision de NLH; pièce A-6-1, NS, 15 novembre 2010, volume 1, pages 129 à 133; paragraphe 282 de la Décision.

[52] Avant de déterminer si la Centrale CF est ou non une ressource désignée du Distributeur, la première formation a examiné certains éléments contextuels reliés à l'ouverture des réseaux de transport d'électricité en Amérique du Nord et au Québec en 1996. Elle a notamment examiné le rôle de la Centrale CF dans l'alimentation de la charge locale au Québec, les droits des clients de la charge locale lors de l'ouverture des réseaux de transport d'électricité, les changements législatifs et réglementaires qui ont suivi cette ouverture des marchés, dont les dispositions législatives qui obligent Hydro-Québec à fournir l'électricité patrimoniale.

[53] La première formation a tenu compte de ces éléments contextuels juridiques et factuels pour interpréter les dispositions pertinentes des Tarifs et conditions à la notion de ressource désignée, soit les articles 1.40.1, 36.2, 37.1 et 38.1. Elle a interprété ces dispositions tarifaires de façon à leur donner un sens qui les rendrait compatibles avec les dispositions portant sur les droits et obligations conférés à Hydro-Québec en regard de l'approvisionnement patrimonial²³. En procédant ainsi, la première formation a appliqué une méthode d'interprétation contextuelle.

[54] À la suite de cette analyse, la première formation fait le constat suivant: « *Il ressort de ce qui précède que la production de la centrale CF représente, depuis 1971, une part importante de l'alimentation de la charge locale au Québec. Ainsi, l'ouverture des réseaux de transport d'HQT à des clients autres que ceux de la charge locale n'est pas censée porter atteinte à l'accès de ces derniers à cette ressource*²⁴ ».

[55] Ensuite, la première formation note que trois concepts se dégagent de l'article 36.2 des Tarifs et conditions :

- « • *HQT planifie, construit et exploite son réseau et contrôle les mouvements d'énergie de façon à alimenter la charge locale;*
- *Le Distributeur doit désigner les ressources pour alimenter la charge locale. Ces ressources doivent être sous le contrôle d'HQT, c'est-à-dire que celle-ci doit pouvoir contrôler les mouvements d'énergie en provenance de ces ressources; et*
- *HQT doit inclure la charge locale aux fins de planification de son réseau*²⁵. »

²³ Paragraphe 229 de la Décision.

²⁴ Paragraphe 226 de la Décision.

²⁵ Paragraphe 247 de la Décision.

[56] En tenant compte de ces concepts, la première formation a considéré l'ensemble des éléments mis en preuve devant elle. Elle a notamment jugé crédible et probant le témoignage de monsieur Louis-Omer Rioux, ingénieur, directeur, Contrôle des mouvements d'énergie, chez le Transporteur, qui a expliqué ce qui suit :

- « • *La Centrale CF est considérée comme une ressource désignée et traitée quotidiennement comme telle;*
- *Cette centrale fait partie de la zone de réglage du Québec et est considérée on system;*
- *HQT a accès à l'électricité de la Centrale CF pour alimenter la charge locale en tout temps, à hauteur de la puissance demandée; et*
- *Au plan des opérations, il est convenu entre les parties que la direction, la programmation, le contrôle sécurité et le balancing authority sont toutes des fonctions assumées par HQT²⁶. »*

[57] Elle a également jugé probant le témoignage non contredit de monsieur Daniel Mongeon, chef programmation et optimisation, Direction approvisionnement en électricité, chez le Distributeur, qui a expliqué « *qu'il reçoit chaque année d'HQP²⁷ une lettre de désignation où la centrale CF est spécifiquement indiquée et qu'HQD transmet cette information à HQT²⁸* ». [note de bas de page 27 ajoutée]

[58] En résumé, la conclusion de la première formation est basée, entre autres, sur le fait que depuis le début de la production à la Centrale CF en 1971, Hydro-Québec a accès à la presque totalité de la production de cette centrale²⁹, à hauteur de la puissance demandée³⁰, qu'en 2001, la Centrale CF alimentait depuis 30 ans la charge locale au Québec en contribuant à hauteur d'environ 5 000 MW sur 35 000 MW³¹, qu'HQT contrôle les mouvements d'énergie en provenance de cette centrale³² et que cette dernière fait partie de la liste des ressources désignées du Distributeur³³.

²⁶ Paragraphe 248 de la Décision.

²⁷ Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (HQP).

²⁸ Paragraphe 251 de la Décision.

²⁹ Paragraphes 11, 267 et 273 de la Décision.

³⁰ Paragraphe 248 de la Décision.

³¹ Paragraphes 223 et 251 de la Décision.

³² Paragraphes 227, 247 et 248 de la Décision.

³³ Paragraphe 251 de la Décision.

[59] À la lumière de l'interprétation donnée aux dispositions pertinentes des Tarifs et conditions et tenant compte de la preuve administrée devant elle, incluant l'appréciation de la crédibilité des témoins et de la force probante de leurs témoignages, la première formation conclut que la Centrale CF est une ressource désignée du Distributeur par l'effet des articles 36.2, 37.1 et 38.1 des Tarifs et conditions. Elle ajoute que tant qu'Hydro-Québec choisira d'assumer son obligation de fournir l'électricité patrimoniale en utilisant la Centrale CF, cette dernière serait une ressource du Distributeur servant à alimenter la charge locale³⁴.

[60] La Régie, en révision, constate que la première formation a pris en considération l'ensemble des éléments mis en preuve devant elle, mais qu'elle a accordé une plus grande crédibilité aux témoignages des représentants du Transporteur et du Distributeur. Il est utile de préciser qu'une formation en révision ne peut apprécier la crédibilité des témoins qui n'ont pas comparu devant elle, ni évaluer la force probante de leur témoignage. Cette appréciation relève de la discrétion de la première formation et rien n'indique que la première formation ait exercé cette discrétion de façon abusive ou autrement illégale.

[61] Après examen du raisonnement sur lequel la première formation s'est basée pour conclure que la Centrale CF est une ressource désignée du Distributeur, la Régie, en révision, est d'avis que la première formation n'a commis aucune erreur de nature à invalider la Décision. Cette conclusion, à laquelle en est arrivée la première formation, est appuyée par une interprétation raisonnable des dispositions applicables du texte des Tarifs et conditions. Elle est soutenable et se justifie en regard des documents et des témoignages mis en preuve³⁵.

[62] La Régie, en révision, examine maintenant l'ensemble des motifs invoqués par NLH au sujet de la désignation de la Centrale CF comme ressource désignée.

³⁴ Paragraphes 252 et 254 de la Décision.

³⁵ Paragraphes 248, 251 à 253 de la Décision.

7.1.1 INTERPRÉTATION DES DISPOSITIONS LÉGISLATIVES ET RÉGLEMENTAIRES PERTINENTES À LA NOTION DE RESSOURCE DÉSIGNÉE³⁶

[63] Selon NLH, la première formation a commis une erreur déterminante en donnant à tort priorité aux dispositions législatives en matière d'électricité patrimoniale adoptées en juin 2002, au détriment des tarifs et conditions adoptés en mai 1997.

[64] Après examen de l'exercice d'interprétation effectué par la première formation, la Régie, en révision, n'arrive pas à la même conclusion que NLH. Elle ne constate, en effet, aucune erreur. La première formation n'a pas accordé une priorité aux dispositions législatives en matière d'électricité patrimoniale adoptées en 2002, au détriment des Tarifs et conditions adoptés en mai 1997, mais simplement tenu compte, entre autres, de ces dispositions législatives pour interpréter les dispositions pertinentes des Tarifs et conditions.

[65] Tel que mentionné au paragraphe 53 de la présente décision, la première formation a appliqué une méthode d'interprétation contextuelle lorsqu'elle a interprété les dispositions des Tarifs et conditions pertinentes à la notion de ressource désignée. Elle a notamment tenu compte de divers éléments contextuels reliés à l'ouverture des réseaux de transport d'électricité en Amérique du Nord et au Québec en 1996. Elle a également tenu compte de l'ensemble des changements législatifs et réglementaires qui ont suivi cette ouverture des marchés. La présente formation ne constate aucune erreur dans l'application de cette méthode d'interprétation par la première formation.

[66] De plus, selon la Régie, en révision, la première formation a appliqué une méthode d'interprétation conforme aux règles d'interprétation prévues à la *Loi d'interprétation*³⁷ et reconnue tant par la doctrine que par la jurisprudence³⁸. Également, la présente formation est d'avis que l'utilisation de cette méthode permet d'assurer l'atteinte des objectifs poursuivis par le législateur.

³⁶ Paragraphes 39 à 41 de la demande en révision de NLH.

³⁷ L.R.Q., c. I-16, articles 41 et 41.1.

³⁸ La Cour suprême du Canada enseigne dans l'arrêt *Glykis c. Hydro-Québec*, [2004] 1 R.C.S., paragraphe 5, que : « La disposition doit être lue dans son contexte global en prenant en considération non seulement le sens ordinaire et grammatical des mots mais aussi l'esprit et l'objet de la loi et l'intention du législateur. » Voir également, CÔTÉ, P.-A., avec la collaboration de S. BEAULAC et M. DEVINAT, *Interprétation des lois*, Les éditions Thémis, 4e éd., Montréal, Thémis, 2009, page 335.

[67] En conséquence, la présente formation ne retient pas ce motif de révision de NLH.

7.1.2 NOTIONS DE CONTRÔLE, DE ZONE DE RÉGLAGE ET DE RESSOURCE *ON SYSTEM*³⁹

[68] Selon NLH, en vertu des règles applicables à la notion de ressource désignée, la Centrale CF ne peut être considérée comme une ressource désignée, compte tenu qu'HQT n'exerce aucun contrôle physique direct sur cette centrale, que cette dernière ne fait pas partie de la zone de réglage du Québec et qu'elle n'est pas considérée comme une ressource *on system*.

[69] NLH soutient que la première formation a conclu à tort qu'HQT exerçait un contrôle sur la Centrale CF aux fins d'alimenter la charge au Québec. Elle ajoute avoir mis en preuve qu'il n'y avait pas de contrôle physique direct de cette ressource par HQT et conclut qu'une centrale ne peut être désignée par le Distributeur en l'absence d'un tel contrôle.

[70] La Régie, en révision, note que la première formation n'a pas interprété de la même façon que NLH la notion de contrôle de la ressource prévue à l'article 36.2 des Tarifs et conditions. Selon la première formation, cette notion fait référence au contrôle des mouvements d'énergie en provenance des ressources aux fins d'alimenter la charge locale⁴⁰ et non à un contrôle physique direct de la ressource.

[71] Selon la Régie, en révision, l'interprétation donnée par la première formation à la notion de contrôle prévue à l'article 36.2 des Tarifs et conditions est soutenable et logique considérant, notamment, le libellé de la première phrase de cette disposition qui se lit comme suit :

« 36.2 Responsabilité du transporteur : Le Transporteur planifie, construit, exploite et entretient son réseau de transport et il contrôle les mouvements d'énergie dans sa zone de réglage, conformément aux pratiques usuelles des services publics, afin de fournir un service de transport pour la livraison de puissance et d'énergie à partir des ressources du Distributeur, de manière à alimenter les charges des clients de charge locale à partir du réseau de transport.

³⁹ Paragraphes 42 à 64 et 73 à 78 de la demande en révision de NLH.

⁴⁰ Paragraphe 247 de la Décision.

Le Distributeur doit désigner les ressources qui sont disponibles sous le contrôle du Transporteur pour alimenter sa charge locale. » [nous soulignons]

[72] Ce n'est donc pas parce qu'HQT n'exerce pas de contrôle physique direct sur la Centrale CF qu'elle n'exerce pas un contrôle sur cette centrale au sens de l'article 36.2 des Tarifs et conditions, soit un contrôle des mouvements d'énergie en provenance de cette dernière.

[73] Par ailleurs, pour conclure qu'HQT contrôle les mouvements d'énergie en provenance de la Centrale CF, la première formation s'est notamment appuyée sur les témoignages de monsieur Louis-Omer Rioux d'HQT et de monsieur Sylvain Clermont, ingénieur, chef réseaux voisins, Direction commercialisation, chez le Transporteur, ainsi que sur le témoignage de l'expert Hanser, qu'elle a jugés probants.

[74] De plus, la présente formation observe que cette conclusion est appuyée par un document mis en preuve devant la première formation. Celui-ci énonce les instructions communes convenues entre CF(L)Co et HQT pour l'exploitation des Lignes de CF (les Instructions communes). Ces Instructions communes prévoient : (1) que l'opérateur de la Centrale CF a la responsabilité des installations, soit de façon autonome ou selon les directives d'HQT et (2) que l'opérateur de la Centrale CF est tenu d'exécuter toute manœuvre requise par HQT (articles 2.1 et 2.2 des Instructions communes)⁴¹. En vertu de cette entente, les parties conviennent, qu'au plan des opérations, les fonctions de direction, de programmation, de contrôle sécurité et de *balancing authority* sont assumées par HQT⁴².

[75] En ce qui a trait à la zone de réglage, la première formation s'est notamment appuyée sur le témoignage de monsieur Louis-Omer Rioux d'HQT, qu'elle a jugé probant. Ce dernier a affirmé que la Centrale CF fait partie de la zone de réglage du Québec.

[76] La Régie, en révision, constate que des éléments de preuve importants, déposés par le Transporteur devant la première formation, viennent appuyer ce témoignage.

⁴¹ Pièce C-1-5 HQT, Compendium des extraits pertinents de la preuve, volume 1 de 2, onglet 18.

⁴² Paragraphe 248 de la Décision.

[77] En 2009, NLH a décidé d'acheminer 265 MW, soit la majeure partie de l'électricité sujette à reprise (le *recall*⁴³), en vertu du *Power Contract* de 1969, vers les marchés des États-Unis, en passant par le réseau d'Hydro-Québec. À cet effet, des conventions de service de transport ont été conclues entre HQT et NLH le 20 mars 2009 relativement à la puissance et à l'énergie de la Centrale CF faisant l'objet de cette reprise par NLH. Ces conventions, signées par madame Isabelle Courville, présidente d'HQT et monsieur Gilbert Bennett, vice-président — *Lower Churchill Project* de NLH, indique que cette puissance et cette énergie proviennent de la zone de réglage du Québec, en l'absence de zone de réglage reconnue au Labrador⁴⁴. Dans la section intitulée « Caractéristiques du service de transport ferme à long terme de point à point » des conventions, il est précisé :

« Description de la puissance et de l'énergie qui doivent être transportées par le Transporteur, y compris la zone de réglage d'électricité d'où la transaction origine :

[...]

Zone de réglage d'où la transaction origine : Zone de réglage du Québec en l'absence d'une zone de réglage reconnue pour le Labrador. » [nous soulignons]

[78] La présente formation note ainsi qu'en vertu de ces conventions conclues en 2009, NLH a reconnu qu'en l'absence d'une zone de réglage reconnue pour le Labrador, la Centrale CF fait partie de la zone de réglage du Québec. La Régie, en révision, note également que le signataire de ces conventions pour NLH, monsieur Gilbert Bennett, a agi comme témoin de NLH devant la première formation.

[79] Par ailleurs, en ce qui a trait à cette notion de zone de réglage, NLH ajoute que, selon le critère définissant une telle zone énoncé à l'article 1.51 des Tarifs et conditions, un système commun de régulation automatique de la production doit être utilisé. Or, selon la preuve présentée devant la première formation, un tel système n'existe pas à la Centrale CF.

⁴³ Le *recall* correspond au bloc de 300 MW d'électricité sujette à reprise par CF(L)Co en vertu du *Power Contract* de 1969.

⁴⁴ Pièce C-1-5 HQT, Compendium des extraits pertinents de la preuve, volume 1 de 2, onglet 19.

[80] À ce sujet, le Transporteur précise, lors de sa plaidoirie en révision, que les parties ont mis en place un système équivalent par les Instructions communes. Il ajoute que le partage des responsabilités prévu entre les parties selon cette entente permet d'atteindre les objectifs poursuivis par un système commun de régulation automatique de la production⁴⁵.

[81] À la lecture de la Décision, la présente formation comprend que la première formation n'a pas retenu l'argument de NLH relatif au système commun de régulation, compte tenu de l'ensemble des éléments de preuve qui lui permettaient de reconnaître que la Centrale CF fait partie de la zone de réglage du Québec et qu'elle est sous le contrôle d'HQT au sens de l'article 36.2 des Tarifs et conditions.

[82] En ce qui a trait à la notion de ressource *on system*, la première formation s'est notamment appuyée sur le témoignage de monsieur Louis-Omer Rioux d'HQT, qu'elle a jugé probant, pour reconnaître que la Centrale CF est considérée *on system*.

[83] À ce sujet, le Transporteur déplore le fait que l'extrait du témoignage de son expert Hanser fourni par NLH⁴⁶ à la présente formation soit incomplet⁴⁷. En effet, NLH a omis la fin de la réponse donnée par l'expert qui a indiqué que la Centrale CF est considérée *on system*.

« Q. So as a matter of fact, which part of the Churchill Falls lines are located outside of the Hydro-Québec control area ?

A. I believe the lines are at the border.

Q. [260] Yes ?

A. Once it crosses the political border between Labrador and Québec, those lines are no longer Hydro-Québec lines.

Q. [261] That's it. Is Churchill Fall outside of the Hydro-Québec TransEnergie control area ?

A. That's my understanding, that it's not part of the Hydro-Quebec control area, although it is considered on system. » [nous soulignons]

⁴⁵ Pièce A-6-3, NS, 17 novembre 2010, volume 3, pages 63 à 67.

⁴⁶ Paragraphe 76 de la demande en révision de NLH.

⁴⁷ Pièce C-1-4 HQT, Plan d'argumentation, plainte P-110-1565, paragraphes 120 et 121, pièce C-1-5 HQT, Compendium des extraits pertinents de la preuve, volume 2 de 2, onglet 60, pages 172 et 173.

[84] Pour l'ensemble des motifs énoncés précédemment, la Régie, en révision, est d'avis que la première formation n'a commis aucune erreur en reconnaissant que la Centrale CF est une ressource sous le contrôle d'HQT au sens de l'article 36.2 des Tarifs et conditions, qu'elle fait partie de la zone de réglage du Québec, qu'elle est une ressource *on system* et qu'en conséquence, le Distributeur peut désigner cette centrale comme une ressource disponible. La première formation a interprété de façon raisonnable l'article 36.2 des Tarifs et conditions et a apprécié correctement la preuve administrée devant elle. Ainsi, cette décision est soutenable et se justifie en regard des faits mis en preuve et du droit applicable⁴⁸.

7.1.3 NOTION DE VENTE À DES TIERS⁴⁹

[85] Selon NLH, la première formation a commis une erreur fondamentale en jugeant que la totalité de la Centrale CF était une ressource désignée du Distributeur et en indiquant qu'il n'y avait aucune preuve voulant que l'électricité de la Centrale CF fasse l'objet de vente à des tiers, alors qu'une partie de la production de cette ressource sert à alimenter la charge locale au Labrador.

[86] Lors de sa plaidoirie en révision, NLH précise que la pleine capacité de la Centrale CF ne peut être désignée pour approvisionner la charge locale du Québec sur une base ferme, puisque le *Power Contract* prévoit des engagements fermes envers des tiers au Labrador, soit 225 MW servant à alimenter la charge locale au Labrador et NLH qui reçoit 300 MW de ce qu'on appelle le *recall*⁵⁰.

[87] Selon le Transporteur⁵¹, l'erreur dénoncée par NLH relative à la vente à des tiers témoigne d'une mauvaise lecture de la Décision.

⁴⁸ Paragraphes 247 à 253 de la Décision.

⁴⁹ Paragraphes 65 à 72 de la demande en révision de NLH.

⁵⁰ Pièce A-6-1, NS, 15 novembre 2010, volume 1, page 101.

⁵¹ Pièce C-1-4, Plan d'argumentation, plainte P-110-1565, paragraphes 148 à 150; pièce A-6-2, NS, 16 novembre 2010, volume 2, pages 158 à 160.

[88] En effet, le Transporteur précise que l'énoncé suivant de la première formation « *qu'il n'y a aucune preuve à l'effet que l'électricité de la centrale CF fasse l'objet de vente à des tiers*⁵² », visait l'hypothèse avancée par NLH quant à de possibles exportations d'électricité réalisées par HQP. Le Transporteur ajoute qu'il a admis le fait que la Centrale CF alimentait la charge locale du Labrador, tel que la première formation le note dans sa Décision⁵³.

[89] Tout d'abord, la Régie, en révision, constate que la première formation n'a pas conclu que **la totalité de la Centrale CF est une ressource désignée**. Elle a plutôt reconnu le statut de ressource désignée de la Centrale CF à hauteur de la puissance demandée pour l'alimentation de la charge locale⁵⁴. En fait, elle n'a pas reconnu l'existence de droits de transport prioritaires, ni de désignation de la Centrale CF au-delà de cette puissance demandée. Il s'agit d'une nuance importante.

[90] À cet effet, la présente formation note qu'en vertu des Tarifs et conditions, le Distributeur peut désigner une centrale à hauteur d'un certain flux qui ne correspond pas nécessairement à sa capacité totale de production. Il s'agit alors de la désignation d'une partie d'une ressource, tel que le prévoit les articles 38.1 et 38.3 des Tarifs et conditions:

« 38.1 [...] Les ressources du Distributeur ne peuvent inclure les ressources, ou toute partie des ressources, qui font l'objet d'un engagement pour une vente à un tiers d'une charge autre que la charge locale ou qui ne peuvent autrement servir à alimenter la charge locale du Distributeur sur une base non interruptible.

[...]

38.3 Le Distributeur peut mettre fin à tout moment à la désignation de tout d'une partie d'une ressource, mais il doit en aviser le Transporteur par écrit dès qu'il lui est raisonnablement possible de le faire. » [nous soulignons]

⁵² Paragraphe 240 de la Décision.

⁵³ Pièce C-1-4, Plan d'argumentation, plainte P-110-1565, paragraphe 148; paragraphe 273 de la Décision.

⁵⁴ Paragraphes 248 et 251 de la Décision.

[91] Ensuite, la Régie, en révision, constate que la notion de « vente à un tiers » en vertu des Tarifs et conditions fait référence à des ventes dans le cadre d'un commerce inter-États, interprovincial ou international et non à des ventes servant à alimenter une charge locale. La définition de cette notion se retrouve à l'article 1.50 des Tarifs et conditions qui se lit comme suit :

« 1.50 *Vente à un tiers : Toute vente dans le cadre d'un commerce inter-États, interprovincial ou international, à un acheteur d'électricité qui n'est pas désigné comme faisant partie de la charge en réseau au sens du service de transport en réseau intégré ou de la charge locale du Distributeur.* » [nous soulignons]

[92] Par conséquent, les ventes servant à alimenter la charge locale au Labrador ne constituent pas des ventes à des tiers au sens des Tarifs et conditions. Comme le souligne la première formation, une partie de cette ressource que constitue la Centrale CF a fait l'objet de vente à des tiers seulement à compter du 1^{er} avril 2009, alors que NLH a décidé d'exporter une partie de l'électricité sujette au *recall* en vertu du *Power contract*, soit 265 MW⁵⁵.

[93] Par ailleurs, en faisant référence à un extrait de l'ordonnance no 888-A de la FERC, la première formation a précisé que, même si une partie de l'électricité de cette centrale était vendue à des tiers, cela ne changerait pas son statut de centrale désignée du Distributeur⁵⁶.

[94] La Régie, en révision, conclut qu'en reconnaissant le statut de ressource désignée de la Centrale CF à hauteur de la puissance demandée et en indiquant qu'il n'y a aucune preuve voulant que l'électricité de la Centrale CF fasse l'objet de vente à des tiers avant avril 2009, la première formation n'a commis aucune erreur de nature à invalider la Décision. Cette décision est soutenable, conforme à la preuve⁵⁷ et aux dispositions pertinentes de la partie IV des Tarifs et conditions.

⁵⁵ Paragraphe 242 de la Décision.

⁵⁶ Paragraphes 240 et 241 de la Décision.

⁵⁷ Paragraphes 240 à 242 de la Décision; pièce C-1-5 HQT, Compendium des extraits pertinents de la preuve, volume 1 de 2, onglet 13, Rapport de P.Q. Hanser, décembre 2008.

7.1.4 INTERPRÉTATION DE LA DÉCISION D-2002-286 ET CONNAISSANCE DES MODALITÉS DES CONTRATS ENTRE HYDRO-QUÉBEC ET CF(L)Co⁵⁸

[95] NLH soutient que la première formation a commis une erreur déterminante en concluant à tort qu'HQT n'était pas au fait du contrat conclu en 1969 liant CF(L)Co à Hydro-Québec au moment de la présentation de la Première demande en 2006⁵⁹. La Régie, en révision, ne retient pas cet argument invoqué par NLH pour les motifs énoncés aux paragraphes 153 à 168 de la présente décision.

[96] Par ailleurs, selon NLH, la première formation a commis une erreur déterminante en estimant à tort que la décision D-2002-286⁶⁰ n'était pas pertinente et en concluant qu'une centrale peut être une ressource désignée. Dans sa décision D-2002-286, selon NLH, la Régie a reconnu que l'électricité patrimoniale était l'objet de la désignation et non les centrales pouvant fournir cette électricité. Tenant compte de cette décision, NLH précise : « [...] *On peut interpréter que la Centrale CF n'est pas une ressource désignée, et conséquemment, qu'une ATC de 5 200 MW est disponible, ou que le contrat d'importation liant CF(L)Co à HQ constitue la ressource désignée, auquel cas l'ATC doit être établie en fonction des droits fermes prévus au contrat liant CF(L)Co à HQ seulement*⁶¹. »

[97] La première formation s'est exprimée comme suit sur cette question :

« [236] *Un des points fondamentaux de l'argumentation de NLH est fondé sur un passage de la décision D-2002-286 où la Régie écrit comprendre "du témoignage du transporteur, que la production achetée par le distributeur, en vertu du décret relatif à l'électricité patrimoniale, est une ressource désignée, contrairement aux centrales pouvant fournir cette électricité".*

[237] *L'extrait en question de la décision D-2002-286, cité par l'expert Sinclair dans son rapport, ne saurait être un précédent à l'appui de la thèse de NLH voulant que l'électricité patrimoniale puisse être désignée mais pas les centrales pouvant fournir cette électricité. Dans cet extrait de la décision, la Régie n'a fait que mentionner sa compréhension du témoignage de monsieur Roberge mais n'a pas retenu ce témoignage dans sa décision, puisqu'elle a accepté les textes soumis*

⁵⁸ Paragraphes 79 à 105 de la demande en révision de NLH.

⁵⁹ Paragraphes 79 à 98 de la demande en révision de NLH.

⁶⁰ Dossier R-3401-98.

⁶¹ Extrait du paragraphe 105 de la demande en révision de NLH traduit par la Régie.

par HQT, soit les articles 1.40.1 et 38.1, qui ne vont pas dans le sens de l'argumentation de NLH.

[238] Donc, aux fins de la présente plainte, il faut appliquer les articles 1.40.1 et 38.1, tels qu'adoptés par la Régie. » [notes de bas de page omises]

[98] À la lecture de ces paragraphes, la Régie, en révision, constate que la première formation a tenu compte de la décision D-2002-286, mais qu'elle ne l'a pas interprétée de la même façon que NLH.

[99] En interprétant la décision D-2002-286, la première formation a tenu compte notamment des textes des articles 1.40.1 et 38.1 des Tarifs et conditions qui ont finalement été adoptés par la Régie et qui ne vont pas dans le sens de l'argumentation présentée par NLH. Ces dispositions se lisent comme suit :

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

« 38 Ressources du Distributeur

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

[100] À la lecture de ces articles, la présente formation note qu'il est spécifiquement prévu qu'une ressource du Distributeur puisse être une centrale. Également, dans le Plan des charges et des ressources fourni au Transporteur annuellement par le Distributeur en vertu de l'article 37.1 des Tarifs et conditions, et mis en preuve devant la première formation, la Centrale CF est désignée comme l'une des ressources qui alimentent la charge locale du Québec⁶².

[101] La Régie, en révision, est d'avis que l'interprétation donnée par la première formation à la décision D-2002-286 est raisonnable et n'est entachée d'aucune erreur de nature à invalider la Décision. De plus, la conclusion de la première formation selon laquelle une centrale peut être une ressource désignée du Distributeur est soutenable, supportée par la preuve et conforme aux Tarifs et conditions.

[102] En conclusion, la Régie, en révision, juge non fondé l'ensemble des motifs invoqués par NLH au sujet de la désignation de la Centrale CF comme ressource désignée et ne retient donc pas ce premier moyen de révision.

7.2 ERREUR DE DROIT ET DE FAIT : LES LIGNES DE CF SONT UN LIEN DE RACCORDEMENT INTERNE AU QUÉBEC ET NE FORMENT PAS UN CHEMIN EN VERTU DES TARIFS ET CONDITIONS⁶³

[103] Les articles pertinents à cet enjeu soulevé par NLH sont les articles 36.3 et 13.2 des Tarifs et conditions ainsi que les règles de l'OASIS applicables au Québec. Ces dispositions traitent des priorités de réservation sur le réseau du Transporteur.

[104] Selon NLH, la première formation a commis une erreur déterminante lorsqu'elle a considéré les lignes vers la centrale appartenant à CF(L)Co au Labrador comme un lien de raccordement interne au Québec et décidé, qu'en conséquence, HQT n'était pas tenue d'afficher l'ATC avant le 1^{er} avril 2009.

⁶² Pièce B-5, Recueil de preuve en révision de la requérante NLH, onglet 25.

⁶³ Paragraphes 113 à 135 de la demande en révision de NLH. Cette erreur alléguée par NLH est en lien avec la plainte P-110-1565.

[105] Cette erreur proviendrait du fait que la Décision ne tient pas compte :

- de la preuve selon laquelle le réseau du Labrador est distinct de celui du Québec;
- du fait que l'équipement de transport en question forme une « interconnexion » selon les définitions des Tarifs et conditions;
- du fait que le sens du flux et la nature synchrone des équipements ne sont pas des critères permettant de conclure qu'une ligne constitue un chemin interne à un réseau de transport;
- du fait que le chemin LAB-HQT a une valeur commerciale puisqu'il permet d'accroître la concurrence de HQT au Québec en offrant à un nouveau participant au marché l'accès au réseau d'HQT.

[106] NLH ajoute que la première formation a omis d'appliquer les règles de l'OASIS et n'a pas défini correctement la notion d'« interconnexion » entre deux réseaux lorsqu'elle affirme que : *« Les Lignes de CF, parce qu'elles sont un lien interne de raccordement tel que la Régie l'a déjà souligné, ne pouvaient être un chemin sur lequel un client pouvait réserver de la capacité de transport, c'est-à-dire un path for which a customer requests to have ATC or TTC posted⁶⁴. »*

[107] La première formation aurait ainsi commis une erreur déterminante lorsqu'elle a apprécié la preuve soumise et interprété les dispositions applicables à cet enjeu dans le texte des Tarifs et conditions.

OPINION DE LA RÉGIE

[108] Aux sections 6.4.2 et 6.4.3 de la Décision, la première formation a précisé les raisons pour lesquelles elle ne retenait pas la position de NLH voulant que, depuis la séparation fonctionnelle d'Hydro-Québec, les Lignes de CF soient devenues un chemin utilisé par plus d'un utilisateur ou que ces lignes soient une « interconnexion » entre deux systèmes ou zones de contrôle et que cela nécessitait un affichage de l'ATC sur OASIS.

⁶⁴ Paragraphe 278 de la Décision.

[109] Après examen des dispositions applicables et de la preuve, la première formation a précisé et conclu :

« [262] Or, même l'expert Sinclair entendu pour NLH admet qu'HQD bénéficie d'un service de transport prioritaire en vertu de la partie IV des Tarifs et conditions, sans qu'il soit nécessaire d'effectuer de réservations ou de conclure une convention de service de transport, contrairement à la procédure établie à la partie II pour le service de transport de point à point :

“Q. [278] But if a resource is designated as a network resource, HQD doesn't need to make a reservation under Part IV for transmission rights, the rights exist by the simple fact that it is from a designated resource for purposes of supplying the heritage... the native load?

A. That's right.

Q. [279] You agree...

A. Yes.”

[263] Il ressort donc des dispositions des articles 36.3 et 13.2 des Tarifs et conditions, de la décision D-2006-66 de la Régie et de la preuve de l'expert Sinclair qu'HQD jouit d'une priorité de transport de niveau 1 lorsqu'elle dessert sa charge locale à partir de ressources désignées, sans nécessité d'effectuer de réservations. Il ressort des mêmes articles des Tarifs et conditions, de la preuve et de la décision D-2006-66 qu'une réservation de service ferme de point à point à long terme en vertu de la partie II des Tarifs et conditions prend rang après le service de transport pour l'alimentation de la charge locale à partir d'une ressource désignée d'HQD antérieure à cette réservation.

[264] Donc, aux termes des Tarifs et conditions, HQP ou HQD n'avait pas à effectuer une réservation pour obtenir le service de transport sur les Lignes de CF pour le service d'alimentation de la charge locale. » [nous soulignons et notes de bas de page omises]

[110] Également, après examen du droit applicable et de la preuve, la première formation a précisé et conclu :

« [280] Donc, les Lignes de CF continuent d'être utilisées comme lien de raccordement de la Centrale CF au réseau d'HQT, au bénéfice exclusif d'Hydro-Québec pour l'alimentation de la charge locale du Québec. Les droits récents conférés à NLH pour exporter une partie de la production de la Centrale CF en

utilisant les Lignes de CF ne changent pas cette situation de fait qui remonte à plusieurs décennies en vertu du Power Contract.

[281] Pour toutes ces raisons, la Régie conclut que les Lignes de CF ne constituaient pas un chemin au sens des Tarifs et conditions et qu'HQT n'avait aucune obligation d'afficher l'ATC ou la TTC⁶⁵ sur ces lignes avant l'ouverture du chemin LAB-HQT le 1^{er} avril 2009. » [note de bas de page 65 ajoutée]

[111] Tout d'abord, la première formation conclut que, compte tenu que la Centrale CF est une ressource désignée du Distributeur pour l'alimentation de la charge locale au Québec, le Distributeur bénéficie automatiquement d'un service de transport prioritaire de niveau 1 sur les Lignes de CF, sans nécessité de faire de réservation sur OASIS, par l'effet des articles 36.3 et 13.2 des Tarifs et conditions.

[112] Tel que mentionné précédemment, la première formation n'a pas commis d'erreur en concluant que la Centrale CF est une ressource désignée du Distributeur pour l'alimentation de la charge locale. Considérant cette prémisse, la première formation était bien fondée de conclure que le Distributeur n'avait pas de réservation à faire en vertu de la partie IV des Tarifs et conditions, tout comme l'avait d'ailleurs reconnu l'expert Sinclair de NLH⁶⁶.

[113] Ensuite, la première formation conclut que les lignes vers la centrale appartenant à CF(L)Co au Labrador sont un lien de raccordement interne au Québec et, qu'en conséquence, HQT n'est pas tenue d'afficher l'ATC avant le 1^{er} avril 2009. La présente formation note que cette conclusion respecte le principe reconnu par les experts Hanser et Sinclair⁶⁷ soit que l'ouverture d'un réseau de transport ne doit pas avoir pour effet de priver les clients de la charge locale des ressources qui étaient à leur disposition avant l'ouverture des marchés.

[114] Après analyse du raisonnement sur lequel s'est basée la première formation pour en arriver à ces conclusions, la Régie, en révision, est d'avis qu'aucune erreur n'a été commise à cet égard. Les conclusions de la première formation à ce sujet sont appuyées par une preuve testimoniale et documentaire⁶⁸ ainsi que par une interprétation raisonnable des dispositions applicables des Tarifs et conditions et des règles de l'OASIS.

⁶⁵ Total Transfer Capability ou capacité totale.

⁶⁶ Paragraphe 262 de la Décision.

⁶⁷ Paragraphes 177 à 179 de la Décision.

⁶⁸ Paragraphes 262 à 264, 280 et 281 de la Décision.

[115] La Régie, en révision, examine maintenant l'ensemble des motifs invoqués par NLH quant à l'obligation d'afficher un ATC sur OASIS.

7.2.1 NOTION DE LIEN DE RACCORDEMENT INTERNE EN VERTU DES TARIFS ET CONDITIONS ET DES RÈGLES DE L'OASIS⁶⁹

[116] Selon NLH, la première formation n'aurait pas interprété correctement les règles de l'OASIS applicables au Québec. Selon l'interprétation correcte de ces règles que NLH propose, des installations reliant deux réseaux voisins forment des interconnexions et une interconnexion constitue un *posted path*. Par conséquent, la capacité de transport sur un *posted path* doit être affichée.

[117] La première formation n'a pas retenu cette interprétation de NLH. Elle a plutôt adopté une interprétation large de la notion de lien de raccordement interne qui tenait compte, notamment, du but visé de l'affichage sur OASIS qui est « *de communiquer à la clientèle du service de transport de façon efficace et non discriminatoire des informations pertinentes qui ont une utilité commerciale et qui sont susceptibles d'avoir un impact sur les décisions relatives à l'achat ou à la vente d'électricité*⁷⁰. »

[118] De plus, elle a interprété le concept de chemin, qui se retrouve dans les règles de l'OASIS, comme référant à une notion commerciale, qui se distingue de l'installation physique de raccordement⁷¹. Elle a ajouté que ces règles prévoient que l'obligation d'afficher un ATC n'existe qu'à l'égard des *posted path* et non à l'égard des installations physiques de transport (lignes internes de raccordement ou interconnexions) qui ne constituent pas des chemins ou *path*⁷².

⁶⁹ Paragraphes 115 à 116 de la demande en révision de NLH.

⁷⁰ Paragraphe 270 de la Décision.

⁷¹ Paragraphe 271 de la Décision.

⁷² Paragraphe 277 de la Décision.

[119] La première formation a précisé également qu'en vertu de l'article 4 des Tarifs et conditions, pour que les règles de l'OASIS s'appliquent au Québec, elles doivent être conformes aux décisions, ordonnances et règlements de la Régie⁷³. C'est notamment la raison pour laquelle la première formation a tenu compte, lorsqu'elle a interprété les règles de l'OASIS, de la décision D-2006-66 de la Régie⁷⁴.

[120] Après examen de l'exercice d'interprétation effectué par la première formation de la notion de lien de raccordement interne en vertu des Tarifs et conditions et des règles de l'OASIS, la Régie, en révision, ne constate aucune erreur. La première formation a adopté une interprétation large et non restrictive des règles applicables, en donnant effet aux objectifs poursuivis par ces règles, tel que le prévoit la *Loi d'interprétation* :

« 41. Toute disposition d'une loi est réputée avoir pour objet de reconnaître des droits, d'imposer des obligations ou de favoriser l'exercice des droits, ou encore de remédier à quelque abus ou de procurer quelque avantage.

Une telle loi reçoit une interprétation large, libérale, qui assure l'accomplissement de son objet et l'exécution de ses prescriptions suivant leurs véritables sens, esprit et fin⁷⁵. »

[121] Par conséquent, la Régie, en révision, ne retient pas ce motif de révision de NLH.

7.2.2 VALEUR COMMERCIALE DES LIGNES DE CF SELON LES TARIFS ET CONDITIONS⁷⁶

[122] NLH est d'avis que la première formation a commis une erreur en concluant à tort que les Lignes de CF n'étaient pas un chemin avec une valeur commerciale selon les Tarifs et conditions, mais un raccordement interne et qu'HQT n'était donc pas tenue d'afficher la capacité de transport sur OASIS conformément aux Tarifs et conditions.

⁷³ Paragraphe 275 de la Décision.

⁷⁴ Paragraphe 274 de la Décision.

⁷⁵ *Loi d'interprétation*, L.R.Q., chapitre I-16.

⁷⁶ Paragraphes 117 à 133 de la demande en révision de NLH.

[123] NLH soutient avoir mis en preuve que des ventes ont été effectuées par NLH à Hydro-Québec après 1997 et que conformément au *Power contract*, la partie de l'électricité sujette au *recall* était disponible pour utilisation en dehors du Québec.

[124] La thèse présentée par NLH à ce sujet s'appuie notamment sur le fait que le réseau du Labrador est distinct de celui du Québec et que la Centrale CF est située en dehors de la zone de réglage du Québec.

[125] De plus, NLH allègue que la première formation a commis une erreur déterminante en reconnaissant que le sens des flux électriques et la nature synchrone de l'équipement sont des critères permettant de conclure qu'une ligne constitue un chemin interne à un réseau de transport.

[126] Tout d'abord, pour les motifs énoncés aux paragraphes 68 à 84 de la présente décision, la présente formation est d'avis que la première formation n'a commis aucune erreur de nature à invalider la décision en reconnaissant que la Centrale CF fait partie de la zone de réglage du Québec, sur la base de la preuve administrée devant elle.

[127] Ensuite, la Régie, en révision, ne fait pas la même lecture que NLH de la Décision. La première formation ne s'est pas basée uniquement sur le sens des flux électriques et la nature synchrone de l'équipement. Elle s'est basée sur plusieurs éléments de preuve, qu'elle cite au paragraphe 273 de la Décision, pour conclure que les Lignes de CF avaient toutes les caractéristiques d'un lien interne au réseau permettant de raccorder une ressource pour assurer le transport de la production vers la charge locale. De plus, la première formation a retenu le fait que la Régie, dans une décision antérieure⁷⁷, avait déjà reconnu, bien qu'à d'autres fins, que les Lignes de CF étaient un lien de raccordement interne, puisque leur rôle était d'acheminer la production vers les centres de consommation⁷⁸.

⁷⁷ Décision D-2006-66, dossier R-3549-2004, page 11.

⁷⁸ Paragraphe 274 de la Décision.

[128] Enfin, la première formation s'est appuyée sur la preuve soumise devant elle pour conclure que : « [268] *Le seul changement de l'utilisation des Lignes de CF par Hydro-Québec est survenu le 1^{er} avril 2009 alors que NLH a demandé et obtenu un droit de transport sur ces lignes pour exporter et vendre à des tiers 265 MW en vertu de trois conventions de service pour le service de transport ferme à long terme de point à point.* » [note de bas de page omise]

[129] La Régie, en révision, est d'avis que la première formation n'a commis aucune erreur de nature à invalider la Décision en concluant que les Lignes de CF n'étaient pas un chemin avec une valeur commerciale selon les Tarifs et conditions avant le 1^{er} avril 2009, mais plutôt un lien de raccordement interne et qu'HQT n'était donc pas tenue d'afficher la capacité de transport sur OASIS conformément aux Tarifs et conditions. Cette conclusion est soutenable, conforme à la jurisprudence de la Régie et appuyée par plusieurs éléments de preuve⁷⁹.

[130] En conclusion, pour l'ensemble de ces motifs, la Régie, en révision, juge non fondés les arguments soumis par NLH au sujet de ce deuxième moyen de révision. Il n'est donc pas retenu.

7.3 ERREUR DE DROIT ET DE FAIT : L'UTILISATION DES FLUX HISTORIQUES DE LA CENTRALE CF POUR CALCULER L'ATC⁸⁰

[131] Les règles applicables à la méthode de calcul de l'ATC se retrouvent à l'Appendice C des Tarifs et conditions.

[132] À cet Appendice, l'ATC est défini comme suit :

« La capacité de transport disponible (ATC) est la quantité de la capacité de transport qui n'est pas utilisée après avoir tenu compte de la marge de fiabilité du réseau et des exigences pour :

(a) satisfaire aux obligations du service de transport existant pour la livraison des ressources aux clients de la charge locale;

⁷⁹ Paragraphes 267 à 280 de la Décision.

⁸⁰ Paragraphes 136 à 175 de la demande en révision de NLH. Cette erreur alléguée par NLH est en lien avec la plainte P-110-1565.

- (b) *satisfaire aux obligations des contrats existants en vertu desquels le service de transport est fourni;*
- (c) *satisfaire aux obligations des demandes valides existantes, acceptées ou en attente, de service de transport. »*

[133] La méthode que doit suivre le Transporteur pour évaluer l'ATC est précisée à l'article 2 de cet Appendice qui se lit comme suit :

« 2. Les lignes directrices et les principes suivants sont suivis pour évaluer la capacité de transport disponible :

- (a) les pratiques usuelles des services publics;*
- (b) les critères et lignes directrices du Northeast Power Coordinating Council (NPCC), du North American Electric Reliability Council (NERC) et du North American Energy Standards Board (NAESB);*
- (c) les critères et directives applicables du Transporteur. Les principes et les composantes spécifiques utilisés dans le calcul des capacités de transfert totales (TTC) et les capacités de transport disponibles (ATC) sont décrits sur le site OASIS du Transporteur. »*

[134] À l'égard de cet enjeu, NLH soutenait devant la première formation que, même si la Régie décidait qu'HQP ou HQD avait une priorité pour le service de transport sur les Lignes de CF, l'ATC n'aurait pas été établi correctement par HQT. L'ATC aurait plutôt dû être calculé en fonction des engagements contractuels fermes des contrats entre Hydro-Québec et CF(L)Co⁸¹.

[135] La Régie, en révision, comprend, tout comme l'a mentionné la première formation⁸², que NLH ne conteste pas la méthode de calcul de l'ATC sur les Lignes de CF, mais plutôt les données utilisées par HQT à la base de ce calcul.

[136] Selon NLH, la première formation a commis une erreur déterminante en concluant qu'HQT s'était conformée aux Tarifs et conditions en calculant l'ATC sur la base des flux historiques en provenance de la Centrale CF. Pour NLH, les données utilisées par HQT pour établir l'ATC n'étaient pas appropriées. Selon l'article 38.1 et l'Appendice C des Tarifs et conditions, les engagements de transport existants (acronyme anglais

⁸¹ Paragraphe 282 de la Décision.

⁸² Paragraphe 288 de la Décision.

Existing Transmission Commitments ou ETC) pour alimenter la charge locale devaient être déterminés sur la base de livraisons fermes prévues au *Power Contract*.

[137] Plus spécifiquement, NLH indique que la première formation a commis des erreurs en concluant à tort que :

- HQT n'avait pas à être au fait des modalités des contrats entre Hydro-Québec et CF(L)Co [*Power Contract* de 1969 et *Churchill Falls Guaranteed Winter Availability Contract* (GWAC) de 1998⁸³], mais qu'elle devait connaître la capacité et les transits d'électricité sur les Lignes de CF;
- la distinction entre livraisons fermes et non fermes en provenance de la Centrale CF, prévue dans le contrat de 1969 entre CF(L)Co et Hydro-Québec pour approvisionner la charge locale du Québec, n'était pas pertinente pour le calcul de l'ATC;
- l'utilisation des flux historiques était acceptable pour déterminer la capacité attribuée à l'approvisionnement de la charge locale pour une importation *off system*.

OPINION DE LA RÉGIE

[138] La présente formation note que la thèse présentée par NLH en révision au sujet des données utilisées à la base du calcul de l'ATC a été présentée de façon exhaustive devant la première formation.

[139] À ce sujet, le Transporteur rappelle, dans son plan d'argumentation, que l'expert Hanser a démontré que la méthode suivie par le Transporteur pour calculer l'ATC était conforme aux critères élaborés par NERC et NPCC ainsi qu'aux normes de l'industrie⁸⁴.

[140] De plus, le Transporteur note que les ordonnances de la FERC confirment que les transporteurs n'ont aucune obligation de se référer aux contrats d'approvisionnement de leurs clients, de les interpréter ou d'en tenir compte dans l'étude de service de transport ou des désignations de ressources⁸⁵.

⁸³ Le contrat GWAC permet à Hydro-Québec d'acheter de la capacité ou de l'énergie additionnelle.

⁸⁴ Pièce C-1-4 HQT, Plan d'argumentation, plainte P-110-1565, paragraphes 63 et 64.

⁸⁵ Pièce C-1-4 HQT, Plan d'argumentation, plainte P-110-1565, paragraphe 66; Cahier des autorités d'HQT, onglet 18; Ordonnance 890, paragraphes 1521 et 1526 et onglet 22; Ordonnance 890-A, paragraphe 920.

[141] La première formation a présenté, à la section 6.4.4 de la Décision, le raisonnement sur lequel elle s'est basée pour conclure qu'HQT s'était conformée aux Tarifs et conditions en calculant l'ATC sur la base des flux historiques en provenance de la Centrale CF.

[142] Afin de vérifier si HQT a appliqué correctement les Tarifs et conditions, la première formation a examiné la méthode de calcul de l'ATC prévue à l'Appendice C. Elle a constaté que le Transporteur devait suivre les lignes directrices et les principes de l'industrie pour calculer l'ATC⁸⁶.

[143] Sur la base de la preuve administrée devant elle, elle a retenu le fait que :

« [285] La Régie n'a pas à se prononcer sur la nature des obligations de CF(L)Co au Power Contract et au contrat GWAC (conditionnelles, suspensives, etc.) mais doit plutôt tenir compte de ce qui est à la connaissance d'HQT, [...]. »

[144] La première formation a également constaté que :

« [289] [...] dans le cours normal des affaires, HQT ne dispose d'aucune autre information que les flux historiques réels mesurés sur les Lignes de CF pour déterminer l'ETC. HQT n'a pas accès à d'autres informations lui permettant de quantifier la valeur du transit sur ces lignes. Il va de soi qu'HQT ne peut planifier son réseau en fonction de données découlant de contrats d'approvisionnement dont elle ignore le contenu. » [notes de bas de page omises]

[145] Finalement, elle a rappelé le principe reconnu lors de l'ouverture des réseaux de transport d'électricité :

« [290] [...] l'ouverture des marchés ou des réseaux de transport d'électricité (open access) ne devait pas limiter les droits d'approvisionnement des clients de la charge locale (native load) ni, par conséquent, limiter les flux historiques d'électricité servant à cette fin :

"To prevent native load customers from being harmed, FERC has determined that the native load customers of vertically-integrated

⁸⁶ Paragraphes 286 et 287 de la Décision.

utilities should have access to the same generation sources that they had access to prior to the implementation of open access.”

“[...] The amount of transmission capacity available to wholesale and unbundled retail customers under the Final Rule pro forma tariff is clearly affected by the amount of transmission capacity that the transmission provider reserves for the use of its native load customers and the future load growth of those customers [...].” »
[notes de bas de page omises]

[146] En ce qui a trait à la méthode de calcul de l’ATC, la Régie, en révision, note, tout comme la première formation l’a précisé dans sa Décision, que le texte de l’Appendice C requiert du Transporteur qu’il suive les lignes directrices et les principes de l’industrie pour calculer l’ATC : pratiques usuelles des services publics, critères et lignes directrices du NPCC, du NERC et du NAESB ainsi que les critères et directives applicables à HQT.

[147] La Régie, en révision, constate ainsi que l’Appendice C n’impose pas une démarche unique pour la détermination de l’ATC. Ce texte réfère plutôt aux normes et pratiques de l’industrie et au site OASIS d’HQT. À ce sujet, le Transporteur précise lors de sa plaidoirie : « *On ne dit pas d’utiliser les flux historiques. On ne dit pas non plus d’utiliser un contrat*⁸⁷. »

[148] Le point de vue de NLH sur l’utilisation des valeurs de transit fermes prévues aux contrats entre CF(L)Co et Hydro-Québec pour calculer l’ATC a été entendu et analysé par la première formation, mais cette dernière ne l’a pas retenu. Elle a plutôt convenu, dans un premier temps, qu’elle n’avait pas à se prononcer sur la nature des obligations de CF(L)Co au *Power Contract* et au contrat GWAC, mais qu’elle devait plutôt tenir compte de ce qui était à la connaissance d’HQT⁸⁸. Ensuite, sur la base, notamment, du témoignage de monsieur Christian Deguire, ingénieur, chef planification et stratégies du réseau principal, chez le Transporteur, elle a conclu qu’HQT ne disposait d’aucune autre information que les flux historiques réels mesurés sur les Lignes de CF pour calculer l’ATC et n’avait pas accès à d’autres informations lui permettant de quantifier la valeur de transit sur ces lignes. En conséquence, la première formation a conclu qu’HQT ne pouvait planifier son réseau en fonction de données découlant de contrats d’approvisionnement dont elle ignorait le contenu⁸⁹.

⁸⁷ Pièce A-6-2, NS, 16 novembre 2010, volume 2, page 233.

⁸⁸ Paragraphe 285 de la Décision.

⁸⁹ Paragraphe 289 de la Décision.

[149] Également, la première formation a retenu le fait que la méthode suivie par le Transporteur respectait le principe adopté lors de l'ouverture des marchés ou des réseaux de transport d'électricité, soit que cette ouverture ne devait pas limiter les droits d'approvisionnement des clients de la charge locale ni limiter les flux historiques d'électricité servant à cette fin⁹⁰.

[150] Sur la base de la preuve administrée devant elle et des règles applicables en la matière, la première formation a conclu qu'HQT s'était conformée aux Tarifs et conditions en calculant l'ATC sur la base des flux électriques historiques en provenance de la Centrale CF⁹¹.

[151] Après examen du raisonnement sur lequel s'est basée la première formation pour en arriver à cette conclusion, la Régie, en révision, est d'avis qu'aucune erreur de nature à invalider la Décision n'a été commise. Cette conclusion de la première formation en ce qui a trait à l'utilisation des flux électriques historiques pour calculer l'ATC est raisonnable, conforme aux Tarifs et conditions, c'est-à-dire dans le cas sous étude, conforme aux lignes directrices et aux pratiques de l'industrie et supportée par la preuve⁹². Cette preuve a démontré que le Transporteur respectait les lignes directrices et les principes de l'industrie en utilisant les flux historiques réels mesurés sur les Lignes de CF pour calculer l'ATC.

[152] La Régie, en révision, examine maintenant l'ensemble des motifs invoqués par NLH au sujet des données utilisées par le Transporteur pour calculer l'ATC.

7.3.1 CONNAISSANCE DES MODALITÉS DES CONTRATS ENTRE HYDRO-QUÉBEC ET CF(L)Co⁹³

[153] Selon NLH, la première formation a commis une erreur déterminante en concluant à tort qu'HQT n'avait pas connaissance des contrats entre CF(L)Co et Hydro-Québec lors du dépôt de la Première demande et en affirmant qu'HQT ne disposait d'aucune autre information que les flux historiques réels mesurés sur les lignes pour déterminer l'ATC.

⁹⁰ Paragraphe 290 de la Décision.

⁹¹ Paragraphe 291 de la Décision.

⁹² Paragraphes 283 à 290 de la Décision.

⁹³ Paragraphes 146 à 163 de la demande en révision de NLH.

[154] Lors de sa plaidoirie en révision, NLH rappelle l'obligation d'information qu'HQT devait respecter en 1997 en vertu de l'article 30.7 des Tarifs et conditions. Selon cette disposition, HQT devait procéder aux vérifications appropriées et ainsi prendre connaissance du *Power Contract*. NLH rappelle que cette obligation existe afin de respecter le principe de non-discrimination et qu'elle se retrouve maintenant à la partie IV des Tarifs et conditions (articles 37.1 et 38.8). Selon NLH, en vertu de ces articles, HQT est tenue de demander à HQD de lui remettre le contrat entre CF(L)Co et Hydro-Québec pour valider son besoin de capacité de transport⁹⁴. Elle ajoute qu'HQT ne peut pas plaider aujourd'hui qu'elle ne le savait pas alors que le texte des Tarifs et conditions précise qu'elle devait demander l'information⁹⁵.

[155] Pour NLH, reconnaître qu'HQT n'avait pas connaissance des contrats entre Hydro-Québec et CF(L)Co, revient à imposer une obligation additionnelle aux clients en réseau par rapport aux clients alimentant la charge locale, ce qui est discriminatoire. Elle rappelle que la FERC a reconnu l'exigence de traitement équitable des clients du réseau intégré et des clients de la charge locale à l'article 28.2 de son tarif pro-forma. Ainsi, selon NLH, en considérant que les données utilisées par le Transporteur étaient acceptables pour calculer l'ATC, la première formation a admis le traitement discriminatoire effectué par HQT et ainsi entravé l'accès au réseau⁹⁶.

[156] Finalement, NLH précise que la première formation a rendu une décision contraire à la décision D-2002-286 rendue par la Régie. Selon NLH, en tenant compte de cette décision, la Centrale CF ne peut être une ressource désignée, c'est plutôt le *Power Contract* de 1969 qui devrait être la ressource désignée. Par conséquent, l'ATC sur le chemin LAB-HQT devait refléter les engagements fermes prévus aux contrats entre Hydro-Québec et CF(L)Co⁹⁷.

[157] Le Transporteur précise, lors de sa plaidoirie en révision, que NLH demande à la Régie d'interpréter la partie IV des Tarifs et conditions comme si elle comportait une disposition identique à l'article 30.7 qui se trouve à la partie III. NLH propose ainsi que l'article 38.8 des Tarifs et conditions impose une restriction à la désignation des ressources du Distributeur identique à celle prévue à l'article 30.7⁹⁸. C'est en adoptant

⁹⁴ Paragraphe 95 de la demande en révision de NLH.

⁹⁵ Pièce A-6-1, NS, 15 novembre 2010, pages 114 à 128.

⁹⁶ Pièce A-6-1, NS, 15 novembre 2010, pages 114 à 128.

⁹⁷ Pièce A-6-1, NS, 15 novembre 2010, pages 129 à 133.

⁹⁸ Pièce C-1-7 HQT, Réplique (plainte P-110-1565), paragraphes 3 et 4.

une telle interprétation que NLH conclut que le Distributeur contrevient aux Tarifs et conditions en ne fournissant pas une copie des contrats.

[158] Selon le Transporteur, cette conclusion de NLH est erronée pour deux motifs. Premièrement, l'article 30.7 des Tarifs et conditions ne requiert pas du client en réseau intégré qu'il fournisse une copie des contrats en toutes circonstances⁹⁹. Deuxièmement, l'article 30.7 des Tarifs et conditions ne s'applique pas au Distributeur et NLH tente d'occulter les distinctions claires entre les articles 30 et 38 des Tarifs et conditions. Le Transporteur ajoute que c'est à dessein que la Régie n'a pas repris, à l'article 38.8 des Tarifs et conditions, les mêmes restrictions que celles prévues à l'article 30.7¹⁰⁰.

[159] Le Transporteur précise également que l'expert Hanser a établi en preuve devant la première formation que la pratique du Transporteur n'est pas et ne doit pas être d'interpréter les contrats d'approvisionnement liant leurs clients à des tiers¹⁰¹. Aussi, le Transporteur indiquait dans son argumentation : « *Ainsi, ce n'est pas parce qu'HQT serait au fait de l'existence d'un contrat qu'elle serait tenue ou fondée d'en prendre connaissance aux fins de l'application des Tarifs et conditions*¹⁰² ».

[160] La première formation a mentionné au paragraphe 260 de la Décision que les arguments de NLH fondés sur le *Power Contract* n'étaient pas pertinents à l'application de la partie IV des Tarifs et conditions. Elle a ajouté qu'HQT n'avait pas à être au fait des modalités des contrats entre Hydro-Québec et CF(L)Co, mais devait plutôt connaître la puissance et l'énergie transportées sur les Lignes de CF aux fins de l'alimentation de la charge locale.

[161] En ce qui a trait à la détermination de l'ATC, la première formation a indiqué :

« [285] *La Régie n'a pas à se prononcer sur la nature des obligations de CF(L)Co au Power Contract et au contrat GWAC (conditionnelles, suspensives, etc.) mais doit plutôt tenir compte de ce qui est à la connaissance d'HQT, c'est-à-dire les quantités d'énergie livrées à Hydro-Québec à partir de la Centrale CF et qui transitent sur le réseau. [...] ».*

⁹⁹ Pièce C-1-7 HQT, Réplique, plainte P-110-1565, paragraphes 6, 13 à 18.

¹⁰⁰ Pièce C-1-7 HQT, Réplique, plainte P-110-1565, paragraphes 7 à 12.

¹⁰¹ Pièce C-1-4 HQT, Plan d'argumentation, plainte P-110-1565, paragraphe 65.

¹⁰² Pièce C-1-4 HQT, Plan d'argumentation, plainte P-110-1565, paragraphe 206.

[162] Elle ajoute :

« [289] En fait et dans le cours normal des affaires, HQT ne dispose d'aucune autre information que les flux historiques réels mesurés sur les Lignes de CF pour déterminer l'ETC. HQT n'a pas accès à d'autres informations lui permettant de quantifier la valeur du transit sur ces lignes. Il va de soi qu'HQT ne peut planifier son réseau en fonction de données découlant de contrats d'approvisionnement dont elle ignore le contenu. » [notes de bas de page omises]

[163] Tout d'abord, la Régie, en révision, observe que le constat de la première formation selon lequel HQT ne disposait d'aucune autre information que les flux historiques réels mesurés sur les lignes pour déterminer l'ATC était appuyée par le témoignage non contredit de monsieur Christian Deguire d'HQT. Ce dernier a déclaré qu'il n'avait pas connaissance des contrats d'achat d'électricité qui pouvaient exister¹⁰³. Ainsi, en faisant ce constat, la première formation n'a commis aucune erreur.

[164] Ensuite, la Régie, en révision, considère que la première formation a adopté une interprétation soutenable des dispositions applicables de la partie IV des Tarifs et conditions en reconnaissant que le Transporteur n'avait pas à être au fait des modalités des contrats d'approvisionnement entre Hydro-Québec et CF(L)Co.

[165] En ne retenant pas l'interprétation proposée par NLH, la première formation n'a commis aucune erreur, compte tenu du fait que l'article 30.7 des Tarifs et conditions, invoqué par NLH, ne s'applique pas au Distributeur. Cet article, qui fait partie de la partie III des Tarifs et conditions, prévoit certaines restrictions relatives à la désignation des ressources en réseau intégré. C'est l'article 38.8 des Tarifs et conditions qui s'applique à l'alimentation de la charge locale¹⁰⁴. Cet article n'impose pas de restrictions à la désignation des ressources du Distributeur identiques à celles prévues à l'article 30.7. En effet, le libellé de ces deux articles est distinct. Il est donc inexact de conclure, comme le fait NLH, qu'on retrouve à l'article 38.8 des Tarifs et conditions les mêmes restrictions que celles que l'on retrouve à l'article 30.7.

¹⁰³ Paragraphe 289 de la Décision.

¹⁰⁴ La partie IV des Tarifs et conditions porte spécifiquement sur les conditions de desserte de la charge locale au Québec.

[166] Par ailleurs, de l'avis de la présente formation, même si le Transporteur avait eu connaissance des contrats d'approvisionnement en 1997, la première formation ne pouvait présumer qu'il connaissait, le 19 janvier 2006, soit lors de l'analyse de la Première demande, la nature ou l'étendue des droits contractuels existants en vertu de ces contrats, tels qu'ils auraient pu évoluer dans le temps depuis 1997.

[167] Également, considérant les motifs énoncés à la section 7.1 de la présente décision, la première formation n'a pas commis d'erreur lorsqu'elle a conclu que la Centrale CF est une ressource désignée du Distributeur. Ainsi, l'argument de NLH voulant que ce soit le *Power Contract* de 1969 qui pouvait être une ressource désignée et non la Centrale CF et, qu'en conséquence, l'ATC sur le chemin LAB-HQT devait refléter les engagements fermes prévus aux contrats entre Hydro-Québec et CF(L)Co, n'est pas retenu.

[168] Par conséquent, la Régie, en révision, est d'avis que la première formation n'a commis aucune erreur en reconnaissant qu'HQT ne disposait d'aucune autre information que les flux historiques réels mesurés sur les lignes pour calculer l'ATC et en concluant qu'HQT n'avait pas à être au fait des modalités des contrats entre Hydro-Québec et CF(L)Co. Cette décision de la première formation est soutenable, supportée par la preuve¹⁰⁵ et conforme aux Tarifs et conditions.

7.3.2 LIVRAISONS FERMES ET NON FERMES EN PROVENANCE DE LA CENTRALE CF¹⁰⁶

[169] NLH est d'avis que la première formation a commis une erreur déterminante en ignorant la règle consacrée à l'article 38.1 des Tarifs et conditions lorsqu'elle affirmait que la distinction entre livraisons annuelles fermes et non fermes en provenance de la Centrale CF n'était pas pertinente pour calculer l'ATC.

[170] Selon NLH, compte tenu qu'en vertu de l'article 38.1 des Tarifs et conditions une ressource désignée doit servir à alimenter la charge locale sur une base non interruptible, HQT a l'obligation de faire la distinction entre livraisons annuelles fermes et non fermes en provenance de la Centrale CF.

¹⁰⁵ Paragraphes 285 et 289 de la Décision.

¹⁰⁶ Paragraphes 164 à 170 de la demande en révision de NLH.

[171] Selon NLH, l'énergie livrée en vertu des contrats *Power Contract* et GWAC ne peut être considérée comme de l'énergie ou de la capacité ferme mise à la disposition d'Hydro-Québec. À ce sujet, elle précise lors de sa plaidoirie que :

« [...] les contrats et centrales pouvant être désignées doivent pouvoir servir à alimenter la charge locale sur une base ferme ou non interruptible. C'est fondamental, c'est dans l'architecture du texte des Tarifs et conditions qui est un règlement tarifaire, c'est mandatoire, c'est obligatoire. Et la fermeté et la non interruptibilité est un principe sous-jacent fondamental. Or, la Régie a délibérément décidé de ne pas en tenir compte¹⁰⁷ ».

[172] NLH reconnaît qu'Hydro-Québec bénéficie, en vertu du *Power Contract*, de droits fermes à hauteur de 4 082 MW, après avoir déduit la charge locale du Labrador et l'option visant le *recall* d'un maximum de 300 MW au bénéfice de CF(L)Co pour consommation à l'extérieur du Québec¹⁰⁸.

[173] Selon la Régie, en révision, pour être en mesure de faire la distinction entre livraisons annuelles fermes et non fermes en provenance de la Centrale CF, il faut non seulement avoir connaissance des contrats d'approvisionnement entre Hydro-Québec et CF(L)Co, mais il faut également les interpréter. Or, tel que mentionné précédemment, la première formation n'a pas commis d'erreur en concluant qu'HQT n'avait pas à être au fait des modalités des contrats entre Hydro-Québec et CF(L)Co et en affirmant qu'HQT ne disposait d'aucune autre information que les flux historiques réels mesurés sur les Lignes de CF pour déterminer l'ATC.

[174] De l'avis de la présente formation, l'article 38.1 des Tarifs et conditions vise, entre autres, à exclure des ressources désignées toutes ressources ou parties de ressources qui ne peuvent pas alimenter la charge locale sur une base non interruptible. Pour déterminer le caractère non interruptible des livraisons en provenance d'une ressource désignée, il n'y a pas qu'un seul moyen, soit celui relatif à l'interprétation des contrats d'approvisionnement. Ce caractère non interruptible des livraisons peut être établi sur la base des flux historiques. Tel que mentionné par HQT dans son plan d'argumentation, l'expert Hanser a démontré que les données de transmission en provenance de la

¹⁰⁷ Pièce A-6-1, NS, 15 novembre 2010, volume 1, page 41.

¹⁰⁸ Pièce A-6-1, NS, 15 novembre 2010, volume 1, pages 49 à 54.

Centrale CF depuis 25 ans étaient le meilleur indicateur du caractère non interruptible des livraisons effectuées à partir de la Centrale CF¹⁰⁹.

[175] Par conséquent, la Régie, en révision, est d'avis que la première formation n'a pas commis d'erreur en affirmant que la distinction entre livraisons annuelles fermes et non fermes en provenance de la Centrale CF n'était pas pertinente aux fins du calcul de l'ATC.

7.3.3 NOTION DE RESSOURCE *OFF SYSTEM*¹¹⁰

[176] Selon NLH, compte tenu du fait que la Centrale CF est une ressource *off system*, l'achat d'électricité d'une telle ressource nécessite la transmission de renseignements sur les ententes de transport fermes pour l'importation dans le réseau HQT en vertu de l'article 37.1 (iii) des Tarifs et conditions. Elle rappelle que conformément à l'article 38.1 des Tarifs et conditions, une ressource doit être disponible sur une base non interruptible. Par conséquent, la fermeté des droits de production et de capacité de transport est une question contractuelle. Les flux historiques ne peuvent pas ainsi constituer une base appropriée pour déterminer l'approvisionnement de la charge locale.

[177] La Régie, en révision, ne peut retenir cet argument pour les motifs précédemment invoqués et compte tenu que la première formation n'a pas commis d'erreur en reconnaissant notamment, sur la base du témoignage de monsieur Rioux d'HQT, que la Centrale CF est considérée *on system* et en concluant que le Transporteur contrôle les mouvements d'énergie en provenance de la Centrale CF¹¹¹.

[178] En conclusion, considérant l'ensemble de ces motifs, la Régie, en révision, juge non fondés les arguments soumis par NLH relatifs au calcul de l'ATC et ne retient donc pas ce troisième moyen de révision.

¹⁰⁹ Pièce C-1-4 HQT, Plan d'argumentation, plainte P-110-1565, paragraphe 64; pièce C-1-5 HQT, Compendium des extraits pertinents de la preuve, volume 1 de 2, onglet 13, Rapport de P.Q. Hanser, décembre 2008, *Attachment E*.

¹¹⁰ Paragraphes 171 à 173 de la demande en révision de NLH.

¹¹¹ Paragraphes 68 à 84 de la présente décision.

7.4 ERREUR DE DROIT ET DE FAIT : L'ÉTUDE D'IMPACT SUR LE RÉSEAU EST COMPLÈTE SUIVANT L'ARTICLE 19.3 DES TARIFS ET CONDITIONS¹¹²

[179] Cet enjeu porte sur l'application des articles 19.1 et 19.3 des Tarifs et conditions ainsi que sur l'application de l'Appendice D.

[180] NLH est d'avis que la première formation a conclu à tort, au paragraphe 391 de la Décision, que l'étude d'impact sur le réseau a été complétée par la remise du dernier rapport le 11 décembre 2007 et que cette étude a donc été réalisée conformément aux dispositions des Tarifs et conditions.

[181] Également, selon NLH, la première formation a conclu à tort, au paragraphe 404 de sa Décision, que NLH n'avait pas satisfait aux exigences de l'article 19.3 des Tarifs et conditions par sa lettre du 24 janvier 2008 et que la demande de NLH n'était plus une demande complète, compte tenu de l'expiration du délai de 45 jours.

[182] Voici, en résumé, selon NLH, les erreurs commises par la première formation à ce sujet :

- elle a conclu que l'étude d'impact était complète malgré l'absence d'éléments déterminants qui auraient permis à NLH de prendre une décision éclairée concernant l'étude d'avant-projet, soit qu'HQT a omis d'envisager la conversion des interconnexions AC existantes en interconnexions DC ou l'augmentation de la capacité d'interconnexion HVDC (*High Voltage Direct Current*) de 1250 MW vers l'Ontario et n'a pas considéré la possibilité d'utiliser le chemin HQT-LAW. Qui plus est, HQT n'a fourni que le 18 janvier 2008 une copie des documents de travail afférents à l'étude d'impact et n'a pas considéré que la plainte portant sur l'évaluation de l'ATC était encore pendante;
- elle a interprété incorrectement le délai de 45 jours prévu à l'article 19.3 des Tarifs et conditions et de ce fait résilié à tort la demande de service 101, puisque NLH a indiqué le 24 janvier 2008 son intention de conclure une convention d'avant-projet;
- elle a rendu inutile la procédure de plainte prévue à la Loi;

¹¹² Paragraphes 176 à 253 de la demande en révision de NLH. Cette erreur alléguée par NLH est en lien avec la plainte P-110-1597.

- elle a imposé une obligation supplémentaire à NLH, au-delà de ce qui était prévu à l'article 19.3 des Tarifs et conditions et ainsi outrepassé sa compétence en reconnaissant l'obligation de NLH de fournir les informations demandées par HQT comme condition préalable pour passer à l'étape suivante.

OPINION DE LA RÉGIE

[183] Le raisonnement suivi par la première formation relativement à cet enjeu se retrouve à la section 7.4 de la Décision. Elle précise que la plainte de NLH à ce sujet soulevait deux principales questions :

- L'étude d'impact de la demande de service de NLH a-t-elle été faite conformément aux Tarifs et Conditions?
- Est-ce que le délai de 45 jours prévu à l'article 19.3 des Tarifs et conditions a été appliqué correctement?

[184] Après avoir exposé le cadre réglementaire applicable, la première formation a précisé que, pour conclure que le contenu d'une étude d'impact sur le réseau de transport ne satisfaisait pas aux normes réglementaires et techniques prévues, il fallait une preuve technique prépondérante¹¹³. À ce sujet, elle mentionnait que NLH n'avait pas fait entendre d'expert pour traiter de ces questions techniques et contredire le témoin du Transporteur¹¹⁴.

[185] Pour déterminer si l'étude d'impact de la demande de service de NLH a été faite conformément aux Tarifs et conditions, la première formation a tenu compte notamment des éléments de preuve suivants¹¹⁵ :

- la demande de service formulée par NLH à HQT le 19 janvier 2006, qui décrivait les cinq options spécifiques de livraisons d'énergie en provenance des futures centrales du Bas-Churchill à des niveaux de puissance précis pour le Québec, l'Ontario, la Nouvelle-Angleterre, le Nouveau-Brunswick et New York, ainsi que le choix d'un lien HVDC pour les livraisons en Ontario pour chacune des cinq options;

¹¹³ Paragraphes 373 et 374 de la Décision.

¹¹⁴ Paragraphe 386 de la Décision.

¹¹⁵ Paragraphes 380 à 390 de la Décision.

- la convention d'étude d'impact signée le 7 mars 2006 indiquant ce sur quoi les parties s'étaient entendues au départ;
- la preuve documentaire et testimoniale sur la façon dont l'étude d'impact avait été effectuée :
 - la lettre d'HQT à NLH du 2 juin 2006,
 - les témoignages de messieurs Deguire et Clermont d'HQT qui ont notamment abordé la question de l'interconnexion de type DC,
 - la lettre d'HQT à NLH datée du 27 février 2006,
 - les rapports d'étude d'impact,
 - le témoignage de monsieur Deguire d'HQT qui a expliqué la façon dont l'étude d'impact avait été faite et qui a confirmé que la méthode suivie était celle utilisée par tous les ingénieurs,
 - le Rapport préliminaire d'étude d'impact Scénario 1.

[186] En tenant compte des normes réglementaires et techniques applicables, de l'analyse des documents et lettres produits en preuve, des témoignages de messieurs Deguire et Clermont d'HQT, qu'elle a jugés probants, et de l'absence de preuve technique au soutien des allégations de NLH, la première formation a conclu que l'étude d'impact sur le réseau, complétée par la remise du dernier rapport le 11 décembre 2007, était une étude d'impact réalisée conformément aux dispositions des Tarifs et conditions.

[187] La première formation a reconnu qu'HQT avait l'obligation d'effectuer l'étude d'impact conformément aux éléments essentiels prévus aux Tarifs et conditions ainsi qu'aux demandes spécifiques de NLH. Ces demandes spécifiques avaient été formulées dans la demande de service initiale de NLH, la convention d'étude d'impact et les correspondances entre les parties, notamment en ce qui a trait au choix d'une interconnexion de type DC pour les livraisons vers l'Ontario.

[188] Tout d'abord, la Régie, en révision, note que la première formation a présenté de façon exhaustive les arguments de NLH et d'HQT¹¹⁶ et établi que pour déterminer si HQT s'était conformée aux Tarifs et conditions, il était nécessaire de produire une preuve technique prépondérante, considérant les normes réglementaires et techniques prévues à l'Appendice D. Ce premier constat de la première formation est soutenable et défendable,

¹¹⁶ Paragraphes 292 à 367 de la Décision.

compte tenu de la nature des normes prévues à l'Appendice D dont l'application par HQT met en cause des questions hautement techniques.

[189] Ensuite, la Régie, en révision, est d'avis que la première formation n'a commis aucune erreur de nature à invalider la Décision lorsqu'elle a conclu qu'HQT a réalisé l'étude d'impact conformément aux dispositions des Tarifs et conditions¹¹⁷. Cette conclusion est défendable et supportée par la preuve administrée devant la première formation, dont, notamment, la seule preuve au dossier non contredite¹¹⁸ qui a établi que l'étude d'impact de la Première demande a été réalisée conformément aux Tarifs et conditions. Cette conclusion est également conforme aux dispositions des Tarifs et conditions.

[190] La Régie, en révision, examine maintenant l'ensemble des motifs invoqués par NLH au sujet de l'étude d'impact.

7.4.1 QUALIFICATION DE L'ÉTUDE D'IMPACT¹¹⁹

[191] Selon NLH, l'étude d'impact est incomplète parce qu'HQT n'a pas envisagé la conversion des corridors AC existants en corridors DC, l'augmentation de la capacité de 1250 MW, la possibilité d'utiliser le chemin HQT-LAW entre le Québec et l'Ontario ni toutes les options d'ajouts au réseau.

[192] À ce sujet, la Régie, en révision, constate que la première formation n'a commis aucune erreur en jugeant qu'HQT était fondée de limiter son étude d'impact aux interconnexions de type DC avec l'Ontario, considérant, notamment, les spécifications explicites de NLH contenues à la Première demande, à la convention d'étude d'impact et aux correspondances entre les parties. Ces documents précisaient que l'étude devait porter sur une nouvelle interconnexion HVDC vers l'Ontario.

¹¹⁷ Voir notamment le contenu des paragraphes 389 et 390 de la Décision où la première formation démontrait, à titre d'exemple, que le contenu du Rapport préliminaire d'étude d'impact Scénario 1 contenait les éléments essentiels prévus aux Tarifs et conditions.

¹¹⁸ Paragraphe 386 de la Décision.

¹¹⁹ Paragraphes 186 à 195 de la demande en révision de NLH.

[193] Par ailleurs, cette conclusion de la première formation est soutenable et défendable, considérant le libellé de l'article 19.3 des Tarifs et conditions :

« [19.3] *Procédures d'étude d'impact sur le réseau : Dès la réception d'une convention d'étude d'impact sur le réseau signée et des données techniques requises, le Transporteur agira avec diligence pour terminer l'étude d'impact sur le réseau dans un délai de cent vingt (120) jours, sauf dans le cas d'une étude qui nécessite un délai additionnel, lequel sera précisé au client. L'étude d'impact sur le réseau doit identifier toutes les limitations du réseau et les options concernant une nouvelle répartition ou les ajouts au réseau requis afin de fournir le service exigé, ainsi que le coût estimé et l'échéancier des ajouts au réseau. [...] ».* [nous soulignons]

[194] En vertu de cet article, HQT n'est pas tenue d'identifier toutes les options d'ajouts au réseau. Elle est plutôt tenue d'identifier « [...] *les ajouts au réseau requis afin de fournir le service exigé, ainsi que le coût estimé et l'échéancier des ajouts au réseau.* [...] ». Ainsi, en se référant au service demandé par NLH, tel que précisé dans la Première demande et la convention d'étude d'impact, pour déterminer si HQT a respecté ses obligations en vertu du texte des Tarifs et conditions, la première formation a interprété correctement le texte des Tarifs et conditions.

[195] En ce qui a trait à la lettre du 2 juin 2006, la première formation n'a commis aucune erreur en considérant que cette lettre ne précisait pas que tous les chemins seraient examinés par HQT mais qu'elle faisait référence à la Première demande en précisant une interconnexion HVDC¹²⁰ pour les livraisons vers l'Ontario. En effet, cette lettre précisait : « *Your request for a maximum of 1,422 MW HVDC transmission service to Ontario can be potentially served through a number of possible paths, existing or future. Hydro-Québec TransÉnergie will study with the party that NLH will identify (Hydro-One) all direct paths between Québec and Ontario [...]* ». [nous soulignons]

[196] De plus, la première formation a considéré les témoignages des ingénieurs Deguire et Clermont relativement à cette question de l'interconnexion de type DC, dont l'explication suivante : « *vu l'ampleur de l'étude et des coûts pour le client, HQT concentre l'étude d'impact sur ce qui est demandé pour le service exigé, à savoir dans ce cas, une interconnexion DC, et non n'importe quelle hypothèse*¹²¹. »

¹²⁰ Paragraphe 380 de la Décision.

¹²¹ Paragraphe 381 de la Décision.

[197] Par ailleurs, la première formation n'a pas omis de se prononcer sur le fait que l'utilisation de l'interconnexion HQT-LAW pour les livraisons vers l'Ontario n'avait pas été prise en considération dans le cadre de l'étude d'impact. En décidant qu'HQT n'avait pas à examiner la possibilité d'utiliser des interconnexions de type AC, elle s'est prononcée sur cette question, puisque le chemin HQT-LAW est une interconnexion de type AC¹²².

[198] Sur la question de l'augmentation de la capacité de l'interconnexion HVDC de 1 250 MW, la preuve soumise à la première formation était que cette hypothèse n'était tout simplement pas envisageable, puisque l'étude effectuée par Hydro One en Ontario concluait à la nécessité de construire une nouvelle interconnexion avec un convertisseur DC¹²³.

[199] Finalement, cette conclusion de la première formation est basée sur la seule preuve qui avait été administrée devant elle et qui a notamment démontré « *qu'HQT a agi sur la base de cette exigence de NLH lors de la réalisation de l'étude d'impact, conformément à ses critères de conception et aux caractéristiques de l'Interconnexion Québec*¹²⁴ ». La Régie, en révision, rappelle que NLH n'a pas fait entendre d'expert pour contredire les témoins du Transporteur sur la réalisation de l'étude d'impact¹²⁵.

[200] Considérant tous ces motifs, la présente formation est d'avis que la première formation n'a commis aucune erreur de nature à invalider la Décision en concluant qu'HQT n'était pas tenue d'étudier les interconnexions de type AC ni toutes les options d'ajouts au réseau lors de la réalisation de l'étude d'impact. Cette conclusion est défendable, supportée par la preuve¹²⁶ et conforme aux dispositions des Tarifs et conditions.

¹²² Paragraphes 349 et 383 de la Décision; pièce C-1-4 HQT, Plan d'argumentation, plainte P-110-1597, paragraphes 85 à 87.

¹²³ Paragraphe 351 de la Décision.

¹²⁴ Paragraphe 381 de la Décision.

¹²⁵ Paragraphe 386 de la Décision.

¹²⁶ Paragraphes 380 à 382 de la Décision.

7.4.2 REMISE DES DOCUMENTS DE TRAVAIL AFFÉRENTS À L'ÉTUDE D'IMPACT¹²⁷

[201] À ce sujet, NLH plaide que l'étude d'impact sur le réseau n'était pas complète en date du 11 décembre 2007, puisque les documents de travail n'avaient pas été remis à NLH. Ces documents de travail ont plutôt été remis le 18 janvier 2008 à NLH. Comme la première formation ne s'est pas prononcée sur cet élément de preuve, elle a commis une erreur déterminante.

[202] La Régie en révision note que la première formation a fait mention dans sa Décision de cet argument de NLH à deux reprises, aux paragraphes 330 et 362, mais qu'elle ne l'a pas retenu, en concluant que l'étude d'impact était complète le 11 décembre 2007.

[203] Au paragraphe 392, la première formation a cité l'extrait suivant de l'article 19.3 des Tarifs et conditions :

« [...] pour qu'une demande demeure une demande complète, dans les quarante-cinq (45) jours de la réception de l'étude d'impact sur le réseau, le client admissible doit [...] confirmer son intention de signer une convention d'avant-projet dans les meilleurs délais possibles. »

[204] Elle a précisé au paragraphe suivant : *« Le 11 décembre 2007, HQT a transmis à NLH le dernier rapport constituant l'étude d'impact de la première demande. Cette étude est jugée conforme aux dispositions des Tarifs et conditions comme mentionné plus haut ».*

[205] La présente formation constate que le délai de 45 jours prévu à l'article 19.3 des Tarifs et conditions commence à courir à compter de la « réception de l'étude d'impact sur le réseau » et non à compter de la réception des documents de travail afférents. Ce que l'article 19.3 des Tarifs et conditions prévoit c'est qu'une copie de ces documents de travail doit être mise à la disposition du client admissible.

¹²⁷ Paragraphes 203 à 211 de la demande en révision de NLH.

[206] Par conséquent, en concluant que la demande a été complétée le 11 décembre 2007 par le dépôt du dernier rapport constituant l'étude d'impact, la première formation n'a commis aucune erreur. Cette conclusion est soutenable et conforme aux Tarifs et conditions.

7.4.3 PROCÉDURE DE PLAINTE ET DÉLAI DE 45 JOURS PRÉVU À L'ARTICLE 19.3 DES TARIFS ET CONDITIONS¹²⁸

[207] NLH est d'avis que l'ATC est un enjeu déterminant de l'étude d'impact sur le réseau et que cette étude ne pouvait être déclarée complète par HQT tant et aussi longtemps que cette question était assujettie à la procédure de plainte. NLH plaide également que le dépôt d'une plainte en justice interrompt le délai de prescription [article 2892 du Code civil du Québec (C.c.Q.)] et qu'un délai doit être prolongé lorsqu'il est impossible pour un créancier d'agir dans le délai imparti. Elle précise que :

« Bien que HQT ne soit pas un "tribunal", la plainte du 24 janvier 2008 constitue néanmoins une "demande en justice", car elle se rapporte à une étape préliminaire obligatoire avant le dépôt d'une plainte auprès de la Régie : il s'agit de la première étape du processus de résolution de conflit prévu par le législateur au chapitre VII de la Loi¹²⁹. »

[208] La première formation n'a pas retenu ces arguments de NLH, en précisant d'abord qu'acquiescer à cette demande équivaldrait à changer les termes de l'article 19.3 des Tarifs et conditions en étendant ce délai, ce que la Régie ne peut faire lors de l'examen d'une plainte, et que cette demande viendrait porter atteinte aux autres demandes de service prenant rang après la Première demande, et ce, pour une période indéfinie¹³⁰.

¹²⁸ Paragraphes 214 à 231 de la demande en révision de NLH.

¹²⁹ Paragraphe 220 de la demande en révision de NLH, traduit par la Régie.

¹³⁰ Paragraphes 402 et 403 de la Décision.

[209] La Régie, en révision, est d'avis que la première formation n'a pas commis d'erreur en ne retenant pas les arguments de NLH à cet égard. Le délai prévu à l'article 19.3 des Tarifs et conditions est un délai de nature contractuelle et non un délai de prescription. De plus, ce délai est de rigueur considérant les termes utilisés à cet article :

« [...] pour qu'une demande demeure une demande complète, dans les quarante-cinq (45) jours de la réception de l'étude d'impact sur le réseau, le client admissible doit soit signer une convention de service, soit confirmer son intention de signer une convention d'avant-projet dans les meilleurs délais possibles [...], sous peine de voir la demande réputée résiliée et retirée ». [nous soulignons]

[210] La conclusion de la première formation quant à l'impact de la plainte P-110-1565 sur le délai de 45 jours prévu à l'article 19.3 des Tarifs et conditions n'est affectée d'aucune erreur de nature à invalider la Décision. Cette conclusion est soutenable et défendable en regard du droit applicable.

7.4.4 DEMANDES DU TRANSPORTEUR MENTIONNÉES DANS SA LETTRE DU 11 DÉCEMBRE 2007¹³¹

[211] Selon NLH, la première formation, en reconnaissant que NLH aurait dû transmettre à HQT les renseignements demandés le 11 décembre 2007 dans le délai de 45 jours, a modifié le texte des Tarifs et conditions et rendu une décision outrepassant sa compétence. Les conditions préalables imposées à NLH par la première formation ne sont pas prévues dans le texte des Tarifs et conditions. NLH ajoute qu'elle avait rempli son obligation en vertu de l'article 19.3 des Tarifs et conditions en indiquant, dans sa lettre du 24 janvier 2008, son intention de conclure une convention d'avant-projet.

¹³¹ Paragraphes 232 à 250 de la demande en révision de NLH.

[212] Le Transporteur précise dans son argumentation, que l'expert Hanser, a confirmé qu'HQT était justifiée d'exiger que NLH lui fournisse ces informations¹³².

[213] Pour poursuivre l'étude d'avant-projet, il était notamment requis que NLH précise l'option choisie parmi les cinq indiquées dans la Première demande¹³³. À ce sujet, la première formation a indiqué au paragraphe 398 de la Décision que :

« Sur la question du choix de l'une des options de la Première demande, la Régie constate que cette question est demeurée confuse jusqu'à l'audience orale des plaintes. En effet, bien que NLH ait soumis dans son argumentation écrite et orale en chef avoir choisi l'option 5, dans sa réplique écrite et orale, NLH dit avoir choisi l'option 4. Une chose est claire, la lettre de NLH du 24 janvier 2008 ne fournit pas cette information demandée par HQT dans sa lettre du 11 décembre 2007. » [notes de bas de page sont omises]

[214] Elle a ajouté au paragraphe 399 de la Décision, que les informations demandées par HQT dans sa lettre du 11 décembre 2007 découlaient des obligations des clients du service de transport en vertu de l'article 17.2 des Tarifs et conditions prévoyant, notamment :

« [qu'u]ne demande complète doit fournir [...] la localisation du(des) point(s) de réception et du(des) point(s) de livraison et l'identité des fournisseurs et des receveurs [...] la localisation de la charge desservie ultimement par la puissance et l'énergie transportées [...] une description des caractéristiques de livraison de la puissance et de l'énergie devant être livrées [...] une estimation de la puissance et de l'énergie devant être livrées au receveur [...] la capacité de transport requise pour chaque point de réception et chaque point de livraison sur le réseau de transport du Transporteur[...]. »

¹³² Pièce C-1-4 HQT, Plan d'argumentation, plainte P-110-1597, paragraphe 142; pièce C-1-5 HQT, Compendium des extraits pertinents de la preuve, volume 1 de 2, onglet 13, Rapport de P.Q. Hanser, décembre 2008, paragraphe 85.

¹³³ Paragraphe 397 de la Décision.

[215] En concluant que NLH, par sa lettre du 24 janvier 2008, n'avait pas satisfait aux exigences des Tarifs et conditions et que la Première demande de NLH ne pouvait, au-delà du délai de 45 jours venant à échéance le 25 janvier 2008, demeurer une demande complète en sens des Tarifs et conditions, la première formation n'a commis aucune erreur. Cette conclusion est défendable, supportée par la preuve¹³⁴ et conforme aux dispositions des Tarifs et conditions. En vertu des règles applicables, NLH devait d'abord répondre aux demandes d'HQT avant qu'une convention d'avant-projet puisse être conclue.

[216] La Régie, en révision, constate que les informations demandées à NLH par le Transporteur, dans sa lettre du 11 décembre 2007, sont spécifiquement prévues à l'article 17.2 des Tarifs et conditions. Par conséquent, la première formation n'a pas outrepassé sa compétence en reconnaissant que, pour signer une convention d'avant-projet, NLH devait d'abord répondre à ces demandes d'HQT. Entre autres, NLH devait confirmer certaines informations sur le choix de l'option retenue, sur l'interconnexion avec l'Ontario et fournir d'autres données relatives aux livraisons au Québec¹³⁵. D'ailleurs, tel que mentionné dans la Décision, non seulement NLH n'a pas précisé le choix de l'option retenue dans sa lettre du 24 janvier 2008, mais ce choix est demeuré confus jusqu'à la toute fin de la réplique de NLH lors de l'audience orale des plaintes¹³⁶.

[217] Pour ces motifs, la Régie, en révision, juge non fondés les motifs invoqués par NLH sur ces questions et ne retient pas ce quatrième moyen de révision.

¹³⁴ Paragraphes 397 à 400 de la Décision.

¹³⁵ Paragraphe 397 de la Décision.

¹³⁶ Paragraphe 398 de la Décision.

7.5 ERREUR DE DROIT ET DE FAIT : NLH A PRÉSENTÉ UNE NOUVELLE DEMANDE DE SERVICE ET NON UNE DEMANDE RELATIVE À UN SERVICE PROVISOIRE OU PARTIEL¹³⁷

[218] Cet argument porte sur l'application de l'article 19.7 des Tarifs qui se lit comme suit :

« [19.7] Service provisoire partiel : Si le Transporteur établit qu'il n'aura pas la capacité de transport adéquate pour fournir la quantité entière de la demande complète d'un service de transport de point à point, le Transporteur a néanmoins l'obligation d'offrir et de fournir la partie du service de transport de point à point demandé qu'il peut accepter sans ajouts au réseau et par une nouvelle répartition. Toutefois, le Transporteur ne saurait être tenu de fournir la quantité supplémentaire requise de service de transport de point à point qui exige des ajouts au réseau de transport tant que ceux-ci n'auront pas été mis en service. »

[219] NLH est d'avis que la première formation a interprété incorrectement la lettre du 24 janvier 2008, en statuant à tort que cette lettre constituait une nouvelle demande de service. Elle a ainsi jugé à tort qu'il ne s'agissait pas d'une demande relative à un service provisoire partiel au sens de l'article 19.7 des Tarifs et conditions.

OPINION DE LA RÉGIE

[220] La première formation s'est notamment appuyée sur les faits suivants pour reconnaître que la lettre du 24 janvier 2008 ne constituait pas une demande de service partiel au sens de l'article 19.7 des Tarifs et conditions, mais plutôt une nouvelle demande de service¹³⁸ :

- les cinq options de la Première demande ont été présentées et traitées par les parties comme cinq options de service de transport distinctes et en aucun temps, avant le 24 janvier 2008, il n'a été question pour HQT d'étudier d'autres options que celles qui étaient énumérées à la Première demande;
- la demande du 24 janvier 2008 constituait une nouvelle demande puisqu'elle recombinaient les segments de livraison des transactions de passage envisagées

¹³⁷ Paragraphes 254 à 273 de la demande en révision de NLH. Cette erreur alléguée par NLH est en lien avec la plainte P-110-1678.

¹³⁸ Paragraphes 489 à 492 et 494 de la Décision.

aux options 2, 3 et 4 et ne précisait pas la source de l'énergie à transporter ni la durée du service qui pourrait être de 20 ou 30 ans;

- faire droit à la demande de NLH équivaldrait à permettre des transits d'électricité alors que les impacts de ces transits étaient inconnus;
- comme cette demande ne constituait pas une demande de service provisoire partiel au sens de l'article 19.7 des Tarifs et conditions, c'est-à-dire une partie de la quantité entière de la demande complète d'un service de transport de point à point¹³⁹, elle aurait dû faire l'objet d'une nouvelle demande de service afin qu'une étude d'impact, au sens de l'article 19.3 des Tarifs et conditions, soit réalisée.

[221] De plus, la première formation s'est appuyée sur le fait que la nouvelle demande n'était pas « moindre et incluse », puisqu'elle portait sur un type de service de transport (exportation ou *wheel-out*) différent de celui demandé dans la Première demande (passage ou *wheel-through*)¹⁴⁰.

[222] La première formation s'est également appuyée sur les témoignages de l'ingénieur Deguire d'HQT et de l'expert Hanser qui ont mis en preuve le fait que la demande de NLH du 24 janvier 2008 constituait une nouvelle demande de service résultant d'une recombinaison d'options et non une demande de service partiel au sens de l'article 19.7 des Tarifs et conditions. Ces témoins ont également mis en preuve qu'avant de donner suite à la nouvelle demande de NLH, il fallait qu'elle fasse l'objet d'une étude d'impact au sens de l'article 19.3 des Tarifs et conditions¹⁴¹. Compte tenu de ce fait, la première formation a souligné avec justesse : « Donner suite à une telle demande serait de la pure spéculation. La Régie ne peut évidemment s'aventurer sur une telle voie¹⁴². »

¹³⁹ Extrait de l'article 19.7 des Tarifs et conditions.

¹⁴⁰ Paragraphe 490 de la Décision.

¹⁴¹ Paragraphes 491 et 493 de la Décision.

¹⁴² Paragraphe 494 de la Décision.

[223] La Régie, en révision, note que NLH n'a pas présenté devant la première formation de preuve d'expert pour contredire les témoins d'HQT sur la nature de la demande du 24 janvier 2008 (nouvelle demande ou demande de service partiel). Ainsi, la première formation n'a commis aucune erreur en s'appuyant sur la seule preuve de témoins ayant une expertise à l'égard des questions à caractère technique qu'elle devait trancher. Cette preuve a démontré que la demande du 24 janvier 2008 ne correspondait à aucune des cinq options demandées par NLH dans la Première demande.

[224] La Régie, en révision, est d'avis que la conclusion de la première formation, selon laquelle la demande du 24 janvier 2008 de NLH constituait une nouvelle demande de service et non une demande de service partiel, n'est affectée d'aucune erreur de nature à invalider la Décision. Cette conclusion est défendable, conforme aux dispositions applicables des Tarifs et conditions et appuyée par une preuve documentaire et testimoniale¹⁴³.

[225] Pour tous ces motifs, la Régie, en révision, juge non fondés les motifs invoqués par NLH sur ces questions et ne retient pas ce cinquième moyen de révision.

[226] En conclusion, la Décision n'est affectée d'aucun vice de fond de nature à l'invalider. Par conséquent, la Régie, en révision, est d'avis qu'elle doit être maintenue et que la demande de révision de NLH doit être rejetée.

¹⁴³ Paragraphes 489 à 494 de la Décision.

[227] Pour ces motifs,

La Régie de l'énergie :

REJETTE la demande en révision de la demanderesse en révision.

Louise Rozon

Régisseur

Gilles Boulianne

Régisseur

Lise Duquette

Régisseur

Newfoundland and Labrador Hydro représentée par M^e André Turmel;

Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité représentée par
M^e Éric Dunberry, M^e Marie-Christine Hivon et M^e Catherine Martel.

ATTENDU QU'il y a lieu de modifier ce règlement;

IL EST ORDONNÉ, en conséquence, sur la recommandation du procureur général:

QUE le Règlement modifiant le Règlement sur les substituts du procureur général, annexé au présent décret, soit édicté.

Le greffier du Conseil exécutif,
MICHEL CARPENTIER

Règlement modifiant le Règlement sur les substituts du procureur général

Loi sur les substituts du procureur général
(L.R.Q., c. S-35, a. 5, par. 1)

1. Le Règlement sur les substituts du procureur général édicté par le décret 1792-90 du 19 décembre 1990, modifié par les règlements édictés par les décrets 1090-91 du 31 juillet 1991, 314-92 du 4 mars 1992, 1067-92 du 15 juillet 1992, 286-94 du 23 février 1994, 1392-94 du 7 septembre 1994 et 1368-95 du 18 octobre 1995 est de nouveau modifié par l'addition, après la section G de l'annexe I, de la section H annexée au présent règlement.

2. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son édicition.

ANNEXE I

«SECTION H: Récupération salariale

1.00 Une mesure de récupération salariale correspondant à un congé sans traitement de 1,5 jour doit être appliquée, pour la période du 25 décembre 1996 au 31 mars 1997.

2.00 Le congé sans traitement peut être pris à un moment convenu avec le sous-ministre associé, avant le 31 décembre 1997, mais la récupération doit s'effectuer avant le 31 mars 1997 selon les paramètres en vigueur pour les employés de la fonction publique.»

27282

Gouvernement du Québec

Décret 276-97, 5 mars 1997

Loi sur Hydro-Québec
(L.R.Q., c. H-5)

Conditions et tarifs du service de transport pour l'accessibilité à son réseau

CONCERNANT le règlement numéro 659 d'Hydro-Québec sur les conditions et les tarifs du service de transport pour l'accessibilité à son réseau

ATTENDU QU'en vertu de l'article 22.0.1 de la Loi sur Hydro-Québec (L.R.Q., c. H-5), les conditions et les tarifs auxquels l'énergie est fournie sont fixés par règlement de la Société, celui-ci devant être soumis à l'approbation du gouvernement;

ATTENDU QUE le conseil d'administration d'Hydro-Québec, à sa réunion tenue le 14 février 1997, a adopté le règlement numéro 659 d'Hydro-Québec sur les conditions et les tarifs du service de transport pour l'accessibilité à son réseau, lequel abroge le règlement numéro 652 d'Hydro-Québec sur les conditions et les tarifs du service de transport en gros de l'électricité, approuvé par le décret 1559-96 du 11 décembre 1996;

ATTENDU QU'en vertu de l'article 12 de la Loi sur les règlements (L.R.Q., c. R-18.1), un projet de règlement peut être approuvé sans avoir fait l'objet de la publication prévue à l'article 8 de cette loi lorsque l'autorité qui l'approuve est d'avis que l'urgence de la situation l'impose;

ATTENDU QU'en vertu de l'article 18 de cette loi, un règlement peut entrer en vigueur dans un délai inférieur à celui prévu à l'article 17 de cette loi lorsque l'autorité qui l'approuve est d'avis que l'urgence de la situation l'impose;

ATTENDU QU'en vertu des articles 13 et 18 de cette loi, le motif justifiant l'absence de publication préalable et une telle entrée en vigueur doit être publié avec le règlement;

ATTENDU QUE, de l'avis du gouvernement, l'urgence due aux circonstances suivantes justifie l'absence de la publication préalable et une telle entrée en vigueur à l'égard de l'abrogation du règlement numéro 652 d'Hydro-Québec sur les conditions et les tarifs du service de transport en gros de l'électricité:

— Hydro-Québec s'apprête à déposer devant la «Federal Energy Regulatory Commission» une nou-

velle demande visant à obtenir un statut de négociant sur le marché de gros de l'électricité accompagnée du règlement numéro 659 d'Hydro-Québec sur les conditions et les tarifs du service de transport pour l'accessibilité à son réseau, approuvé par le gouvernement;

— Hydro-Québec pourra profiter de nouvelles occasions de vente aux États-Unis dès qu'elle pourra se prévaloir des conditions du nouveau cadre réglementaire américain;

— il y a lieu pour le gouvernement d'approuver le plus tôt possible le règlement numéro 659 d'Hydro-Québec sur les conditions et les tarifs du service de transport pour l'accessibilité à son réseau et d'abroger le règlement numéro 652 d'Hydro-Québec sur les conditions et les tarifs du service de transport en gros de l'électricité;

ATTENDU QU'il y a lieu d'approuver ce règlement;

IL EST ORDONNÉ, en conséquence, sur la recommandation du ministre d'État des Ressources naturelles:

QUE le règlement numéro 659 d'Hydro-Québec sur les conditions et les tarifs du service de transport pour l'accessibilité à son réseau, annexé au présent décret, soit approuvé.

Le greffier du Conseil exécutif,
MICHEL CARPENTIER

Règlement numéro 659 d'Hydro-Québec sur les conditions et les tarifs du service de transport pour l'accessibilité à son réseau

Loi sur Hydro-Québec
(L.R.Q., c. H-5, a. 22.0.1)

1. Les conditions d'application pour le service de transport fourni par Hydro-Québec sur son réseau sont prévues à l'annexe A intitulée «Contrat du service de transport d'Hydro-Québec pour l'accessibilité à son réseau».

2. Les tarifs du service de transport ferme et non ferme indiqués à cette annexe A sont les suivants:

1° Service ferme:

- a) Livraison annuelle: 71,09 \$/kW/an;
- b) Livraison mensuelle: 8,01 \$/kW/mois;
- c) Livraison hebdomadaire: 2,00 \$/kW/semaine;
- d) Livraison quotidienne: 0,40 \$/kW/jour;

2° Service non ferme:

- a) Livraison mensuelle: 8,01 \$/kW/mois;
- b) Livraison hebdomadaire: 2,00 \$/kW/semaine;
- c) Livraison quotidienne: 0,40 \$/kW/jour;
- d) Livraison horaire: 16,69 \$/MW/heure.

3. Le règlement numéro 652 d'Hydro-Québec sur les conditions et les tarifs du transport en gros de l'électricité, approuvé par le décret 1559-96 du 11 décembre 1996, est abrogé.

4. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} mai 1997, à l'exception de l'article 3 qui entre en vigueur le 14 mars 1997.

ANNEXE A

CONTRAT DU SERVICE DE TRANSPORT D'HYDRO-QUÉBEC POUR L'ACCESSIBILITÉ À SON RÉSEAU

TABLE DES MATIÈRES

I. CLAUSES COMMUNES RELATIVES AUX SERVICES

1 Définitions

- 1.1 Acheteur d'électricité
- 1.2 Agent désigné
- 1.3 Améliorations du réseau
- 1.4 Capacité réservée
- 1.5 Charge en réseau
- 1.6 Client admissible
- 1.7 Client du réseau intégré
- 1.8 Client du service de transport
- 1.9 Clients de charge locale
- 1.10 Comité d'exploitation du réseau
- 1.11 Commission
- 1.12 Convention d'exploitation du réseau
- 1.13 Convention de service
- 1.14 Coûts annuels de transport
- 1.15 Date du début du service
- 1.16 Délestage de charge
- 1.17 Demande
- 1.18 Demande complète
- 1.19 Dollar
- 1.20 Étude d'avant-projet
- 1.21 Étude d'impact sur le réseau
- 1.22 Fournisseur
- 1.23 Groupe de transport régional (RTG)
- 1.24 Installations d'attribution particulière
- 1.25 Interruption
- 1.26 Open Access Same-Time Information System (OASIS)

- 1.27 Part du ratio de charge
- 1.28 Partie I
- 1.29 Partie II
- 1.30 Partie III
- 1.31 Parties
- 1.32 Point(s) de livraison
- 1.33 Point(s) de réception
- 1.34 Pointe mensuelle du réseau de transport du transporteur
- 1.35 Pratiques usuelles des services publics
- 1.36 Receveur
- 1.37 Réduction
- 1.38 Régie
- 1.39 Réseau de transport
- 1.40 Ressource en réseau
- 1.41 Services auxiliaires
- 1.42 Service de transport
- 1.43 Service de transport de point à point
- 1.44 Service de transport en réseau intégré
- 1.45 Service de transport ferme à court terme de point à point
- 1.46 Service de transport ferme à long terme de point à point
- 1.47 Service de transport ferme de point à point
- 1.48 Service de transport non ferme de point à point
- 1.49 Transporteur
- 1.50 Vente à un tiers
- 1.51 Zone de contrôle
- 2 Procédures d'attribution initiale et de renouvellement**
 - 2.1 Attribution initiale de la capacité de transport disponible
 - 2.2 Priorité de réservation pour les clients existants du service ferme
- 3 Services auxiliaires**
 - 3.1 Service de programmation, de contrôle du réseau et de répartition
 - 3.2 Service de fourniture de puissance réactive et de contrôle de tension à partir des équipements de production
 - 3.3 Service de régulation et de contrôle de fréquence
 - 3.4 Service d'énergie involontaire
 - 3.5 Réserve d'exploitation — Service de réserve synchrone
 - 3.6 Réserve d'exploitation — Service de réserve supplémentaire
- 4 Open Access Same-Time Information System (OASIS)**
- 5 Compétence**
 - 5.1 Droit applicable
 - 5.2 Modification du Contrat de service de transport
- 6 Réciprocité**
- 7 Facturation et paiement**
 - 7.1 Procédure de facturation
 - 7.2 Intérêt sur les soldes impayés
 - 7.3 Défaut du client
- 8 Comptabilité pour l'utilisation du Contrat de service de transport par le transporteur**
 - 8.1 Revenus de transport
 - 8.2 Coûts et revenus des études
- 9 Demandes réglementaires**
- 10 Force majeure et indemnisation**
 - 10.1 Force majeure
 - 10.2 Indemnisation
- 11 Solvabilité**
- 12 Procédures de règlement des différends**
 - 12.1 Procédures internes de règlement des différends
 - 12.2 Procédures externes d'arbitrage
 - 12.3 Décisions d'arbitrage
 - 12.4 Coûts
 - 12.5 Droits en vertu de la Loi sur la Régie de l'énergie
- II. SERVICE DE TRANSPORT DE POINT À POINT**
 - Préambule**
 - 13. Nature du service de transport ferme de point à point**
 - 13.1 Durée
 - 13.2 Priorité de réservation
 - 13.3 Utilisation du service de transport ferme par le transporteur
 - 13.4 Conventions de service
 - 13.5 Obligations du client du service de transport pour les frais reliés à des installations additionnelles ou à une nouvelle répartition
 - 13.6 Réduction du service de transport ferme
 - 13.7 Classification du service de transport ferme
 - 13.8 Programmation du service de transport ferme de point à point
 - 14 Nature du service de transport non ferme de point à point**
 - 14.1 Durée
 - 14.2 Priorité de réservation

- 14.3 Utilisation du service de transport non ferme de point à point par le transporteur
- 14.4 Conventions de service
- 14.5 Classification du service de transport non ferme de point à point
- 14.6 Programmation du service de transport non ferme de point à point
- 14.7 Réduction ou interruption du service
- 15 Disponibilité du service**
 - 15.1 Conditions générales
 - 15.2 Détermination de la capacité de transport disponible
 - 15.3 Commencement du service en l'absence d'une convention de service signée
 - 15.4 Obligation de fournir un service de transport exigeant l'expansion ou la modification du réseau de transport
 - 15.5 Report du service
 - 15.6 Autres programmes de service de transport
 - 15.7 Pertes de puissance active
- 16 Responsabilités du client du service de transport**
 - 16.1 Conditions à respecter par les clients du service de transport
 - 16.2 Responsabilité du client du service de transport pour les ententes avec un tiers
- 17 Procédures pour les arrangements du service de transport ferme de point à point**
 - 17.1 Demande
 - 17.2 Demande complète
 - 17.3 Dépôt
 - 17.4 Avis de demande inadéquate
 - 17.5 Réponse à une demande complète
 - 17.6 Conclusion de la convention de service
 - 17.7 Prolongation pour le commencement du service
- 18 Procédures pour les arrangements du service de transport non ferme de point à point**
 - 18.1 Demande
 - 18.2 Demande complète
 - 18.3 Réservation du service de transport non ferme de point à point
 - 18.4 Détermination de la capacité de transport disponible
- 19 Procédures d'études supplémentaires pour les demandes de service de transport ferme de point à point**
 - 19.1 Avis de la nécessité d'une étude d'impact sur le réseau
 - 19.2 Convention d'étude d'impact sur le réseau et remboursement des coûts
 - 19.3 Procédures d'étude d'impact sur le réseau
 - 19.4 Procédures d'étude d'avant-projet
 - 19.5 Modifications de l'étude d'avant-projet
 - 19.6 Diligence dans l'exécution des nouvelles installations
 - 19.7 Service provisoire partiel
 - 19.8 Procédures expéditives pour les nouvelles installations
- 20 Procédures en cas d'incapacité du transporteur de terminer les nouvelles installations de transport pour le service de transport ferme de point à point**
 - 20.1 Retards dans la construction de nouvelles installations
 - 20.2 Solutions de rechange à l'addition initialement prévue d'installations
 - 20.3 Obligation de remboursement en cas d'additions non terminées aux installations
- 21 Stipulations concernant la construction et les services de transport sur les réseaux d'autres services publics**
 - 21.1 Responsabilité concernant les additions au réseau de tiers.
 - 21.2 Coordination des additions au réseau de tiers
- 22 Changements dans les caractéristiques de service**
 - 22.1 Modifications sur une base non ferme
 - 22.2 Modifications sur une base ferme
- 23 Vente ou cession du service de transport**
 - 23.1 Procédures de cession ou de transfert du service
 - 23.2 Limites en matière de cession ou de transfert de service
 - 23.3 Information sur la cession ou le transfert de service

24 Mesurage et correction du facteur de puissance au(x) point(s) de réception et de livraison

24.1 Obligations du client du service de transport

24.2 Accès du transporteur aux données du compteur

24.3 Facteur de puissance

25 Rémunération du service de transport

26 Récupération des coûts non recouvrables

27 Rémunération pour les coûts des nouvelles installations et de la nouvelle répartition

III. SERVICE DE TRANSPORT EN RÉSEAU INTÉGRÉ

Préambule

28 Nature du service de transport en réseau intégré

28.1 Étendue du service

28.2 Responsabilités du transporteur

28.3 Service de transport en réseau intégré

28.4 Service secondaire

28.5 Pertes de puissance active

28.6 Restrictions relatives à l'utilisation du service

29 Commencement du service

29.1 Condition préalable à la réception du service

29.2 Procédures de demande

29.3 Dispositions techniques à prendre avant le début du service

29.4 Installations du client du réseau intégré

29.5 Dépôt de la convention de service

30 Ressources en réseau

30.1 Désignation des ressources en réseau

30.2 Désignation de nouvelles ressources en réseau

30.3 Suppression des ressources en réseau

30.4 Exploitation des ressources en réseau

30.5 Obligation de nouvelle répartition du client du réseau intégré

30.6 Ententes de transport visant les ressources en réseau non reliées physiquement au réseau du transporteur

30.7 Restrictions visant la désignation de ressources en réseau

30.8 Utilisation de la capacité d'interface par le client du réseau intégré

30.9 Installations de transport appartenant au client du réseau intégré

31 Désignation de la charge en réseau

31.1 Charge en réseau

31.2 Nouvelles charges en réseau raccordées au réseau du transporteur

31.3 Charge en réseau non reliée physiquement au réseau du transporteur

31.4 Nouveaux points d'interconnexion

31.5 Changements dans les demandes de service

31.6 Mise à jour annuelle des renseignements sur la charge et les ressources

32 Procédures d'études supplémentaires pour les demandes de service de transport en réseau intégré

32.1 Avis de la nécessité d'une étude d'impact sur le réseau

32.2 Convention d'étude d'impact sur le réseau et remboursement des coûts

32.3 Procédures d'étude d'impact sur le réseau

32.4 Procédures d'étude d'avant-projet

33 Délestage de charge et réductions

33.1 Procédures

33.2 Contraintes de transport

33.3 Responsabilité des coûts occasionnés pour pallier les contraintes de transport

33.4 Réductions des livraisons programmées

33.5 Attribution des réductions

33.6 Délestage de charge

33.7 Fiabilité du système

34 Prix et frais

34.1 Prix requis mensuels

34.2 Détermination de la charge en réseau mensuelle du client du réseau intégré

34.3 Détermination de la charge mensuelle du réseau de transport du transporteur

34.4 Frais de nouvelle répartition

34.5 Récupération des coûts non recouvrables

35 Ententes d'exploitation

- 35.1 Exploitation en vertu de la convention d'exploitation du réseau
- 35.2 Convention d'exploitation du réseau
- 35.3 Comité d'exploitation du réseau

ANNEXE 1

Service de programmation, de contrôle du réseau et de répartition

ANNEXE 2

Service de fourniture de puissance réactive et de contrôle de tension à partir des équipements de production

ANNEXE 3

Service de régulation et de contrôle de fréquence

ANNEXE 4

Service d'énergie involontaire

ANNEXE 5

Réserve d'exploitation — Service de réserve synchrone

ANNEXE 6

Réserve d'exploitation — Service de réserve supplémentaire

ANNEXE 7

Service de transport ferme à long et à court terme de point à point

ANNEXE 8

Service de transport non ferme de point à point

APPENDICE A

Formule de convention de service pour le service de transport ferme de point à point

APPENDICE B

Formule de convention de service pour le service de transport non ferme de point à point

APPENDICE C

Méthodologie pour évaluer la capacité de transport disponible

APPENDICE D

Méthodologie pour exécuter une étude d'impact sur le réseau

APPENDICE E

Index des clients du service de transport de point à point

APPENDICE F

Convention de service pour le service de transport en réseau intégré

APPENDICE G

Convention d'exploitation du réseau

APPENDICE H

Revenus annuels requis de transport pour le service de transport en réseau intégré

APPENDICE I

Index des clients du service de transport en réseau intégré

I. CLAUSES COMMUNES RELATIVES AUX SERVICES**1. Définitions**

1.1 Acheteur d'électricité: L'entité qui achète la puissance et l'énergie devant être transportées en vertu du Contrat du service de transport.

1.2 Agent désigné: Toute entité qui prend des actions ou des responsabilités pour le compte du transporteur, d'un client admissible ou du client du service de transport, conformément au Contrat du service de transport.

1.3 Améliorations du réseau: Les modifications ou additions aux installations reliées au transport qui s'intègrent au réseau de transport global du transporteur et qui améliorent celui-ci à l'avantage général de tous les usagers de ce réseau de transport.

1.4 Capacité réservée: La puissance et l'énergie maximales que le transporteur accepte de transporter pour le client du service de transport au moyen du réseau de transport du transporteur entre le(s) point(s) de réception et le(s) point(s) de livraison en vertu de la partie II du Contrat du service de transport. La capacité réservée est exprimée en mégawatts, sans fractionnement, sur une base de soixante (60) minutes d'intervalle (à compter du début de chaque heure).

1.5 Charge en réseau: La charge qu'un client du réseau intégré désigne aux fins du service de transport en réseau intégré prévu à la partie III du Contrat du service de transport. La charge en réseau du client du réseau intégré comprend toute la charge alimentée par la production des ressources en réseau désignées par le client du réseau intégré. Un client du réseau intégré peut

décider de désigner moins que sa charge totale à titre de charge en réseau, mais il ne peut désigner une partie seulement de la charge à un point de livraison spécifique. Si le client admissible a choisi de ne pas désigner une charge donnée à des points de livraison spécifiques en tant que charge en réseau, il lui incombe de prendre des arrangements distincts aux termes de la partie II du Contrat du service de transport pour tout service de transport de point à point pouvant être nécessaire à l'égard de cette charge non désignée.

1.6 Client admissible: *i* Un service public d'électricité (y compris le transporteur et tout revendeur d'électricité), un organisme gouvernemental de revente d'électricité ou toute personne qui produit de l'électricité en vue de la vente pour la revente; l'énergie électrique vendue ou produite par une telle entité peut provenir des États-Unis, du Canada ou du Mexique; toutefois, cette entité n'a pas droit à un service de transport qui serait interdit par l'article 212 h (2) de la *Federal Power Act*, 16 U.S.C.; et *ii* tout client au détail choisissant séparément le service de transport conformément à un programme d'accès au détail mis sur pied par un État ou conformément à une offre volontaire du transporteur présentant séparément le service de transport au détail.

1.7 Client du réseau intégré: Une entité qui reçoit un service de transport conformément aux modalités du service de transport en réseau intégré du transporteur au sens de la partie III du Contrat du service de transport.

1.8 Client du service de transport: Tout client admissible (ou son agent désigné) qui *i* conclut une convention de service ou *ii* demande par écrit que le transporteur dépose auprès de la Régie une proposition de convention de service, non signée, pour recevoir le service de transport en vertu de la partie II du Contrat du service de transport. Lorsqu'il est utilisé dans les clauses communes relatives aux services incluses dans la partie I, ce terme comprend les clients qui reçoivent un service de transport en vertu de la partie II et de la partie III du Contrat du service de transport.

1.9 Clients de charge locale: Les clients au détail et en gros de l'électricité du transporteur au nom desquels le transporteur, en vertu d'une loi, d'une franchise, d'une exigence réglementaire ou d'un contrat, a assumé l'obligation de construire et d'exploiter le réseau du transporteur afin de répondre de façon fiable aux besoins de ces clients en électricité.

1.10 Comité d'exploitation du réseau: Un groupe formé de représentants du(des) client(s) du réseau intégré et du transporteur et établi pour coordonner les critères d'exploitation et autres facteurs techniques né-

cessaires à la mise en oeuvre du service de transport en réseau intégré prévu à la partie III du Contrat du service de transport.

1.11 Commission: La Federal Energy Regulatory Commission (des États-Unis), selon le Federal Power Act, 16 U.S.C.

1.12 Convention d'exploitation du réseau: Une convention signée renfermant les termes et conditions suivant lesquels le client du réseau intégré doit exploiter ses installations et les questions techniques et opérationnelles associées à la mise en oeuvre du service de transport en réseau intégré prévu à la partie III du Contrat du service de transport.

1.13 Convention de service: La convention initiale, ainsi que les modifications ou annexes y afférentes, conclue entre le client du service de transport et le transporteur pour le service fourni en vertu du Contrat du service de transport.

1.14 Coûts annuels de transport: Le coût annuel total du réseau de transport aux fins du service de transport en réseau intégré est égal à la somme précisée à l'appendice H jusqu'à sa modification par le transporteur ou par la Régie.

1.15 Date du début du service: La date à laquelle le transporteur commence à fournir le service aux conditions d'une convention de service dûment signée, ou la date à laquelle le transporteur commence à fournir le service conformément à l'article 15.3 ou à l'article 29.1 du Contrat du service de transport.

1.16 Délestage de charge: La diminution systématique de la demande du réseau par une baisse temporaire de la charge en réponse à une insuffisance de la capacité du réseau de transport ou d'une partie de celui-ci, à l'instabilité du réseau ou à des considérations de contrôle de tension aux termes de la partie III du Contrat du service de transport.

1.17 Demande: Une demande faite par un client admissible en vue d'obtenir un service de transport conformément au Contrat du service de transport.

1.18 Demande complète: Une demande qui répond à toutes les exigences d'information et autres exigences du Contrat du service de transport, y compris tout dépôt exigé.

1.19 Dollar: La monnaie ayant cours légal au Canada.

1.20 Étude d'avant-projet: Une étude d'ingénierie menée par le transporteur pour établir les modifications à apporter à son réseau de transport, y compris le coût et la date d'achèvement prévue de ces modifications, qui seront nécessaires pour fournir le service de transport requis.

1.21 Étude d'impact sur le réseau: Une évaluation par le transporteur *i* du caractère adéquat du réseau de transport pour satisfaire à une demande de service de transport ferme de point à point ou de service de transport en réseau intégré et *ii* de la nécessité d'engager des frais supplémentaires pour fournir un service de transport.

1.22 Fournisseur: L'entité qui fournit au(x) point(s) de réception la puissance et l'énergie à transporter.

1.23 Groupe de transport régional (RTG): Un organisme, qui regroupe sur une base volontaire, des propriétaires, des utilisateurs de transport et d'autres entités, approuvé par la Commission pour coordonner de façon efficace la planification du transport (et son expansion), son exploitation et son utilisation à l'échelle régionale (et interrégionale).

1.24 Installations d'attribution particulière: Les installations, en tout ou en partie, qui sont construites par le transporteur pour le seul usage ou profit d'un client spécifique du service de transport demandant un service en vertu du Contrat du service de transport. Les installations d'attribution particulière sont prévues dans la convention de service qui régit le service au client du service de transport et sont assujetties à l'approbation de la Régie.

1.25 Interruption: Une diminution du service de transport non ferme due à des raisons économiques conformément à l'article 14.7.

1.26 Open Access Same-Time Information System (OASIS): Le système d'information et les normes de conduite prévus à la partie 37 des règlements de la Commission, 18 C.F.R. (1996), (ci-après «partie 37 des règlements de la Commission»).

1.27 Part du ratio de charge: Rapport entre la charge en réseau du client du service de transport et la charge totale du transporteur, calculé toutes deux conformément aux articles 34.2 et 34.3 portant sur le service de transport en réseau intégré prévu à la partie III du Contrat du service de transport et calculé sur une base de douze mois rotatifs.

1.28 Partie I: Les définitions propres au Contrat du service de transport et les clauses communes relatives aux services présentées aux articles 2 à 12.

1.29 Partie II: Les articles 13 à 27 du Contrat du service de transport se rapportant au service de transport de point à point, de même que les clauses communes relatives aux services applicables de la partie I et les annexes et appendices pertinents.

1.30 Partie III: Les articles 28 à 35 du Contrat du service de transport se rapportant au service de transport en réseau intégré, de même que les clauses communes relatives aux services applicables de la partie I et les annexes et appendices pertinents.

1.31 Parties: Le transporteur et le client du service de transport qui reçoit le service en vertu du Contrat du service de transport.

1.32 Point(s) de livraison: Le(s) point(s) sur le réseau de transport du transporteur où la puissance et l'énergie transmises par le transporteur seront mises à la disposition du receveur conformément à la partie II du Contrat du service de transport. Le(s) point(s) de livraison sera(seront) précisé(s) dans la convention de service.

1.33 Point(s) de réception: Le(s) point(s) d'interconnexion sur le réseau de transport du transporteur où la puissance et l'énergie seront mises à la disposition du transporteur par le fournisseur en vertu de la partie II du Contrat du service de transport. Le(s) point(s) de réception sera(seront) précisé(s) dans la convention de service.

1.34 Pointe mensuelle du réseau de transport du transporteur: L'utilisation ferme maximale du réseau de transport du transporteur au cours d'un mois civil.

1.35 Pratiques usuelles des services publics: Les pratiques, méthodes et actes utilisés ou approuvés par une grande partie des services publics d'électricité pendant la période en cause, ou les pratiques, méthodes et actes qui, dans l'exercice d'un jugement raisonnable à la lumière des faits connus au moment où la décision a été prise, auraient pu permettre d'atteindre le résultat souhaité à un coût raisonnable en accord avec les pratiques usuelles en matière de commerce, de fiabilité, de sécurité et de rapidité. Les pratiques usuelles des services publics ne visent pas à se limiter exclusivement aux pratiques, méthodes ou actes optimaux, mais visent plutôt les pratiques, méthodes ou actes acceptables qui sont généralement acceptés dans la région.

1.36 Receveur: L'entité qui reçoit au(x) point(s) de livraison la puissance et l'énergie transmises par le transporteur.

1.37 Réduction: Une diminution du service de transport ferme ou non ferme, en réponse à une insuffisance de capacité de transport résultant des conditions de fiabilité du réseau.

1.38 Régie: La Régie de l'énergie au sens de la Loi sur la Régie de l'énergie (1996, c. 61).

1.39 Réseau de transport: Les installations possédées, contrôlées ou exploitées par le transporteur qui servent à fournir un service de transport en vertu de la partie II et de la partie III du Contrat du service de transport.

1.40 Ressource en réseau: Toute ressource de production désignée possédée ou achetée par un client du réseau intégré au sens du Contrat du service de transport applicable au service de transport en réseau intégré. Les ressources en réseau ne comprennent pas une ressource, ou une partie de ressource, visée par un engagement de vente à un tiers ou ne pouvant autrement répondre aux besoins de charge en réseau du client du réseau intégré, sur une base non interruptible.

1.41 Services auxiliaires: Les services nécessaires pour appuyer le transport de puissance et d'énergie des ressources aux charges, et maintenir une exploitation fiable du réseau de transport du transporteur, conformément aux pratiques usuelles des services publics.

1.42 Service de transport: Un service de transport de point à point fourni en vertu de la partie II du Contrat du service de transport sur une base ferme ou non ferme.

1.43 Service de transport de point à point: La réservation et le transport de puissance et d'énergie, que ce soit sur une base ferme ou non ferme, du(des) point(s) de réception au(x) point(s) de livraison en vertu de la partie II du Contrat du service de transport.

1.44 Service de transport en réseau intégré: Le service de transport prévu à la partie III du Contrat du service de transport.

1.45 Service de transport ferme à court terme de point à point: Le service de transport ferme de point à point au sens de la partie II du Contrat du service de transport pour une durée inférieure à un an.

1.46 Service de transport ferme à long terme de point à point: Le service de transport ferme de point à point au sens de la partie II du Contrat du service de transport, pour une durée d'un an ou plus.

1.47 Service de transport ferme de point à point: Le service de transport qui, au sens du Contrat du service de transport, est réservé ou programmé entre des points spécifiques de réception et de livraison conformément à la partie II du Contrat du service de transport.

1.48 Service de transport non ferme de point à point: Le service de transport de point à point qui, au sens du Contrat du service de transport, est réservé et programmé selon la disponibilité et est sujet à des réductions ou à des interruptions, comme il est prévu à l'article 14.7 de la partie II du Contrat du service de transport. Le service de transport non ferme de point à point est offert comme produit autonome pour des périodes allant d'une heure à un mois.

1.49 Transporteur: Hydro-Québec (ou son agent désigné).

1.50 Vente à un tiers: Toute vente en vue de la revente, dans le cadre d'un commerce inter-États, interprovincial ou international, à un acheteur d'électricité qui n'est pas désigné comme faisant partie de la charge en réseau au sens du service de transport en réseau intégré.

1.51 Zone de contrôle: Un réseau d'électricité ou une combinaison de réseaux d'électricité auquel s'applique un système commun de régulation automatique de la production afin:

(1) de faire correspondre, en tout temps, la puissance produite par les groupes turbines-alternateurs dans le(s) réseau(x) d'électricité et la puissance et l'énergie achetées auprès d'entités situées à l'extérieur du(des) réseau(x) d'électricité, avec la charge dans le(s) réseau(x) d'électricité;

(2) de maintenir les échanges programmés avec les autres zones de contrôle, dans les limites des pratiques usuelles des services publics;

(3) de maintenir la fréquence du(des) réseau(x) d'électricité dans des limites raisonnables, conformément aux pratiques usuelles des services publics; et

(4) de fournir une capacité de production suffisante pour maintenir des réserves d'exploitation conformément aux pratiques usuelles des services publics.

2. Procédures d'attribution initiale et de renouvellement

2.1 Attribution initiale de la capacité de transport disponible: Aux fins de déterminer si la capacité actuelle du réseau de transport du transporteur est adé-

quate pour répondre à une demande de service ferme en vertu du Contrat du service de transport, toutes les demandes complètes en vue d'obtenir un nouveau service de transport ferme qui seront reçues au cours de la période initiale de soixante (60) jours commençant à la date d'entrée en vigueur du Contrat du service de transport seront réputées avoir été déposées de façon simultanée. Un système de loterie géré par une partie indépendante servira à attribuer les priorités dans le cas des demandes complètes déposées simultanément. Toutes les demandes complètes en vue d'obtenir un service de transport ferme qui seront reçues après le délai initial de soixante (60) jours se verront attribuer une priorité conformément à l'article 13.2.

2.2 Priorité de réservation pour les clients existants du service ferme: Les clients existants du service ferme (besoins de marché de gros et de transport seulement, avec une durée de contrat d'un an ou plus) sont en droit de continuer d'utiliser le service de transport du transporteur à l'expiration, à la reconduction ou au renouvellement de leur contrat. Cette priorité de réservation de transport ne dépend pas du fait que le client existant continue à acheter la puissance et l'énergie du transporteur, ou choisit d'acheter la puissance et l'énergie d'un autre fournisseur. Si, à la fin de la durée du contrat, le réseau de transport du transporteur ne peut pas répondre à toutes les demandes de service de transport, le client existant de service ferme doit accepter une durée de contrat au moins égale à celle d'une demande concurrente de la part d'un nouveau client admissible et accepter de payer le taux juste et raisonnable courant approuvé par la Régie pour ce service. Cette priorité de réservation de transport pour les clients existants du service ferme est un droit qui se continue et qui peut être exercé à la fin de tous les contrats fermes d'un an ou plus.

3. Services auxiliaires

Les services auxiliaires sont nécessaires au service de transport afin de maintenir la fiabilité dans et entre les zones de contrôle visées par le service de transport. Le transporteur est tenu de fournir, et le client du service de transport est tenu d'acheter, les services auxiliaires suivants: *i* programmation, contrôle du réseau et répartition et *ii* fourniture de puissance réactive et contrôle de tension à partir des équipements de production.

Le transporteur est tenu d'offrir les services auxiliaires suivants uniquement au client du service de transport qui alimente une charge dans la zone de contrôle du transporteur: *i* régulation et contrôle de fréquence, *ii* énergie involontaire, *iii* réserve synchrone d'exploitation et *iv* réserve supplémentaire d'exploitation. Le client

du service de transport qui alimente une charge dans la zone de contrôle du transporteur est tenu d'acquiescer ces services auxiliaires, que ce soit auprès du transporteur, d'un tiers ou de source interne. Le client du service de transport ne peut pas refuser l'offre de services auxiliaires du transporteur à moins de démontrer qu'il a acquis les services auxiliaires auprès d'une autre source. Le client du service de transport doit énoncer dans sa demande les services auxiliaires qu'il achètera du transporteur.

Advenant l'usage non autorisé des services auxiliaires de la part du client du service de transport, ce dernier doit payer au transporteur 150 % des frais applicables prévus aux annexes 1 à 6.

Les différents services auxiliaires, ainsi que les prix et/ou méthodes de rémunération sont décrits aux annexes jointes au Contrat du service de transport qui font partie intégrante du Contrat du service de transport. Si le transporteur offre un rabais à une entreprise affiliée ou réduit le taux des services auxiliaires pour ses propres transactions, il doit offrir en même temps le même taux réduit pour les services auxiliaires à tous les clients admissibles. Toute information concernant les taux réduits des services auxiliaires doit être affichée sur l'OASIS conformément à la partie 37 des règlements de la Commission. De plus, les rabais aux entreprises non affiliées doivent être offerts sans discrimination induue. Les articles 3.1 à 3.6 ci-après énumèrent les six services auxiliaires.

3.1 Service de programmation, de contrôle du réseau et de répartition: Les prix et/ou la méthodologie sont indiqués à l'annexe 1.

3.2 Service de fourniture de puissance réactive et de contrôle de tension à partir des équipements de production: Les prix et/ou la méthodologie sont indiqués à l'annexe 2.

3.3 Service de régulation et de contrôle de fréquence: Le cas échéant, les prix et/ou la méthodologie sont indiqués à l'annexe 3.

3.4 Service d'énergie involontaire: Le cas échéant, les prix et/ou la méthodologie sont indiqués à l'annexe 4.

3.5 Réserve d'exploitation — Service de réserve synchrone: Le cas échéant, les prix et/ou la méthodologie sont indiqués à l'annexe 5.

3.6 Réserve d'exploitation — Service de réserve supplémentaire: Le cas échéant, les prix et/ou la méthodologie sont indiqués à l'annexe 6.

4. Open Access Same-Time Information System (OASIS)

Les termes et conditions relatifs à l'OASIS (système d'information en un même temps sur l'accessibilité au réseau) et les normes de conduite sont énoncés au 18 CFR § 37 des règlements de la Commission (Open Access Same-Time Information System and Standards of Conduct for Public Utilities). Advenant que la capacité de transport disponible, telle qu'affichée sur l'OASIS, soit insuffisante pour répondre à une demande de service de transport ferme, des études supplémentaires peuvent être nécessaires, comme il est prévu aux articles 19 et 32 du Contrat du service de transport.

5. Compétence

5.1 Droit applicable: Le présent Contrat du service de transport est régi par les lois de la province de Québec et doit être interprété en conséquence.

5.2 Modification du Contrat du service de transport: Les taux, les termes et les conditions du Contrat du service de transport sont assujettis aux décisions, ordonnances, règles et règlements de la Régie, tels qu'ils sont modifiés de temps à autre.

6. Réciprocité

Le client du service de transport qui reçoit un service de transport conformément au Contrat du service de transport convient de fournir un service de transport comparable au transporteur, à des termes et conditions semblables, au moyen des installations qui sont utilisées pour le transport d'électricité dans le commerce inter-États, interprovincial et international et qui sont possédées, contrôlées ou exploitées par le client du service de transport ou par ses sociétés affiliées. Le client du service de transport qui appartient à un syndicat d'électricité (*Power Pool*) ou à un groupe de transport régional accepte aussi de fournir un service de transport comparable aux membres de ce syndicat d'électricité ou de ce groupe de transport régional, à des termes et conditions semblables, au moyen des installations qui sont utilisées pour le transport d'électricité dans le commerce inter-États, interprovincial et international et qui sont possédées, contrôlées ou exploitées par le client du service de transport ou par ses sociétés affiliées. Cette exigence de réciprocité s'applique aussi à tout client admissible qui possède, contrôle ou exploite des installations de transport et qui utilise un intermédiaire, comme un revendeur d'électricité, pour demander un service de transport conformément au Contrat du service de transport. Si le client du service de transport ne possède pas, ne contrôle pas ni n'exploite des installations de transport, il doit inclure dans sa demande une déclaration sous serment

d'un de ses dirigeants dûment autorisés ou d'autres représentants selon laquelle la demande ne vise pas à aider un client admissible à se soustraire aux exigences de cette stipulation.

Le client du service de transport doit aussi démontrer, lorsqu'il présente sa demande, que les propriétaires ou les locataires des réseaux de transport qui achemineront la puissance et l'énergie des fournisseurs et des receveurs acceptent de fournir un service de transport comparable au transporteur, à des termes et conditions semblables, au moyen des installations utilisées dans leur réseau de transport. Aux fins du présent paragraphe, cette démonstration est réputée faite si les propriétaires ou les locataires des réseaux de transport ont un contrat de service de transport pour l'accessibilité à leur réseau approuvé par la Commission conformément à l'*Ordonnance 888 du 24 avril 1996* (ci-après «*Ordonnance 888*»), ou si une société affiliée à de tels locataires ou propriétaires a reçu une autorisation de la Commission de vendre à des prix de marché.

7. Facturation et paiement

7.1 Procédure de facturation: Dans un délai raisonnable après le premier jour de chaque mois, le transporteur doit présenter au client du service de transport une facture pour les frais de tous les services fournis en vertu du Contrat du service de transport au cours du mois écoulé. La facture doit être acquittée par le client du service de transport dans les vingt (20) jours suivant sa réception. Tous les paiements doivent être faits en fonds disponibles immédiatement et payables au transporteur ou par virement télégraphique à une banque indiquée par le transporteur.

7.2 Intérêt sur les soldes impayés: Le taux d'intérêt sur les sommes impayées (y compris les sommes placées en fidéicommis) est 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 est calculé à partir de la date d'échéance jusqu'à la date du paiement de la facture. Quand les paiements sont faits par la poste, les factures sont réputées payées à la date de réception par le transporteur.

7.3 Défaut du client: Advenant le défaut du client du service de transport, pour quelque raison autre qu'un différend sur la facturation comme il est énoncé ci-dessous, de payer le transporteur au plus tard à la date d'échéance susmentionnée, et si ce défaut de paiement n'est pas corrigé dans les trente (30) jours civils après que le transporteur a mis le client du service de transport en demeure de corriger ce défaut, le client du service de

transport est réputé en défaut. En pareil cas, le transporteur peut intenter une procédure auprès de la Régie pour mettre fin au service, mais ne peut y mettre fin tant que la Régie n'a pas approuvé une telle demande. En cas de différend sur la facturation entre le transporteur et le client du service de transport, le transporteur continuera à fournir le service en vertu de la convention de service tant que le client du service de transport *i* continuera à faire tous les paiements qui ne sont pas en litige et *ii* versera dans un compte en fidéicommis indépendant la partie en litige de la facture, en attendant le règlement de ce différend. Si le client du service de transport omet de satisfaire à ces deux exigences pour le maintien du service, le transporteur peut alors donner avis au client du service de transport de son intention de suspendre le service dans soixante (60) jours, conformément à la politique de la Régie.

8. Comptabilité pour l'utilisation du Contrat du service de transport par le transporteur

Le transporteur doit comptabiliser les sommes suivantes tel que décrit ci-après:

8.1 Revenus de transport: Inscrire dans un compte ou un sous-compte distinct de revenus d'exploitation, les revenus qu'il tire du service de transport quand il fait des ventes à un tiers en vertu de la partie II du Contrat du service de transport.

8.2 Coûts et revenus des études: Inscrire dans un compte ou un sous-compte distinct de dépenses d'exploitation reliées au transport, les frais dûment imputables aux dépenses engagées pour exécuter les études d'impact sur le réseau ou les études d'avant-projet que mène le transporteur pour déterminer s'il doit construire de nouvelles installations de transport ou y apporter des améliorations pour ses propres usages, y compris en vue de ventes à un tiers en vertu du Contrat du service de transport; et inclure dans un compte ou un sous-compte distinct de revenus d'exploitation, les revenus que le transporteur reçoit pour les études d'impact sur le réseau ou les études d'avant-projet réalisées quand ces sommes sont indiquées et identifiées de façon séparée dans la facturation du client du service de transport en vertu du Contrat du service de transport.

9. Demandes réglementaires

Aucune stipulation du Contrat du service de transport ou d'une convention de service ne saurait être interprétée comme ayant une incidence quelconque sur le droit du transporteur de faire une demande unilatérale à la Régie en vue d'un changement dans les taux, termes et conditions, frais, classes de services, convention de service, décision, ordonnance, règle ou règlement en vertu

de la Loi sur la Régie de l'énergie et conformément aux décisions, ordonnances, règles et règlements de la Régie promulgués en application de celle-ci.

Aucune stipulation du Contrat du service de transport ou d'une convention de service ne saurait être interprétée comme ayant une incidence quelconque sur la capacité de toute partie recevant un service en vertu du Contrat du service de transport, d'exercer ses droits aux termes de la Loi sur la Régie de l'énergie et conformément aux décisions, ordonnances, règles et règlements de la Régie promulgués en application de celle-ci.

10. Force majeure et indemnisation

10.1 Force majeure: S'entend des cas fortuits, conflits de travail, actes de l'ennemi public, guerres, insurrections, émeutes, incendies, tempêtes ou inondations, explosions, bris ou accidents des machines ou de l'équipement, réductions, ordonnances, réglementations ou restrictions imposées par un gouvernement militaire ou des autorités civiles légalement établies, ou toute autre cause indépendante de la volonté d'une partie. Ni le transporteur ni le client du service de transport ne seront jugés en défaut à l'égard de toute obligation prévue au Contrat du service de transport s'ils sont dans l'impossibilité d'exécuter l'obligation du fait d'une force majeure. Toutefois, la partie dont l'exécution de ses obligations en vertu du Contrat du service de transport est empêchée par un cas de force majeure doit faire tous les efforts raisonnables pour exécuter ses obligations prévues au Contrat du service de transport.

10.2 Indemnisation: Le client du service de transport est tenu, en tout temps, de prendre fait et cause pour le transporteur et de l'indemniser pour tous les dommages, pertes, demandes, notamment les demandes et procédures liées à des blessures ou au décès d'une personne ou à des dommages matériels, réclamations, poursuites, recouvrements, coûts et dépenses, frais judiciaires, honoraires d'avocats, et toutes les autres obligations envers un tiers, qui découlent ou résultent de l'exécution par le transporteur de ses obligations en vertu du Contrat du service de transport au nom du client du service de transport, sauf en cas de négligence ou de faute intentionnelle du transporteur.

11. Solvabilité

Aux fins d'établir la capacité du client du service de transport de remplir ses obligations liées au service prévu aux présentes, le transporteur peut imposer des mesures raisonnables de vérification de la solvabilité. Cette enquête de solvabilité sera faite conformément aux pratiques usuelles du commerce. De plus, le transporteur peut exiger que le client du service de transport four-

nisse et maintienne en vigueur pendant la durée de la convention de service une lettre de crédit irrévocable et inconditionnelle à titre de garantie du respect de ses responsabilités et obligations en vertu du Contrat du service de transport, ou une autre forme de garantie proposée par le client du service de transport et acceptable pour le transporteur ainsi que conforme aux pratiques commerciales établies selon la loi du Québec, qui protège le transporteur contre le risque de non-paiement.

12. Procédures de règlement des différends

12.1 Procédures internes de règlement des différends: Les différends entre un client du service de transport et le transporteur à propos du service de transport prévu au Contrat du service de transport (à l'exclusion des demandes visant la modification des taux ou toute autre modification du Contrat du service de transport, ou de toute convention de service conclue en vertu du Contrat du service de transport, lesquelles doivent être présentées directement à la Régie pour règlement), doivent être renvoyés à un représentant principal désigné par le transporteur et à un représentant principal du client du service de transport en vue d'un règlement sur une base informelle aussi rapidement que possible. Si les représentants désignés sont incapables de résoudre le différend dans les trente (30) jours [ou dans tout autre délai convenu entre les parties] par consentement mutuel, ce différend peut être soumis à l'arbitrage et résolu conformément aux procédures énoncées ci-après.

12.2 Procédures externes d'arbitrage: L'arbitrage demandé en vertu du Contrat du service de transport doit être mené par un seul arbitre neutre désigné par les parties. Si les parties ne s'entendent pas sur le choix d'un seul arbitre dans les dix (10) jours de la soumission du différend à l'arbitrage, chaque partie choisira un arbitre qui siégera à un tribunal de trois membres. Les deux arbitres ainsi nommés devraient alors, dans les vingt (20) jours, choisir un troisième arbitre pour présider le tribunal d'arbitrage. Dans chacun des cas, les arbitres doivent être compétents en matière de services publics d'électricité, y compris les questions de transport d'électricité et de l'électricité en vrac, et ils ne doivent pas avoir de liens importants commerciaux ou financiers, antérieurs ou actuels, avec l'une des parties à l'arbitrage (sauf relativement à un arbitrage antérieur). Les arbitres doivent donner à chaque partie la possibilité d'être entendue et, sauf stipulation contraire aux présentes, ils doivent mener l'arbitrage, en général, en conformité avec le Code de procédure civile du Québec (L.R.Q., c. C-25), ainsi qu'avec les règlements applicables de la Régie, le cas échéant, ou les règles applicables d'un groupe de transport régional. Les procédures d'arbitrage doivent avoir lieu à Montréal, Québec.

12.3 Décisions d'arbitrage: Sauf entente contraire, le(s) arbitre(s) doit (doivent) rendre une décision dans les quatre-vingt-dix (90) jours de sa (leur) nomination et aviser les parties par écrit de la décision et en énoncer les motifs. Le(s) arbitre(s) n'est (ne sont) autorisé(s) qu'à interpréter et appliquer les stipulations du Contrat du service de transport et de toute convention de service conclue en vertu du Contrat du service de transport, et il(s) n'a (ont) pas le pouvoir de les modifier de quelque façon que ce soit. La décision du(des) arbitre(s) est sans appel et lie les parties, et le jugement sur la sentence peut être inscrit auprès de tout tribunal compétent. La décision ne peut être portée en appel qu'au motif que la conduite de l'arbitre (des arbitres), ou la décision même, constituerait une violation des normes énoncées dans le *Code de procédure civile* du Québec. La décision finale de l'arbitre doit aussi être déposée auprès de la Régie.

12.4 Coûts: Chaque partie assume ses propres coûts engagés au cours de la procédure d'arbitrage et les coûts suivants, le cas échéant:

(A) les honoraires de l'arbitre choisi par la partie pour siéger au tribunal de trois membres et la moitié des honoraires du troisième arbitre choisi; ou

(B) la moitié des honoraires de l'arbitre unique choisi par les parties.

12.5 Droits en vertu de la Loi sur la Régie de l'énergie: Aucune stipulation du présent article ne saurait limiter le droit d'une partie de déposer une plainte devant la Régie, selon les dispositions applicables de la *Loi sur la Régie de l'énergie*.

II. SERVICE DE TRANSPORT DE POINT À POINT

Préambule

Le transporteur fournira un service de transport ferme et non ferme de point à point conformément aux termes et conditions applicables au Contrat du service de transport. Le service de transport de point à point est offert pour la réception de puissance et d'énergie à un (des) point(s) de réception désigné(s) et le transport de cette puissance et de cette énergie à un (des) point(s) de livraison désigné(s).

13. Nature du service de transport ferme de point à point

13.1 Durée: La durée minimale du service de transport ferme de point à point est d'une journée et sa durée maximale est stipulée dans la convention de service.

13.2 Priorité de réservation: Le service de transport ferme à long terme de point à point est offert selon le principe du premier arrivé, premier servi, c'est-à-dire dans l'ordre chronologique de réservation du service par chaque client du service de transport. Les réservations pour le service de transport ferme à court terme de point à point sont conditionnelles à la durée de la transaction demandée. Si les demandes dépassent la capacité du réseau de transport, les demandes de service à plus long terme peuvent avoir priorité sur celles à plus court terme jusqu'à concurrence des dates limites suivantes: un jour avant le commencement du service quotidien, une semaine avant le commencement du service hebdomadaire et un mois avant le commencement du service mensuel. Avant la date limite, si la capacité de transport disponible n'est pas suffisante pour satisfaire à toutes les demandes, le client admissible qui a réservé un service de plus court terme a un droit de préemption pour égaliser la demande de service à plus long terme avant de perdre sa priorité de réservation. Après la date limite, le service commencera conformément aux conditions de la partie II du Contrat du service de transport. Une réservation de service de transport ferme de point à point aura toujours priorité sur le service de transport non ferme de point à point en vertu du Contrat du service de transport. Tout service de transport ferme à long terme de point à point aura une priorité de réservation égale à celle des clients de charge locale et des clients du réseau intégré. Les priorités de réservation pour les clients existants du service de transport ferme sont stipulées à l'article 2.2.

13.3 Utilisation du service de transport ferme par le transporteur: Le transporteur sera assujéti aux taux, aux termes et aux conditions prévus à la partie II du Contrat du service de transport lorsqu'il fera des ventes à un tiers en vertu *i* de conventions signées à compter de la date à laquelle le Contrat du service de transport entrera en vigueur ou *ii* de conventions signées avant la date susmentionnée pour lesquelles la régie exige que les produits soient indiqués séparément, dès la date précisée par la Régie. Le transporteur tiendra une comptabilité distincte, conformément à l'article 8, pour toute utilisation du service de transport de point à point dans le but de faire des ventes à un tiers.

13.4 Conventions de service: Le transporteur doit offrir une convention normalisée relative au service de transport ferme de point à point (appendice A) au client admissible lorsque celui-ci soumet une demande complète pour obtenir le service de transport ferme de point à point. Les conventions de service signées renfermant l'information exigée aux termes du Contrat du service de transport doivent être déposées auprès de la Régie conformément aux règlements applicables de la Régie.

13.5 Obligations du client du service de transport pour les frais reliés à des installations additionnelles ou à une nouvelle répartition: Dans les cas où le transporteur établit que le réseau de transport ne peut pas fournir de service de transport ferme de point à point (1) sans compromettre ou réduire la fiabilité du service pour les clients de charge locale, pour les clients du réseau intégré et pour les autres clients du service de transport utilisant un service de transport ferme de point à point ou (2) sans nuire à la capacité du transporteur de satisfaire à ses engagements contractuels fermes antérieurs envers d'autres, le transporteur sera contraint d'étendre ou d'améliorer son réseau de transport en vertu de l'article 15.4. Le client du service de transport doit accepter de dédommager le transporteur pour les additions nécessaires aux installations de transport aux termes de l'article 27. Dans la mesure où le transporteur peut alléger une contrainte du réseau de façon plus économique en ayant une nouvelle répartition des ressources du transporteur au lieu de construire des améliorations du réseau, il doit le faire à condition que le client admissible accepte de dédommager le transporteur, conformément à l'article 27. Les frais relatifs à une nouvelle répartition, à l'amélioration du réseau ou à des installations d'attribution particulière qui seront facturés au client du service de transport en vertu du Contrat du service de transport seront précisés dans la convention de service avant le début du service.

13.6 Réduction du service de transport ferme: Si une réduction dans le réseau de transport du transporteur, ou une partie de celui-ci, est nécessaire pour maintenir une exploitation fiable du réseau, des réductions seront faites de façon non discriminatoire à la transaction (aux transactions) qui a(ont) pour effet d'alléger les contraintes. Si plusieurs transactions doivent être réduites, dans la mesure du possible et conformément aux pratiques usuelles des services publics, les réductions s'appliqueront proportionnellement aux clients de charge locale du transporteur, aux clients du réseau intégré et aux clients du service de transport utilisant un service de transport ferme de point à point. Toutes les réductions seront faites sur une base non discriminatoire; toutefois, le service de transport non ferme de point à point est subordonné au service de transport ferme. Quand le transporteur établit qu'il existe une urgence de nature électrique dans son réseau de transport et met en oeuvre des procédures d'urgence pour réduire le service de transport ferme, le client du service de transport doit faire les réductions requises à la demande du transporteur. Toutefois, le transporteur se réserve le droit de réduire, en tout ou en partie, le service de transport ferme prévu au Contrat du service de transport si, à sa seule discrétion, un état d'urgence ou toute autre condition imprévisible compromet ou détériore la fiabilité de son réseau de transport. Le transporteur avisera en temps opportun tous les clients du service de transport touchés des réductions programmées.

13.7 Classification du service de transport ferme

a) Le client du service de transport qui utilise un service de transport ferme de point à point peut (1) changer ses points de réception et de livraison pour obtenir un service sur une base non ferme conformément à l'article 22.1 ou (2) demander la modification des points de réception ou de livraison sur une base ferme conformément à l'article 22.2.

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

c) Le transporteur doit fournir des livraisons fermes de puissance et d'énergie du(des) point(s) de réception au(x) point(s) de livraison. Chaque point de réception où une capacité de transport ferme est réservée par le client du service de transport doit être stipulé dans la convention de service de transport ferme de point à point avec une réservation de capacité correspondante associée à chaque point de réception. Chaque point de livraison où une capacité de transport ferme est réservée par le client du service de transport doit être stipulé dans la convention de service de transport ferme de point à point avec une réservation de capacité correspondante associée à chaque point de livraison. La capacité réservée pour le client du service de transport correspondra au plus élevé des montants suivants: (1) la somme des réservations de capacité au(x) point(s) de réception ou (2) la somme des réservations de capacité au(x) point(s) de livraison. Le client du service de transport se verra facturer sa capacité réservée conformément à l'annexe 7. Le client du service de transport ne peut pas dépasser sa capacité réservée ferme à chaque point de réception et à chaque point de livraison, sauf stipulation contraire à l'article 22. Advenant qu'un client du service de transport (y compris les ventes à un tiers par le transporteur) dépasse sa capacité réservée ferme à un point de réception ou de livraison, le client du service de transport paiera au transporteur un montant égal à 150 % des frais applicables en vertu de l'annexe 7 pour la capacité excédant la capacité réservée ferme.

13.8 Programmation du service de transport ferme de point à point: Les programmes relatifs au service de transport ferme de point à point du client du service de transport doivent être soumis au transporteur au plus tard à 10 h la veille du début du service. Les programmes soumis après 10 h seront respectés, si possible. Les

programmes d'heure en heure de livraison de puissance et d'énergie doivent être présentés par unités de 1 000 kW/heure. Les clients du service de transport dans la zone de service du transporteur ayant plusieurs demandes de service de transport à un point de réception, chacune étant inférieure à 1 000 kW/heure, peuvent regrouper leurs demandes de service à un point de réception commun en unités de 1 000 kW/heure à des fins de programmation et de facturation. Les changements de programmation seront permis jusqu'à trente (30) minutes avant le début de l'heure suivante à condition que le fournisseur et le receveur s'entendent aussi sur la modification du programme. Le transporteur fournira à l'opérateur du réseau du fournisseur, des programmes d'heure en heure équivalents à ceux que fournit le receveur (sauf s'ils sont réduits pour des pertes) et doit livrer la puissance et l'énergie convenues dans ces programmes. Si le client du service de transport, le fournisseur ou le receveur révisé un programme ou y met fin, il doit aussitôt en aviser le transporteur, et le transporteur est en droit d'ajuster en conséquence le programme pour la puissance et l'énergie à recevoir et à livrer.

14. Nature du service de transport non ferme de point à point

14.1 Durée: Le service de transport non ferme de point à point sera offert pendant des périodes allant d'une (1) heure à un (1) mois. Toutefois, l'acheteur du service de transport non ferme de point à point aura droit de réserver une séquence de période de service (comme une séquence de période mensuelle sans devoir attendre l'expiration de la première période pour demander une autre période mensuelle) de sorte que la durée totale pour laquelle s'applique la réservation soit supérieure à un mois, sous réserve des exigences de l'article 18.3.

14.2 Priorité de réservation: Le service de transport non ferme de point à point est offert à partir de la capacité de transport qui excède ce qui est nécessaire pour un service fiable aux clients de charge locale, aux clients du réseau intégré et aux autres clients du service de transport qui utilisent un service de transport ferme à court et à long terme de point à point. Une plus grande priorité sera attribuée aux réservations ayant une plus grande durée de service. Advenant que le réseau de transport soit assujéti à des contraintes, les demandes concurrentes d'une durée équivalente seront classées par priorité d'après le prix le plus élevé offert par le client admissible pour le service de transport. Les clients admissibles qui ont déjà réservé un service de plus court terme ont un droit de préemption pour égaler la demande de service de plus long terme avant d'être évincés. Le service de transport à l'intention des clients du réseau intégré à partir de ressources autres que les ressources en réseau désignées aura priorité sur tout service de transport non ferme de point à point. Le service de

transport non ferme de point à point par un (des) point(s) de réception et un (des) point(s) de livraison secondaires aura la priorité de réservation la plus basse en vertu du Contrat du service de transport.

14.3 Utilisation du service de transport non ferme de point à point par le transporteur: Le transporteur sera assujéti aux taux, termes et conditions prévus à la partie II du Contrat du service de transport lorsqu'il fera des ventes à un tiers *i* en vertu de conventions signées à compter de la date à laquelle le Contrat du service de transport entrera en vigueur ou *ii* de conventions signées avant la date susmentionnée pour lesquelles la Régie exige que les produits soient indiqués séparément, dès la date précisée par la Régie. Le transporteur tiendra une comptabilité distincte, conformément à l'article 8, pour toute utilisation d'un service de transport non ferme de point à point dans le but de faire des ventes à un tiers.

14.4 Conventions de service: Le transporteur doit offrir une convention normalisée relative au service de transport non ferme de point à point (appendice B) au client admissible lorsque celui-ci soumet pour la première fois une demande complète pour obtenir un service de transport non ferme de point à point conformément au Contrat du service de transport. Les conventions de service signées renfermant l'information exigée aux termes du Contrat du service de transport doivent être déposées auprès de la Régie conformément aux règlements applicables de la Régie.

14.5 Classification du service de transport non ferme de point à point: Le service de transport non ferme de point à point doit être offert aux termes et conditions prévus à la partie II du Contrat du service de transport. Le transporteur n'accepte aucune obligation en vertu du Contrat du service de transport de planifier son réseau de transport afin d'avoir une capacité suffisante pour un service de transport non ferme de point à point. Les parties qui demandent un service de transport non ferme de point à point pour le transport d'électricité ferme le font en comprenant tout à fait que ce service dépend de la disponibilité et peut subir des réductions ou interruptions aux termes du Contrat du service de transport. Si un client du service de transport (y compris les ventes à un tiers par le transporteur) excède sa réservation de capacité non ferme à un point de réception ou de livraison quelconque, le client du service de transport paiera au transporteur 150 % des frais applicables conformément à l'annexe 8 pour la capacité qui a excédé la capacité réservée non ferme. Le service de transport non ferme de point à point doit inclure le transport d'énergie sur une base horaire et le transport de la puissance et de l'énergie programmées à court terme sur une base quotidienne, hebdomadaire ou mensuelle mais sans dépasser la réservation d'un mois pour quelque demande, conformément à l'annexe 8.

14.6 Programmation du service de transport non ferme de point à point: Les programmes pour le service de transport non ferme de point à point doivent être soumis au transporteur au plus tard à 10 h la veille du début du service. Les programmes soumis après 10 h seront respectés, si possible. Les programmes d'heure en heure de livraison d'énergie doivent être présentés par unités de 1 000 kW/heure. Les clients du service de transport dans la zone de service du transporteur ayant plusieurs demandes de service de transport à un point de réception, chacune étant inférieure à 1 000 kW/heure, peuvent regrouper leurs demandes de service à un point commun de réception en unités de 1 000 kW/heure. Les changements de programmation seront permis jusqu'à trente (30) minutes avant le début de l'heure suivante à condition que le fournisseur et le receveur s'entendent aussi sur la modification du programme. Le transporteur fournira à l'opérateur du réseau du fournisseur, des programmes d'heure en heure équivalents à ceux que fournit le receveur (sauf s'ils sont réduits pour des pertes) et doit livrer la puissance et l'énergie convenues dans ces programmes. Si le client du service de transport, le fournisseur ou le receveur révise un programme ou y met fin, il doit immédiatement en aviser le transporteur, et le transporteur est en droit d'ajuster en conséquence le programme pour la puissance et l'énergie à recevoir et à livrer.

14.7 Réduction ou interruption du service: Le transporteur se réserve le droit de réduire, en tout ou en partie, le service de transport non ferme de point à point fourni en vertu du Contrat du service de transport pour des raisons de fiabilité, quand une urgence ou un autre imprévu menace de compromettre ou de détériorer la fiabilité de son réseau de transport. Le transporteur se réserve le droit d'interrompre, en tout ou en partie, le service de transport non ferme de point à point prévu en vertu du Contrat du service de transport pour des raisons économiques afin d'accepter (1) une demande de service de transport ferme, (2) une demande de service de transport non ferme de point à point de plus longue durée, (3) une demande de service de transport non ferme de point à point de durée égale à un prix plus élevé ou (4) une demande de service de transport pour des clients du réseau intégré à partir de ressources non désignées. Le transporteur interrompra ou réduira aussi le service au client du service de transport dans la mesure où les livraisons pour le transport seront interrompues ou réduites au(x) point(s) de réception. Au besoin, les réductions ou interruptions seront faites sur une base non discriminatoire à la (aux) transaction(s) qui allège(nt) effectivement les contraintes; cependant, le service de transport non ferme de point à point sera subordonné au service de transport ferme. Si plusieurs transactions doivent être réduites ou interrompues, dans la mesure du possible et conformément aux pratiques usuelles des services publics, les réductions ou interruptions seront

faites aux transactions ayant la durée la moins longue (par exemple, les transactions horaires non fermes seront réduites ou interrompues avant les transactions quotidiennes non fermes, et les transactions quotidiennes non fermes seront réduites ou interrompues avant les transactions hebdomadaires non fermes). Le service de transport à l'intention des clients du réseau intégré à partir de ressources autres que les ressources en réseau désignées aura priorité sur tout service de transport non ferme de point à point en vertu du Contrat du service de transport. Le service de transport non ferme de point à point par le(s) point(s) de réception et de livraison secondaires aura une priorité moins grande que tout service de transport non ferme de point à point en vertu du Contrat du service de transport. Le transporteur donnera un préavis de réduction ou d'interruption lorsqu'un tel préavis peut être donné conformément aux pratiques usuelles des services publics.

15. Disponibilité du service

15.1 Conditions générales: Le transporteur fournira un service de transport ferme et non ferme de point à point sur, par et à travers son réseau de transport à tout client du service de transport qui aura satisfait aux exigences de l'article 16.

15.2 Détermination de la capacité de transport disponible: Une description de la méthodologie spécifique suivie par le transporteur pour évaluer la capacité de transport disponible affichée sur l'OASIS du transporteur (article 4) se trouve à l'appendice C du Contrat du service de transport. Advenant qu'il puisse ne pas exister de capacité de transport suffisante pour répondre à une demande de service, le transporteur réagira en réalisant une étude d'impact sur le réseau.

15.3 Commencement du service en l'absence d'une convention de service signée: Si le transporteur et le client du service de transport qui demande un service de transport ferme ou non ferme de point à point ne peuvent pas s'entendre sur tous les termes et conditions de la convention de service de point à point, le transporteur doit déposer auprès de la Régie, dans les trente (30) jours de la date à laquelle le client du service de transport fournit un avis écrit qui oblige le transporteur à le faire, une convention de service de point à point non signée qui contient des termes et conditions jugés acceptables par le transporteur pour le service de transport demandé. Le transporteur commencera à fournir un service de transport sous réserve du consentement du client du service de transport i à payer au transporteur le prix que la Régie déterminera ultérieurement comme étant juste et raisonnable et ii à respecter les termes et conditions du Contrat du service de transport, y compris les dépôts de garanties acceptables dont il est question à l'article 17.3.

15.4 Obligation de fournir un service de transport exigeant l'expansion ou la modification du réseau de transport: Si le transporteur établit qu'il ne peut pas répondre favorablement à une demande complète visant un service de transport ferme de point à point à cause de l'insuffisance de capacité sur son réseau de transport, le transporteur agira avec diligence pour étendre ou modifier son réseau de transport afin de fournir le service de transport ferme réclamé, à condition que le client du service de transport accepte de payer les coûts s'y rapportant au transporteur, conformément aux conditions de l'article 27. Le transporteur se conformera aux pratiques usuelles des services publics pour décider de la nécessité de nouvelles installations et en ce qui concerne la conception et la construction de ces installations. L'obligation vise seulement les installations que le transporteur est en droit d'étendre ou de modifier.

15.5 Report du service: Le transporteur peut reporter la fourniture d'un service jusqu'à la fin de la construction des nouvelles installations de transport ou des améliorations nécessaires afin de fournir le service de transport ferme de point à point, dès lors que le transporteur établit que, sans ces nouvelles installations ou améliorations, la fourniture du service demandé aurait pour effet de compromettre ou de détériorer la fiabilité de tout service ferme existant.

15.6 Autres programmes de service de transport: Les clients admissibles recevant un service de transport en vertu d'autres ententes déposées auprès de la Régie peuvent continuer à recevoir ce service en vertu de ces ententes jusqu'à ce qu'elles soient éventuellement modifiées par la Régie.

15.7 Pertes de puissance active: Des pertes de puissance active sont associées à tous les services de transport. Le transporteur n'est pas obligé de fournir les pertes de puissance active. Le client du service de transport est responsable de remplacer les pertes associées aux services de transport telles qu'établies par le transporteur. Les facteurs applicables de perte de puissance active sont les suivants: un taux de 7 % du débit horaire maximal tel que mesuré au(x) point(s) de réception.

Le transporteur se réserve le droit de remplacer ce taux par des taux spécifiques, qui peuvent varier selon les chemins de transport et les périodes. Ces nouveaux taux sont affichés sur l'OASIS.

16. Responsabilités du client du service de transport

16.1 Conditions à respecter par les clients du service de transport: Le transporteur fournira le service de

transport de point à point seulement si les conditions suivantes sont remplies par le client du service de transport:

a) le client du service de transport a déposé une demande complète de service;

b) le client du service de transport répond aux critères de solvabilité énoncés à l'article 11;

c) le client du service de transport aura des mesures en place pour tout autre service de transport nécessaire afin d'effectuer la livraison des équipements de production au transporteur avant le début du service en vertu de la partie II du Contrat du service de transport;

d) le client du service de transport convient de payer pour toutes installations construites et facturables à ce client conformément à la partie II du Contrat du service de transport, que le client du service de transport utilise ou non le service pendant la durée complète de sa réservation; et

e) le client du service de transport a signé une convention de service de point à point ou a accepté de recevoir le service conformément à l'article 15.3.

16.2 Responsabilité du client du service de transport pour les ententes avec un tiers: Les arrangements de programmation qui peuvent être imposés par les autres réseaux électriques relèvent de la responsabilité du client du service de transport qui demande le service. À moins d'une renonciation de la part du transporteur, le client du service de transport doit donner un avis au transporteur en désignant ces réseaux et en les autorisant à programmer la puissance et l'énergie devant être transportées par le transporteur, conformément à la partie II du Contrat du service de transport, au nom du receveur au point de livraison ou du fournisseur au point de réception. Toutefois, le transporteur s'engage à faire des efforts raisonnables pour aider le client du service de transport à prendre de tels arrangements, y compris, mais sans s'y limiter, fournir l'information ou les données requises par cet autre réseau électrique, conformément aux pratiques usuelles des services publics.

17. Procédures pour les arrangements du service de transport ferme de point à point

17.1 Demande: Toute demande de service de transport ferme de point à point pour des périodes d'un an ou plus doit comprendre une demande écrite adressée à: Hydro-Québec, 75, boulevard René-Lévesque ouest, Montréal (Québec), H2Z 1A4, au moins soixante (60) jours avant le mois civil au cours duquel le service doit commencer. Le transporteur examinera les demandes

quant à ce service ferme dans des délais plus brefs si possible. Les demandes de service ferme pour des périodes de moins d'un an sont assujetties à des procédures expéditives qui doivent être négociées entre les parties dans les délais impartis en vertu de l'article 17.5. Toutes les demandes de service de transport ferme de point à point doivent être soumises en inscrivant les renseignements énumérés ci-après sur l'OASIS du transporteur. Avant l'implantation de l'OASIS du transporteur, une demande complète peut être soumise de la façon suivante: i) en transmettant l'information requise au transporteur par télécopieur ou ii) en fournissant l'information par téléphone sur la ligne téléphonique du transporteur où l'heure d'appel est enregistrée. Chacune de ces méthodes permettra d'obtenir un dossier horodaté pour établir la priorité de la demande.

17.2 Demande complète: Une demande complète doit fournir tous les renseignements prévus aux décisions, ordonnances, règles et règlements de la Régie, y compris, mais sans s'y limiter, ce qui suit:

i. l'identité, l'adresse, le numéro de téléphone et le numéro de télécopieur de l'entité qui demande le service;

ii. une déclaration selon laquelle l'entité qui demande le service est ou sera au début du service un client admissible en vertu du Contrat du service de transport;

iii. la localisation du(des) point(s) de réception et du(des) point(s) de livraison et l'identité des fournisseurs et des receveurs;

iv. la localisation de l'installation (des installations) de production fournissant la puissance et l'énergie et la localisation de la charge desservie ultimement par la puissance et l'énergie transportées. Le transporteur traitera cette information comme étant confidentielle, sauf dans la mesure où sa divulgation est requise par le Contrat du service de transport, par un règlement ou par une ordonnance judiciaire, à des fins de fiabilité, conformément aux pratiques usuelles des services publics ou conformément aux ententes de partage d'information sur le transport des RTG. Le transporteur traitera cette information conformément aux normes de conduite prévues à la partie 37 des règlements de la Commission;

v. une description des caractéristiques de livraison de la puissance et de l'énergie devant être livrées;

vi. une estimation de la puissance et de l'énergie devant être livrées au receveur;

vii. la date du début du service et la durée du service de transport requis; et

viii. la capacité de transport requise pour chaque point de réception et chaque point de livraison sur le réseau de transport du transporteur; les clients peuvent regrouper leurs demandes de services afin de satisfaire à l'exigence de capacité de transport minimale.

Le transporteur traitera ces renseignements conformément aux normes de conduite prévues à la partie 37 des règlements de la Commission.

17.3 Dépôt: Une demande complète de service de transport ferme de point à point doit aussi être accompagnée d'un dépôt, soit du prix d'un mois à l'égard de la capacité réservée, soit du prix complet à l'égard de la capacité réservée dans le cas des demandes de service inférieures à un mois. Si la demande est rejetée par le transporteur parce qu'elle ne répond pas aux conditions de service énoncées aux présentes, ou dans le cas de demandes de service liées à des soumissionnaires perdants dans un appel de propositions, ce dépôt sera retourné avec intérêt, moins les frais raisonnables engagés par le transporteur pour examiner la demande du soumissionnaire perdant. Le dépôt sera aussi retourné avec intérêt, moins les frais raisonnables engagés par le transporteur, si ce dernier ne peut pas terminer les nouvelles installations nécessaires pour fournir le service. Si une demande est retirée ou si le client admissible décide de ne pas conclure de convention de service pour le service de transport ferme de point à point, le dépôt sera remboursé dans son intégralité, avec intérêt, moins les frais raisonnables engagés par le transporteur dans la mesure où ces frais n'auront pas déjà été récupérés par le transporteur auprès du client admissible. Le transporteur fournira au client admissible une comptabilité complète de tous les frais déduits du dépôt remboursé, et le client admissible pourra la contester en cas de désaccord sur les frais déduits. Les dépôts liés à la construction de nouvelles installations sont assujettis aux stipulations de l'article 19. Si une convention de service pour un service de transport ferme de point à point est signée, le dépôt, avec intérêt, sera retourné au client du service de transport à l'expiration de la convention de service pour le service de transport ferme de point à point. L'intérêt applicable sera de deux points de pourcentage supérieur au taux d'intérêt préférentiel commercial annuel alors en vigueur et annoncé de temps à autre par la Banque de Montréal, à son bureau principal de Montréal, Québec, et il sera calculé à compter du jour où le chèque de dépôt sera porté au crédit du compte du transporteur.

17.4 Avis de demande inadéquate: Si une demande ne répond pas aux exigences du Contrat du service de transport, le transporteur doit informer des motifs de ce défaut l'entité qui demande le service dans les quinze (15) jours de la réception de sa demande. Le transporteur tentera de corriger les défauts mineurs de la de-

mande par des communications informelles avec le client admissible. Si ces efforts n'aboutissent pas, le transporteur retournera la demande, avec le dépôt majoré de l'intérêt. À la réception d'une nouvelle demande ou d'une demande révisée répondant entièrement aux exigences de la partie II du Contrat du service de transport, le client admissible se verra attribuer une nouvelle priorité conforme à la date de la demande nouvelle ou révisée.

17.5 Réponse à une demande complète: À la suite de la réception d'une demande complète relative à un service de transport ferme de point à point, le transporteur doit établir la capacité de transport disponible, conformément à l'article 15.2. Le transporteur doit aviser le client admissible dès que possible, mais au plus tard trente (30) jours après la date de réception d'une demande complète, soit *i* qu'il pourra fournir le service sans faire d'étude d'impact sur le réseau, soit *ii* qu'une telle étude est nécessaire pour évaluer l'impact de la demande, conformément à l'article 19.1.

17.6 Conclusion de la convention de service: Si le transporteur établit qu'une étude d'impact sur le réseau n'est pas requise et que le service peut être fourni, il doit en aviser le client admissible dès que possible, mais au plus tard trente (30) jours après réception de la demande complète. Quand il est nécessaire de procéder à une étude d'impact sur le réseau, les stipulations de l'article 19 régissent la conclusion d'une convention de service. Si le client admissible omet de signer et de retourner la convention de service ou de demander le dépôt d'une convention de service non signée, conformément à l'article 15.3, dans les quinze (15) jours après sa présentation par le transporteur, il sera réputé avoir retiré ou résilié sa demande et tout dépôt soumis sera remboursé avec intérêt. Aucune stipulation des présentes ne saurait limiter le droit d'un client admissible de déposer une autre demande après ce retrait et cette résiliation.

17.7 Prolongation pour le commencement du service: Le client du service de transport peut obtenir jusqu'à cinq (5) prolongations d'une année chacune pour le commencement du service. Le client du service de transport peut reporter le service en payant des frais de réservation annuels non remboursables équivalant au prix d'un mois du service de transport ferme pour chaque année ou fraction d'année. Si, pendant une prolongation pour le commencement du service, un client admissible soumet une demande complète pour un service de transport ferme et si cette demande ne peut être acceptée qu'en libérant tout ou partie de la capacité réservée du client du service de transport, la capacité réservée initiale sera libérée, sauf si la condition suivante est remplie. Dans les trente (30) jours, le client du service de

transport initial convient de payer le taux du service de transport ferme de point à point pour sa capacité réservée à compter de la nouvelle date du début du service. Advenant que le client du service de transport décide de libérer la capacité réservée, les frais de réservation payés en tout ou partie antérieurement ne seront pas restitués.

18. Procédures pour les arrangements du service de transport non ferme de point à point

18.1 Demande: Les clients admissibles désireux d'obtenir un service de transport non ferme de point à point doivent présenter une demande complète au transporteur. Les demandes doivent être soumises en inscrivant les renseignements énumérés ci-après sur l'OASIS du transporteur. Avant l'implantation de l'OASIS du transporteur, une demande complète peut être soumise de la manière suivante: *i* en transmettant l'information requise au transporteur par télécopieur ou *ii* en fournissant l'information par téléphone sur la ligne téléphonique du transporteur où l'heure d'appel est enregistrée. Chacune de ces méthodes permettra d'obtenir un dossier horodaté pour établir la priorité de la demande.

18.2 Demande complète: Une demande complète doit fournir tous les renseignements prévus aux décisions, ordonnances, règles et règlements de la Régie, y compris, mais sans s'y limiter, ce qui suit:

i. l'identité, l'adresse, le numéro de téléphone et le numéro de télécopieur de l'entité qui demande le service;

ii. une déclaration selon laquelle l'entité qui demande le service est ou sera au commencement du service un client admissible en vertu du Contrat du service de transport;

iii. le(s) point(s) de réception et le(s) point(s) de livraison;

iv. la capacité maximale requise à chaque point de réception et point de livraison; et

v. les dates et heures proposées pour commencer le service de transport en vertu des présentes et y mettre fin.

En plus des renseignements susmentionnés, s'il est nécessaire de le faire pour bien évaluer les conditions du réseau, le transporteur peut aussi demander au client du service de transport de fournir les renseignements suivants:

vi. la localisation électrique de la source initiale de l'électricité devant être transportée conformément à la demande de service du client du service de transport; et

vii. la localisation électrique de la charge ultime.

Le transporteur traitera les renseignements exigés sous *vi* et *vii* comme étant confidentiels, à la demande du client du service de transport, sauf dans la mesure où la divulgation de ces renseignements est exigée en vertu du Contrat du service de transport, ou par un règlement ou une ordonnance judiciaire, à des fins de fiabilité conformément aux pratiques usuelles des services publics ou conformément aux ententes de partage d'informations sur le transport des RTG. Le transporteur traitera ces renseignements conformément aux normes de conduite prévues à la partie 37 des règlements de la Commission.

18.3 Réservation du service de transport non ferme de point à point: Les demandes de service mensuel doivent être soumises pas plus tôt que soixante (60) jours avant le commencement du service; les demandes de service hebdomadaire doivent être soumises pas plus tôt que quatorze (14) jours avant le commencement du service; les demandes de service quotidien doivent être soumises pas plus tôt que deux (2) jours avant le commencement du service; et les demandes de service horaire doivent être soumises pas plus tôt qu'à 8 heures la veille du commencement du service. Les demandes de service reçues après 10 h la veille du jour où le service doit commencer seront acceptées dans la mesure du possible.

18.4 Détermination de la capacité de transport disponible: Après réception d'une proposition de programme, le transporteur décidera, sur une base non discriminatoire, de la capacité de transport disponible conformément à l'article 15.2. Cette décision doit être prise dès qu'il est raisonnablement pratique de le faire après réception de cette proposition de programme, mais au plus tard dans les délais suivants pour les durées de service suivantes: *i* trente (30) minutes pour le service horaire, *ii* trente (30) minutes pour le service quotidien, *iii* quatre (4) heures pour le service hebdomadaire et *iv* deux (2) jours pour le service mensuel.

19. Procédures d'études supplémentaires pour les demandes de service de transport ferme de point à point

19.1 Avis de la nécessité d'une étude d'impact sur le réseau: Après avoir reçu une demande de service, le transporteur doit établir sur une base non discriminatoire s'il est nécessaire de procéder à une étude d'impact

sur le réseau. Une description de la méthodologie suivie par le transporteur pour mener une étude d'impact sur le réseau est fournie à l'appendice D. Si le transporteur établit la nécessité d'une étude d'impact sur le réseau pour pouvoir accepter le service demandé, il doit en informer le client admissible dès que possible. En pareil cas, le transporteur doit, dans les trente (30) jours de la réception d'une demande complète, présenter une convention d'étude d'impact sur le réseau dans laquelle le client admissible s'engage à rembourser au transporteur les frais d'exécution de l'étude d'impact sur le réseau requise. Pour qu'une demande de service demeure une demande complète, le client admissible doit signer la convention d'étude d'impact sur le réseau et la renvoyer au transporteur dans les quinze (15) jours. Si le client admissible décide de ne pas signer la convention d'étude d'impact sur le réseau, sa demande sera réputée retirée et son dépôt lui sera retourné avec intérêt, conformément à l'article 17.3.

19.2 Convention d'étude d'impact sur le réseau et remboursement des coûts:

i. La convention d'étude d'impact sur le réseau devra spécifier clairement les frais maximums applicables, d'après l'estimation faite par le transporteur du coût réel, et le temps nécessaire pour réaliser l'étude d'impact sur le réseau. Les frais ne sauraient excéder le coût réel de l'étude. Dans l'exécution de l'étude d'impact sur le réseau, le transporteur s'appuie, dans la mesure où il est raisonnablement pratique de le faire, sur des études existantes de planification de transport. Le client admissible ne se verra pas imputer de frais pour ces études existantes; toutefois, le client admissible sera tenu de payer les frais liés à toute modification apportée aux études de planification existantes qui sera raisonnablement nécessaire pour évaluer l'incidence de la demande de service du client admissible sur le réseau de transport.

ii. Si, en réponse aux demandes de service formulées par plusieurs clients admissibles en relation avec le même appel de propositions concurrentielles, une seule étude d'impact sur le réseau suffit au transporteur pour accepter ces demandes de service, le coût de cette étude sera réparti au prorata entre les clients admissibles.

iii. Quant aux études d'impact sur le réseau menées par le transporteur pour son propre compte, le transporteur en inscrira le coût conformément à l'article 8.

19.3 Procédures d'étude d'impact sur le réseau: Dès la réception d'une convention d'étude d'impact sur le réseau signée, le transporteur agira avec diligence pour terminer l'étude d'impact sur le réseau requise dans un délai de soixante (60) jours. L'étude d'impact sur le réseau doit identifier toutes les limitations du

réseau et les options concernant une nouvelle répartition, les installations d'attribution particulière additionnelles ou les améliorations de réseau requises afin de fournir le service exigé. Advenant que le transporteur ne puisse terminer l'étude d'impact sur le réseau requise dans ce délai, il doit en aviser le client admissible ainsi que donner une date approximative d'achèvement et expliquer les raisons pour lesquelles un délai additionnel est nécessaire afin de terminer les études exigées. Une copie de l'étude d'impact sur le réseau terminée et des documents de travail y afférents doit être mise à la disposition du client admissible. Le transporteur fera preuve de la même diligence pour exécuter l'étude d'impact sur le réseau pour un client admissible que pour exécuter ses propres études. Le transporteur doit, dès l'achèvement de l'étude d'impact sur le réseau, aviser le client admissible si le réseau de transport sera adéquat pour accepter la demande de service, en tout ou en partie, ou si aucuns frais ne devront vraisemblablement être engagés pour de nouvelles installations de transport ou des améliorations. Pour qu'une demande demeure une demande complète, dans les quinze (15) jours de l'achèvement de l'étude d'impact sur le réseau, le client admissible doit signer une convention de service ou demander le dépôt d'une convention de service non signée, conformément à l'article 15.3, sous peine de voir la demande réputée résiliée et retirée.

19.4 Procédures d'étude d'avant-projet: Si une étude d'impact sur le réseau montre que des additions ou des améliorations doivent être apportées au réseau de transport pour répondre à la demande de service du client admissible, le transporteur, dans les trente (30) jours de l'achèvement de l'étude d'impact sur le réseau, doit remettre au client admissible une convention d'étude d'avant-projet en vertu de laquelle le client admissible s'engage à rembourser au transporteur le coût de l'exécution de l'étude d'avant-projet requise. Pour qu'une demande de service demeure une demande complète, le client admissible doit signer la convention d'étude d'avant-projet et la renvoyer au transporteur dans les quinze (15) jours. Si le client admissible décide de ne pas signer la convention d'étude d'avant-projet, sa demande sera réputée retirée et son dépôt lui sera retourné avec intérêt conformément à l'article 17.3. Dès réception d'une convention d'étude d'avant-projet signée, le transporteur agira avec diligence pour terminer l'étude d'avant-projet requise dans un délai de soixante (60) jours. Si le transporteur est incapable de terminer l'étude d'avant-projet dans le délai imparti, le transporteur s'engage à aviser le client du service de transport et à lui fournir une estimation du temps nécessaire pour en arriver à un résultat final avec une explication des motifs pour lesquels un délai additionnel est requis afin de terminer l'étude. Une fois terminée, l'étude d'avant-projet inclura une estimation de bonne foi du coût des installations d'attribution particulière devant être im-

puté au client du service de transport, *ii* de la part adéquate du client du service de transport quant au coût de toute amélioration du réseau requise, comme il est établi conformément aux stipulations de la partie II du Contrat du service de transport, et *iii* du délai requis pour terminer cette construction et commencer à fournir le service demandé. Le client du service de transport doit remettre au transporteur une lettre de crédit ou toute autre forme raisonnable de garantie acceptable pour le transporteur qui équivaut au coût des nouvelles installations ou des améliorations conformément aux pratiques commerciales établies selon la loi du Québec. Le client du service de transport a un délai de trente (30) jours pour signer une convention de service ou demander le dépôt d'une convention de service non signée et pour fournir la lettre de crédit ou toute autre forme de garantie requise, sous peine de voir sa demande cesser d'être une demande complète et être réputée résiliée et retirée.

19.5 Modifications de l'étude d'avant-projet: Tout changement dans la conception qui découle de l'incapacité de localiser ou de construire les installations tel que proposé exigera l'élaboration d'une estimation de bonne foi révisée. De nouvelles estimations faites de bonne foi seront aussi exigées en cas de nouvelles exigences législatives ou réglementaires entrant en vigueur avant l'achèvement de la construction ou dans d'autres circonstances indépendantes de la volonté du transporteur ayant une incidence importante sur le coût final des nouvelles installations ou des améliorations devant être imputé au client du service de transport conformément aux stipulations de la partie II du Contrat du service de transport.

19.6 Diligence dans l'exécution des nouvelles installations: Le transporteur agira avec diligence pour ajouter les installations requises ou améliorer son réseau de transport dans un délai raisonnable. Le transporteur n'améliorera pas son réseau de transport existant ou planifié pour fournir le service de transport ferme de point à point requis si en ce faisant il compromet la fiabilité du réseau ou compromet ou détériore autrement le service ferme existant.

19.7 Service provisoire partiel: Si le transporteur établit qu'il n'aura pas la capacité de transport adéquate pour fournir la quantité entière de la demande complète d'un service de transport ferme de point à point, le transporteur a néanmoins l'obligation d'offrir et de fournir la partie du service de transport ferme de point à point demandé qu'il peut accepter sans l'ajout d'installations et par une nouvelle répartition. Toutefois, le transporteur ne saurait être tenu de fournir la quantité supplémentaire requise de service de transport ferme de point à point qui exige l'ajout d'installations ou des améliorations du réseau de transport tant que ces installations ou améliorations n'auront pas été mises en service.

19.8 Procédures expéditives pour les nouvelles installations: Au lieu des procédures énoncées ci-dessus, le client admissible a la possibilité d'accélérer le processus en demandant au transporteur de présenter en même temps, avec les résultats des études exigées, une «convention de service accélérée» en vertu de laquelle le client admissible accepterait de dédommager le transporteur pour tous les coûts encourus conformément au Contrat du service de transport. Pour exercer cette option, le client admissible doit exiger par écrit une convention de service accélérée qui couvre tous les éléments susmentionnés dans les trente (30) jours de la réception des résultats de l'étude d'impact sur le réseau qui identifie les nouvelles installations ou les améliorations nécessaires ou les frais encourus pour fournir le service demandé. Bien que le transporteur accepte de fournir au client admissible sa meilleure estimation des coûts des nouvelles installations et des autres coûts pouvant être encourus, cette estimation ne saurait lier le transporteur, et le client admissible doit s'engager par écrit à dédommager le transporteur pour tous les frais encourus conformément aux stipulations du Contrat du service de transport. Le client admissible doit signer et renvoyer cette convention de service accélérée dans les quinze (15) jours de sa réception, sous peine de voir sa demande de service cesser d'être une demande complète et être réputée résiliée et retirée.

20. Procédures en cas d'incapacité du transporteur de terminer les nouvelles installations de transport pour le service de transport ferme de point à point

20.1 Retards dans la construction de nouvelles installations: Si un événement se produit et qu'il empêche de façon importante de respecter les délais d'exécution des nouvelles installations ou de pouvoir les terminer, le transporteur s'engage à en aviser promptement le client du service de transport. En pareil cas, le transporteur doit, dans les trente (30) jours de l'avis donné au client du service de transport de ces retards, convoquer une réunion technique avec le client du service de transport afin d'évaluer les autres solutions disponibles pour le client du service de transport. Le transporteur doit aussi mettre à la disposition du client du service de transport les études et les documents de travail concernant les retards, y compris tous les renseignements en sa possession qui sont raisonnablement nécessaires au client du service de transport pour évaluer toute solution de rechange.

20.2 Solutions de rechange à l'addition initialement prévue d'installations: Lorsque le processus d'examen prévu à l'article 20.1 établit qu'il existe une ou plusieurs solutions de rechange au projet de construction prévu à l'origine, le transporteur doit présenter ces solutions de rechange pour qu'elles soient exami-

nées par le client du service de transport. Si, à la suite de l'examen des solutions de rechange, le client du service de transport souhaite maintenir sa demande complète sous réserve de la construction des installations de rechange, il peut exiger que le transporteur remette une convention de service révisée relative au service de transport ferme de point à point. Si la solution de rechange ne vise qu'un service de transport non ferme de point à point, le transporteur s'engage à remettre promptement une convention de service relativement au service de transport non ferme de point à point pour fournir ce service. Advenant que le transporteur conclue qu'il n'existe aucune solution de rechange raisonnable et en cas de désaccord du client du service de transport, ce dernier peut se prévaloir des procédures de règlement des différends prévues à l'article 12 ou en référer à la Régie pour le règlement du différend.

20.3 Obligation de remboursement en cas d'additions non terminées aux installations: Si le transporteur et le client du service de transport conviennent mutuellement qu'il n'existe aucune autre solution de rechange raisonnable et que le service exigé ne puisse être fourni à partir de la capacité existante conformément aux conditions de la partie II du Contrat du service de transport, l'obligation de fournir le service de transport ferme de point à point demandé se termine, et le dépôt fait par le client du service de transport doit être retourné, avec intérêt, conformément à l'article 17.3. Toutefois, le client du service de transport est responsable de tous les frais encourus avec prudence par le transporteur pendant la période où la construction a été suspendue.

21. Stipulations concernant la construction et les services de transport sur les réseaux d'autres services publics

21.1 Responsabilité concernant les additions au réseau de tiers: Le transporteur ne saurait être responsable de conclure des ententes pour l'ingénierie, les demandes d'autorisation et la construction nécessaires d'installations de transport ou de distribution sur le(s) réseau(x) de toute autre entité ou pour l'obtention de toute approbation réglementaire de ces installations. Le transporteur fera des efforts raisonnables pour aider le client du service de transport à obtenir de telles ententes, y compris, mais sans s'y limiter, en fournissant des renseignements ou données requis par cet autre réseau électrique conformément aux pratiques usuelles des services publics.

21.2 Coordination des additions au réseau de tiers: Dans l'éventualité où le besoin d'installations de transport ou d'améliorations serait identifié conformément aux stipulations de la partie II du Contrat du service de transport, et si ces améliorations exigent en plus l'ajout

d'installations de transport sur d'autres réseaux, le transporteur est en droit de coordonner la construction sur son propre réseau avec la construction exigée par les autres. Le transporteur, après consultation du client du service de transport et des représentants de ces autres réseaux, peut reporter la construction de ses nouvelles installations de transport si les nouvelles installations de transport sur un autre réseau ne peuvent être exécutées en temps opportun. Le transporteur doit aviser le client du service de transport par écrit des motifs de toute décision de report de la construction et des problèmes particuliers à régler avant de commencer ou de reprendre la construction des nouvelles installations. Dans les soixante (60) jours de la réception d'un avis écrit de la part du transporteur de son intention de reporter la construction conformément au présent article, le client du service de transport peut contester la décision en conformité avec les procédures de règlement des différends prévues à l'article 12 ou en référer à la Régie pour un règlement du différend.

22. Changements dans les caractéristiques de service

22.1 Modifications sur une base non ferme: Le client du service de transport utilisant un service de transport ferme de point à point peut exiger que le transporteur fournisse un service de transport sur une base non ferme à des points de réception et de livraison autres que ceux qui sont prévus dans la convention de service («points de réception et de livraison secondaires») pour des quantités n'excédant pas sa réservation de capacité ferme, sans engager des coûts additionnels de service de transport non ferme de point à point ni signer une nouvelle convention de service, sous réserve des conditions suivantes:

a) Le service fourni aux points de réception et de livraison secondaires sera non ferme seulement et selon les disponibilités et ne saurait déplacer un service ferme ou non ferme réservé ou programmé par un tiers en vertu du Contrat du service de transport ou par le transporteur pour le compte de ses clients de charge locale.

b) La somme des services de transport ferme et non ferme de point à point fournis au client du service de transport en tout temps conformément au présent article ne saurait excéder la capacité réservée dans la convention de service pertinente en vertu de laquelle ces services sont fournis.

c) Le client du service de transport conserve le droit de programmer le service de transport ferme de point à point aux points de réception et de livraison prévus dans la convention de service pertinente pour le montant de sa réservation initiale de capacité.

d) Le service aux points de réception et de livraison secondaires sur une base non ferme ne saurait exiger le dépôt d'une demande de service de transport non ferme de point à point en vertu du Contrat du service de transport. Toutefois, toutes les autres exigences de la partie II du Contrat du service de transport (à l'exception des prix de transport) s'appliquent au service de transport sur une base non ferme aux points de réception et de livraison secondaires.

22.2 Modifications sur une base ferme: Toute demande faite par un client du service de transport en vue de modifier les points de réception et de livraison sur une base ferme doit être traitée comme une nouvelle demande de service conformément à l'article 17 des présentes, sauf que le client du service de transport ne saurait être tenu de payer un dépôt additionnel si la réservation de capacité n'excède pas le montant réservé dans la convention de service existante. Lorsque cette nouvelle demande est déposée, le client du service de transport conserve son droit de priorité pour le service ferme aux points de réception et de livraison existants qui sont prévus à sa convention de service.

23. Vente ou cession du service de transport

23.1 Procédures de cession ou de transfert du service: Sous réserve de l'approbation de la Régie quant à toute procédure nécessaire, un client du service de transport peut vendre, céder ou transférer tout ou partie de ses droits en vertu de sa convention de service, mais seulement à un autre client admissible (le cessionnaire). Le client du service de transport qui vend, cède ou transfère ses droits en vertu de sa convention de service est ci-après désigné comme étant le revendeur. Le prix versé au revendeur ne saurait excéder la plus élevée des sommes suivantes: *i* le prix initial payé par le revendeur, *ii* le prix maximum du transporteur en vigueur au moment de la cession ou *iii* le coût d'opportunité du revendeur. Si le cessionnaire ne demande pas de changement quant aux points de réception ou de livraison ni un changement quant aux autres termes et conditions énoncés à la convention de service initiale, le cessionnaire bénéficiera du même service que le revendeur et sa priorité de service sera la même que celle du revendeur. Un revendeur doit aviser le transporteur dès que possible de toute cession ou de tout transfert de service mais, en tout état de cause, un avis doit être fourni avant qu'un service ne soit fourni au cessionnaire. Le cessionnaire sera assujéti à tous les termes et conditions du présent Contrat du service de transport. Si le cessionnaire demande un changement dans le service, la priorité de réservation du service sera établie par le transporteur conformément à l'article 13.2.

23.2 Limites en matière de cession ou de transfert de service: Si le cessionnaire demande un changement quant au(x) point(s) de réception ou de livraison ou à toute autre spécification énoncée à la convention de service initiale, le transporteur consentira à ce changement, sous réserve des stipulations du Contrat du service de transport, à condition que le changement ne compromette pas l'exploitation ou la fiabilité des systèmes de production, de transport ou de distribution du transporteur. Le cessionnaire doit payer au transporteur les frais d'exécution de toute étude d'impact sur le réseau nécessaire pour évaluer la capacité du réseau de transport à accepter le changement proposé et les coûts additionnels qui découlent de ce changement. Le revendeur demeure responsable de l'exécution de toutes les obligations en vertu de la convention de service, sauf si les parties s'entendent spécifiquement sur d'autres conditions par le biais d'une modification apportée à la convention de service.

23.3 Information sur la cession ou le transfert de service: Conformément à l'article 4, les revendeurs peuvent se servir de l'OASIS du transporteur pour afficher la capacité de transport disponible pour la revente.

24. Mesurage et correction du facteur de puissance au(x) point(s) de réception et de livraison

24.1 Obligations du client du service de transport: Sauf entente contraire, le client du service de transport est responsable de l'installation et du maintien d'un équipement compatible de mesurage et de communication afin de rendre compte de façon exacte de la puissance et de l'énergie transportées en vertu de la partie II du Contrat du service de transport; il est également tenu de communiquer l'information au transporteur. Cet équipement demeure la propriété du client du service de transport. Malgré ce qui précède, par mesure de sécurité, si cet équipement doit être installé ou entretenu ou requiert autrement un accès sur le réseau du transporteur, cet entretien, installation ou accès ne peut être fait que par le transporteur, aux frais du client du service de transport.

De plus, le transporteur peut offrir des services complets de mesurage et de communication au client du service de transport, aux frais de ce dernier, lorsque l'équipement de mesurage et de communication doit être installé sur le réseau du transporteur.

24.2 Accès du transporteur aux données du compteur: Le transporteur a accès aux données du compteur qui peuvent être raisonnablement exigées pour faciliter l'obtention des mesures et la facturation en vertu de la convention de service.

24.3 Facteur de puissance: Sauf entente contraire, le client du service de transport est tenu de maintenir un facteur de puissance dans la même fourchette que celle du transporteur conformément aux pratiques usuelles des services publics. Les exigences en matière de facteur de puissance sont prévues à la convention de service, s'il y a lieu.

25. Rémunération du service de transport

Les prix du service de transport ferme et non ferme de point à point sont prévus aux annexes jointes au Contrat du service de transport: service de transport ferme de point à point (annexe 7) et service de transport non ferme de point à point (annexe 8). Le transporteur doit utiliser la partie II du Contrat du service de transport pour faire ses ventes à un tiers. Le transporteur doit comptabiliser cette utilisation aux taux applicables du Contrat du service de transport conformément à l'article 8.

26. Récupération des coûts non recouvrables

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 déterminés par la Régie. Toutefois, le transporteur doit soumettre séparément à la Régie toute proposition spécifique relativement aux coûts non recouvrables.

27. Rémunération pour les coûts des nouvelles installations et de la nouvelle répartition

Dès qu'une étude d'impact sur le réseau qui est exécutée par le transporteur en relation avec la fourniture d'un service de transport ferme de point à point met en évidence la nécessité de nouvelles installations, le client du service de transport est tenu de payer les coûts y afférents conformément à la politique de la Régie. Dès qu'une étude d'impact sur le réseau exécutée par le transporteur met en évidence des contraintes de capacité qui peuvent être solutionnées de façon plus économique grâce à une nouvelle répartition des ressources du transporteur, plutôt que par la construction de nouvelles installations ou par l'amélioration des installations existantes afin d'éliminer ces contraintes, le client du service de transport est tenu au paiement des coûts de la nouvelle répartition conformément à la politique de la Régie.

III. SERVICE DE TRANSPORT EN RÉSEAU INTÉGRÉ

Préambule

Le transporteur fournira un service de transport en réseau intégré conformément aux termes et conditions applicables prévus dans le Contrat du service de trans-

port et la convention de service. Le service de transport en réseau intégré permet au client du réseau intégré d'intégrer, de répartir économiquement et de contrôler ses ressources en réseau actuelles et prévues afin d'alimenter sa charge en réseau d'une manière comparable à celle dont le transporteur utilise son réseau de transport pour servir ses clients de charge locale. Le client du réseau intégré peut aussi utiliser le service de transport en réseau intégré pour livrer des achats d'énergie économique à sa charge en réseau en provenance de ressources non désignées, selon la disponibilité, sans frais additionnels. Le service de transport pour des ventes relatives à des charges non désignées sera fourni conformément aux termes et conditions applicables de la partie II du Contrat du service de transport.

28. Nature du service de transport en réseau intégré

28.1 Étendue du service: Le service de transport en réseau intégré est un service de transport qui permet aux clients du réseau intégré d'utiliser efficacement et économiquement leurs ressources en réseau (de même que les autres ressources de production non désignées) pour alimenter leur charge en réseau se trouvant dans la zone de contrôle du transporteur ainsi que toute charge additionnelle pouvant être désignée conformément à l'article 31.3 du Contrat du service de transport. Le client du réseau intégré qui utilise le service de transport en réseau intégré doit obtenir ou fournir les services auxiliaires conformément à l'article 3.

28.2 Responsabilités du transporteur: Le transporteur planifiera, construira, exploitera et entretiendra son réseau de transport conformément aux pratiques usuelles des services publics afin de fournir au client du réseau intégré un service de transport en réseau intégré sur le réseau de transport du transporteur. Le transporteur sera tenu de désigner, pour le compte de ses clients de charge locale, des ressources et des charges de la même manière que n'importe quel client du réseau intégré en vertu de la partie III du Contrat du service de transport. Cette information doit être compatible avec l'information utilisée par le transporteur pour calculer la capacité de transport disponible. Le transporteur doit inclure la charge en réseau du client du réseau intégré aux fins de la planification de son propre réseau de transport et doit, conformément aux pratiques usuelles des services publics, s'efforcer de construire et de mettre en service une capacité de transport suffisante pour livrer les ressources en réseau du client du réseau intégré de manière à alimenter sa charge en réseau d'une manière comparable à celle dont le transporteur livre à ses clients de charge locale ses propres ressources de production et celles qu'il achète.

28.3 Service de transport en réseau intégré: Le transporteur fournira un service de transport ferme sur son réseau de transport au client du réseau intégré pour la livraison de puissance et d'énergie à partir de ses ressources en réseau désignées de manière à alimenter ses charges en réseau d'une manière comparable à celle dont le transporteur utilise le réseau de transport pour desservir d'une façon fiable ses clients de charge locale.

28.4 Service secondaire: Le client du réseau intégré peut utiliser le réseau de transport du transporteur pour livrer de l'énergie à ses charges en réseau à partir de ressources qui n'ont pas été désignées en tant que ressources en réseau. Cette énergie sera transportée, selon la disponibilité, sans frais additionnels. Les livraisons à partir de ressources autres que les ressources en réseau auront une priorité supérieure à celle de tout service de transport non ferme de point à point en vertu de la partie II du Contrat du service de transport.

28.5 Pertes de puissance active: Des pertes de puissance active sont associées à tous les services de transport. Le transporteur n'est pas obligé de fournir les pertes de puissance active. Le client du réseau intégré est responsable de remplacer les pertes associées aux services de transport telles qu'établies par le transporteur. Les facteurs applicables de perte de puissance active sont les suivants: un taux de 5 % du débit horaire maximal mesuré au(x) point(s) de réception.

Le transporteur se réserve le droit de remplacer ce taux par des taux spécifiques, qui pourront varier selon les chemins de transport et les périodes. Ces nouveaux taux seront affichés sur l'OASIS.

28.6 Restrictions relatives à l'utilisation du service: Le client du réseau intégré ne peut utiliser le service de transport en réseau intégré pour *i* vendre de la puissance et de l'énergie à des charges non désignées ou *ii* fournir directement ou indirectement un service de transport à un tiers. Tous les clients du réseau intégré qui utilisent le service de transport en réseau intégré doivent utiliser le service de transport de point à point prévu à la partie II du Contrat du service de transport pour les ventes à un tiers nécessitant l'utilisation du réseau de transport du transporteur.

29. Commencement du service

29.1 Condition préalable à la réception du service: Sous réserve des termes et conditions de la partie III du Contrat du service de transport, le transporteur fournira le service de transport en réseau intégré au client admissible à condition que *i* le client admissible remplisse une demande de service conformément à la partie III du Contrat du service de transport, *ii* le client admissible et le transporteur aient pris toutes les dispositions techniques indiquées aux articles 29.3 et 29.4, *iii* le

client admissible signe une convention de service conformément à l'appendice F pour le service en vertu de la partie III du Contrat du service de transport ou demande par écrit que le transporteur produise une proposition de convention de service, non signée, auprès de la Régie et *iv* le client admissible conclue une convention d'exploitation du réseau avec le transporteur conformément à l'appendice G.

29.2 Procédures de demande: Le client admissible qui demande un service en vertu de la partie III du Contrat du service de transport doit présenter une demande, accompagnée d'un dépôt se rapprochant du prix d'un mois de service, au transporteur le plus tôt possible avant le mois où le service doit commencer. A moins qu'elles ne soient assujetties aux procédures décrites à l'article 2, les demandes complètes de service de transport en réseau intégré se verront attribuer une priorité en fonction de la date et de l'heure de leur réception, la demande reçue le plus tôt ayant toute priorité. Les demandes doivent être soumises en inscrivant les renseignements énumérés ci-après sur l'OASIS du transporteur. Avant la mise en oeuvre de l'OASIS du transporteur, une demande complète peut être soumise de la manière suivante: *i* en transmettant l'information requise au transporteur par télécopieur ou *ii* en fournissant l'information par téléphone sur la ligne téléphonique du transporteur où l'heure d'appel est enregistrée. Chacune de ces méthodes permettra d'obtenir un dossier horodaté pour établir la priorité de la demande.

Une demande complète doit fournir tous les renseignements prévus aux décisions, ordonnances, règles et règlements de la Régie, y compris, mais sans s'y limiter, ce qui suit:

i. l'identité, l'adresse, le numéro de téléphone et le numéro de télécopieur de la partie qui demande le service;

ii. une déclaration selon laquelle la partie qui demande le service est ou sera au début du service un client admissible en vertu du Contrat du service de transport;

iii. une description de la charge en réseau à chaque point de livraison. Cette description doit identifier et fournir séparément la meilleure estimation par le client admissible des charges totales à alimenter à chaque niveau de tension de transport, de même que des charges à alimenter à partir de chaque poste du transporteur au même niveau de tension de transport. La description doit comprendre des prévisions sur dix (10) ans de la charge et des ressources nécessaires en été et en hiver à compter de la première année suivant le commencement prévu du service;

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

v. une description des ressources en réseau (actuelles et prévues sur 10 ans), devant inclure dans le cas de chaque ressource en réseau:

- la taille du groupe et la puissance provenant de ce groupe qui doit être désignée en tant que ressource en réseau

- la puissance réactive (production et absorption) de tous les alternateurs

- les restrictions d'exploitation

- les périodes d'exploitation limitée, s'il en est, pendant toute l'année

- les programmes d'entretien

- le niveau de production minimum du groupe

- le niveau d'exploitation normal du groupe

- toute désignation de groupe dont la production doit être maintenue pour des raisons de fiabilité du réseau ou pour des raisons contractuelles

- le coût de production variable approximatif (\$/MWh) pour les calculs de nouvelle répartition

- les ententes régissant la vente et la livraison de puissance à un tiers à partir des installations de production situées dans la zone de contrôle du transporteur, lorsqu'une partie seulement de la production du groupe est désignée en tant que ressource en réseau

- la description de la puissance achetée qui est désignée comme ressource en réseau, y compris la source d'approvisionnement, la localisation de la zone de contrôle, les ententes de transport et le(s) point(s) de livraison au réseau de transport du transporteur;

vi. une description du réseau de transport du client admissible

- les données sur l'écoulement de puissance et la stabilité, comme les composantes actives et réactives de la charge, les lignes, les transformateurs, les condensateurs et inductances shunt et le type de charge, y compris la capacité nominale normale et d'urgence de tous les équipements de transport dans un format d'écoulement de puissance compatible avec celui utilisé par le transporteur

- les restrictions d'exploitation nécessaires à la fiabilité

- les instructions d'exploitation employées par les opérateurs du réseau

- les restrictions contractuelles ou les engagements relatifs à l'utilisation du réseau de transport du client admissible, sauf les charges et ressources en réseau du client admissible

- la localisation des ressources en réseau décrites au point *v* ci-dessus

- des prévisions sur 10 ans des agrandissements ou améliorations du réseau

- des cartes du réseau de transport comprenant les agrandissements ou améliorations proposés

- les capacités nominales thermiques des interconnexions entre la zone de contrôle du client admissible et les autres zones de contrôle; et

vii. la date du début du service et la durée du service de transport en réseau intégré demandé. La durée minimale du service de transport en réseau intégré est d'un an.

À moins que les parties ne conviennent de délais différents, le transporteur doit accuser réception de la demande dans les dix (10) jours suivant sa réception. Cet accusé de réception doit inclure une date à laquelle une réponse, y compris une convention de service, sera transmise au client admissible. Si une demande ne répond pas aux exigences formulées au présent article, le transporteur doit en aviser le client admissible qui demande le service dans les quinze (15) jours suivant la réception de la demande et préciser les motifs de ce défaut. Dans la mesure du possible, le transporteur tentera de corriger les insuffisances de la demande par des communications informelles avec le client admissible. Si ces efforts n'aboutissent pas, le transporteur retournera la demande sans que le client admissible perde pour autant le droit de présenter une demande nouvelle ou révisée qui soit entièrement conforme aux exigences du présent article. Le client admissible se verra attribuer

une nouvelle priorité conforme à la date de la demande nouvelle ou révisée. Le transporteur traitera ces renseignements conformément aux normes de conduite prévues à la partie 37 des règlements de la Commission.

29.3 Dispositions techniques à prendre avant le début du service: Le service de transport en réseau intégré ne peut commencer tant que le transporteur et le client admissible, ou un tiers, n'ont pas terminé l'installation de tous les équipements précisés aux termes de la convention d'exploitation du réseau d'une manière conforme aux pratiques usuelles des services publics et aux exigences additionnelles pouvant être imposées raisonnablement et uniformément pour assurer l'exploitation fiable du réseau de transport. Le transporteur doit faire des efforts raisonnables, de concert avec le client du réseau intégré, pour prendre toutes ces dispositions le plus tôt possible compte tenu de la date du début du service.

29.4 Installations du client du réseau intégré: La prestation du service de transport en réseau intégré est conditionnelle à la construction, à l'entretien et à l'exploitation par le client du réseau intégré des installations se trouvant de son côté à chaque point de livraison ou d'interconnexion nécessaire à la livraison fiable de la puissance et de l'énergie à partir du réseau de transport du transporteur jusqu'au client du réseau intégré. Le client du réseau intégré est seul responsable de la construction ou de l'installation de toutes les installations se trouvant de son côté à chacun de ces points de livraison ou à chacune de ces interconnexions.

29.5 Dépôt de la convention de service: Le transporteur déposera les conventions de service auprès de la Régie conformément aux règlements applicables de la Régie.

30. Ressources en réseau

30.1 Désignation des ressources en réseau: Les ressources en réseau comprennent toute la production possédée ou achetée par le client du réseau intégré qui est désignée comme devant alimenter la charge en réseau en vertu du Contrat du service de transport. Les ressources en réseau ne peuvent inclure les ressources, ou toute partie des ressources, qui font l'objet d'un engagement pour une vente à un tiers d'une charge non désignée ou qui ne peuvent autrement servir à alimenter la charge en réseau du client du réseau intégré sur une base non interruptible. Les ressources possédées ou achetées qui alimentaient les charges du client du réseau intégré aux termes d'ententes fermes conclues jusqu'à la date du début du service, inclusivement, seront initialement désignées en tant que ressources en réseau tant que le client du réseau intégré ne modifiera pas leur désignation.

30.2 Désignation de nouvelles ressources en réseau: Le client du réseau intégré peut désigner une nouvelle ressource en réseau en donnant au transporteur un préavis en ce sens le plus tôt possible. La désignation d'une nouvelle ressource en réseau doit être faite au moyen d'une demande de modification du service dans le cadre d'une demande prévue à l'article 29.

30.3 Suppression des ressources en réseau: Le client du réseau intégré peut mettre fin à tout moment à la désignation de tout ou partie d'une ressource de production en tant que ressource en réseau, mais il doit en aviser le transporteur dès qu'il lui est raisonnablement possible de le faire.

30.4 Exploitation des ressources en réseau: Le client du réseau intégré ne peut exploiter ses ressources en réseau désignées situées dans sa zone de contrôle ou dans celle du transporteur de manière à ce que la production de ces installations dépasse sa charge en réseau désignée plus les pertes.

30.5 Obligation de nouvelle répartition du client du réseau intégré: Pour avoir le droit de recevoir le service de transport en réseau intégré, le client du réseau intégré accepte de répartir différemment ses ressources en réseau si le transporteur le lui demande conformément à l'article 33.2. Dans la mesure du possible la nouvelle répartition des ressources prévue au présent article sera effectuée en fonction du moindre coût, sans discrimination entre tous les clients du réseau intégré et le transporteur.

30.6 Ententes de transport visant les ressources en réseau non reliées physiquement au réseau du transporteur: Le client du réseau intégré est responsable des ententes pouvant être nécessaires à la livraison de la puissance et de l'énergie d'une ressource en réseau qui n'est pas physiquement reliée au réseau de transport du transporteur. Le transporteur fera des efforts raisonnables pour aider le client du réseau intégré à obtenir ces ententes, y compris en fournissant les informations ou données nécessaires à l'autre entité conformément aux pratiques usuelles des services publics.

30.7 Restrictions visant la désignation de ressources en réseau: Le client du réseau intégré doit démontrer qu'il possède ou qu'il s'est engagé à acheter la production conformément à un contrat signé afin de désigner une ressource de production en tant que ressource en réseau. Cependant, le client du réseau intégré peut aussi établir que la signature d'un contrat est conditionnelle à la disponibilité du service de transport prévu à la partie III du Contrat du service de transport.

30.8 Utilisation de la capacité d'interface par le client du réseau intégré: Aucune limite n'est imposée à l'utilisation du réseau de transport du transporteur par le client du réseau intégré à n'importe quelle interface pour intégrer les ressources en réseau du client du réseau intégré (ou les achats économiques de substitution) à ses charges en réseau. Toutefois l'utilisation que le client du réseau intégré fait de la capacité totale d'interface du transporteur avec les autres réseaux de transport ne peut dépasser la part du ratio de charge du client du réseau intégré.

30.9 Installations de transport appartenant au client du réseau intégré: Le client du réseau intégré auquel appartiennent des installations de transport existantes qui sont intégrées au réseau de transport du transporteur peut avoir droit à une rémunération versée au moyen d'un crédit sur les sommes qui lui sont facturées ou suivant toute autre méthode. Pour recevoir cette rémunération, le client du réseau intégré doit démontrer que ses installations de transport sont intégrées à la planification et à l'exploitation du transporteur afin de desservir tous ses clients qui lui achètent de l'électricité ou un service de transport. Dans le cas des installations construites par le client du réseau intégré après la date du début du service en vertu de la partie III du Contrat du service de transport, le client du réseau intégré recevra un crédit lorsque ces installations seront planifiées en commun et installées en collaboration avec le transporteur. Le mode de calcul du crédit doit être déterminé dans la convention de service du client du réseau intégré ou dans une autre convention conclue entre les parties.

31. Désignation de la charge en réseau

31.1 Charge en réseau: Le client du réseau intégré doit désigner les différentes charges en réseau pour lesquelles le transporteur fournira le service de transport en réseau intégré en son nom. Les charges en réseau doivent être précisées dans la convention de service.

31.2 Nouvelles charges en réseau raccordées au réseau du transporteur: Le client du réseau intégré doit fournir au transporteur dès qu'il lui est raisonnablement possible de le faire un préavis de la désignation d'une nouvelle charge en réseau qui sera ajoutée à son réseau de transport. La désignation d'une nouvelle charge en réseau doit être faite au moyen d'une modification du service dans le cadre d'une nouvelle demande. Le transporteur agira avec diligence pour installer au besoin les installations de transport nécessaires à l'interconnexion d'une nouvelle charge en réseau désignée par le client du réseau intégré. Les frais associés aux nouvelles installations nécessaires à l'interconnexion d'une nouvelle charge en réseau seront déterminés conformément aux procédures prévues à l'article 32.4 et seront imputés au client du réseau intégré conformément à la politique de la Régie.

31.3 Charge en réseau non reliée physiquement au réseau du transporteur: Le présent article s'applique à la fois à la désignation initiale faite conformément à l'article 31.1 et à l'ajout subséquent d'une nouvelle charge en réseau non reliée physiquement au réseau du transporteur. Dans la mesure où le client du réseau intégré désire obtenir un service de transport pour une charge extérieure au réseau de transport du transporteur, le client du réseau intégré peut soit décider d'inclure toute la charge en tant que charge en réseau à toutes les fins de la partie III du Contrat du service de transport et désigner des ressources en réseau relativement à cette charge en réseau supplémentaire ou (2) exclure toute cette charge de sa charge en réseau et acheter un service de transport de point à point en vertu de la partie II du Contrat du service de transport. Si le client du réseau intégré donne un avis de son intention d'ajouter une nouvelle charge en réseau devant faire partie intégrante de sa charge en réseau conformément au présent article, il doit le demander au moyen d'une modification du service dans le cadre d'une nouvelle demande.

31.4 Nouveaux points d'interconnexion: Si le client du réseau intégré souhaite ajouter un nouveau point de livraison ou d'interconnexion entre le réseau de transport du transporteur et une charge en réseau, il doit donner au transporteur un préavis en ce sens dès qu'il lui est raisonnablement possible de le faire.

31.5 Changements dans les demandes de service: La décision du client du réseau intégré d'annuler ou de reporter un changement demandé quant au service de transport en réseau intégré (par exemple l'ajout d'une nouvelle ressource en réseau ou la désignation d'une nouvelle charge en réseau) ne saurait en aucune circonstance libérer de quelque façon que ce soit le client du réseau intégré de son obligation de payer les frais relatifs aux installations de transport construites par le transporteur et imputés au client du réseau intégré ainsi que le prévoit la convention de service. Toutefois, le transporteur doit traiter tout changement demandé à l'égard du service de transport en réseau intégré d'une façon non discriminatoire.

31.6 Mise à jour annuelle des renseignements sur la charge et les ressources: Le client du réseau intégré doit fournir au transporteur des prévisions annuelles mises à jour concernant la charge en réseau et les ressources en réseau qui soient compatibles avec celles incluses dans sa demande de service de transport en réseau intégré en vertu de la partie III du Contrat du service de transport. Le client du réseau intégré doit aussi donner au transporteur un avis écrit en temps opportun des changements importants survenus dans tout autre renseignement fourni dans sa demande relativement à sa charge en réseau, à ses ressources en réseau,

à son réseau de transport ou à d'autres aspects de ses installations ou de son exploitation ayant une incidence sur la capacité du transporteur de fournir un service fiable.

32. Procédures d'études supplémentaires pour les demandes de service de transport en réseau intégré

32.1 Avis de la nécessité d'une étude d'impact sur le réseau: Après avoir reçu une demande de service, le transporteur doit établir sur une base non discriminatoire s'il est nécessaire de procéder à une étude d'impact sur le réseau. Une description de la méthodologie suivie par le transporteur pour mener une étude d'impact sur le réseau est fournie à l'appendice D. Si le transporteur établit la nécessité d'une étude d'impact sur le réseau pour pouvoir accepter le service demandé, il doit en informer le client admissible dès que possible. En pareil cas, le transporteur doit, dans les trente (30) jours de la réception d'une demande complète, présenter une convention d'étude d'impact sur le réseau dans laquelle le client admissible s'engage à rembourser au transporteur les frais d'exécution de l'étude d'impact sur le réseau requise. Pour qu'une demande de service demeure une demande complète, le client admissible doit signer la convention d'étude d'impact sur le réseau et la renvoyer au transporteur dans les quinze (15) jours. Si le client admissible décide de ne pas signer la convention d'étude d'impact sur le réseau, sa demande sera réputée retirée et son dépôt lui sera retourné avec intérêt.

32.2 Convention d'étude d'impact sur le réseau et remboursement des coûts:

i. La convention d'étude d'impact sur le réseau devra spécifier clairement les frais maximums applicables, d'après l'estimation faite par le transporteur du coût réel, et le temps nécessaire pour réaliser l'étude d'impact sur le réseau. Les frais ne sauraient excéder le coût réel de l'étude. Dans l'exécution de l'étude d'impact sur le réseau, le transporteur s'appuie, dans la mesure où il est raisonnablement pratique de le faire, sur des études existantes de planification de transport. Le client admissible ne se verra pas imputer de frais pour ces études existantes; toutefois, le client admissible sera tenu de payer les frais liés à toute modification apportée aux études de planification existantes qui sera raisonnablement nécessaire pour évaluer l'incidence de la demande de service du client admissible sur le réseau de transport.

ii. Si, en réponse aux demandes de service formulées par plusieurs clients admissibles en relation avec le même appel de propositions concurrentielles, une seule étude d'impact sur le réseau suffit au transporteur pour accepter ces demandes de service, le coût de cette étude sera réparti au prorata entre les clients admissibles.

iii. Quant aux études d'impact sur le réseau menées par le transporteur pour son propre compte, le transporteur en inscrira le coût conformément à l'article 8.

32.3 Procédures d'étude d'impact sur le réseau: Dès la réception d'une convention d'étude d'impact sur le réseau signée, le transporteur agira avec diligence pour terminer l'étude d'impact sur le réseau requise dans un délai de soixante (60) jours. L'étude d'impact sur le réseau doit identifier toutes les limitations du réseau et les options concernant une nouvelle répartition, les installations d'attribution particulière additionnelles ou les améliorations du réseau requises afin de fournir le service exigé. Advenant que le transporteur ne puisse terminer l'étude d'impact sur le réseau requise dans ce délai, il doit en aviser le client admissible ainsi que donner une date approximative d'achèvement et expliquer les raisons pour lesquelles un délai additionnel est nécessaire afin de terminer les études exigées. Une copie de l'étude d'impact sur le réseau terminée et des documents de travail y afférents doit être mise à la disposition du client admissible. Le transporteur fera preuve de la même diligence pour exécuter l'étude d'impact sur le réseau pour un client admissible que pour exécuter ses propres études. Le transporteur doit, dès l'achèvement de l'étude d'impact sur le réseau, aviser le client admissible si le réseau de transport sera adéquat pour accepter la demande de service, en tout ou en partie, ou si aucuns frais ne devront vraisemblablement être engagés pour de nouvelles installations de transport ou des améliorations. Pour qu'une demande demeure une demande complète, dans les quinze (15) jours de l'achèvement de l'étude d'impact sur le réseau, le client admissible doit signer une convention de service ou demander le dépôt d'une convention de service non signée, sous peine de voir la demande réputée résiliée et retirée.

32.4 Procédures d'étude d'avant-projet: Si une étude d'impact sur le réseau montre que des additions ou des améliorations doivent être apportées au réseau de transport pour répondre à la demande de service du client admissible, le transporteur, dans les trente (30) jours de l'achèvement de l'étude d'impact sur le réseau, doit remettre au client admissible une convention d'étude d'avant-projet en vertu de laquelle le client admissible s'engage à rembourser au transporteur le coût de l'exécution de l'étude requise d'avant-projet. Pour qu'une demande de service demeure une demande complète, le client admissible doit signer la convention d'étude d'avant-projet et la renvoyer au transporteur dans les quinze (15) jours. Si le client admissible décide de ne pas signer la convention d'étude d'avant-projet, sa demande sera réputée retirée et son dépôt lui sera retourné avec intérêt. Dès réception d'une convention d'étude d'avant-projet signée, le transporteur agira avec dili-

gence pour terminer l'étude d'avant-projet requise dans un délai de soixante (60) jours. Si le transporteur est incapable de terminer l'étude d'avant-projet dans le délai imparti, le transporteur s'engage à aviser le client admissible et à lui fournir une estimation du temps nécessaire pour en arriver à un résultat final avec une explication des motifs pour lesquels un délai additionnel est requis afin de terminer l'étude. Une fois terminée, l'étude d'avant-projet inclura une estimation de bonne foi *i* du coût des installations d'attribution particulière devant être imputé au client admissible, *ii* de la part adéquate du client admissible quant au coût de toute amélioration du réseau requise et *iii* du délai requis pour terminer cette construction et commencer à fournir le service demandé. Le client admissible doit remettre au transporteur une lettre de crédit ou toute autre forme raisonnable de garantie acceptable pour le transporteur qui équivaut au coût des nouvelles installations ou des améliorations conformément aux pratiques commerciales établies selon la loi du Québec. Le client admissible a un délai de trente (30) jours pour signer une convention de service ou demander le dépôt d'une convention de service non signée et pour fournir la lettre de crédit ou toute autre forme de garantie requise, sous peine de voir sa demande cesser d'être une demande complète et être réputée résiliée et retirée.

33. Délestage de charge et réductions

33.1 Procédures: Avant la date du début du service, le transporteur et le client du réseau intégré doivent établir des procédures de délestage de charge et de réduction conformément à la convention d'exploitation du réseau dans le but de faire face aux incidents sur le réseau de transport. Les parties mettront ces programmes en oeuvre pendant toute période où le transporteur déterminera qu'un incident est survenu sur le réseau et que ces procédures sont nécessaires pour pallier cet incident. Le transporteur avisera en temps opportun tous les clients du réseau intégré touchés des réductions programmées.

33.2 Contraintes de transport: Pendant toute période où le transporteur détermine qu'il existe une contrainte de transport sur le réseau de transport, et que cette contrainte peut compromettre la fiabilité du réseau du transporteur, le transporteur prendra toutes les mesures, conformes aux pratiques usuelles des services publics, raisonnablement nécessaires au maintien de la fiabilité de son réseau. Si le transporteur juge que la fiabilité du réseau de transport peut être maintenue par une nouvelle répartition des ressources, le transporteur entreprendra des procédures conformément à la convention d'exploitation du réseau afin d'effectuer une nouvelle répartition de toutes les ressources en réseau et de ses propres ressources en fonction du moindre coût sans

égard à la propriété de ces ressources. Toute nouvelle répartition faite en vertu du présent article ne saurait faire de discrimination indue entre l'utilisation que le transporteur fait du réseau de transport au nom de ses clients de charge locale et l'utilisation qu'un client du réseau intégré fait du réseau de transport pour alimenter sa charge en réseau désignée.

33.3 Responsabilité des coûts occasionnés pour pallier les contraintes de transport: Lorsque le transporteur met en oeuvre des procédures de nouvelle répartition au moindre coût par suite d'une contrainte de transport, le transporteur et les clients du réseau intégré supportent tous une quote-part du coût total de la nouvelle répartition, en proportion de leur part du ratio de charge.

33.4 Réductions des livraisons programmées: Si une contrainte de transport sur le réseau de transport du transporteur ne peut être palliée par la mise en oeuvre de procédures de nouvelle répartition au moindre coût et que le transporteur juge nécessaire de réduire les livraisons programmées, les parties doivent réduire ces programmes conformément à la convention d'exploitation du réseau.

33.5 Attribution des réductions: Le transporteur doit, de façon non discriminatoire, réduire la(les) transaction(s) qui résout (résolvent) effectivement la contrainte. Toutefois, dans la mesure du possible et conformément aux pratiques usuelles des services publics, la réduction sera partagée entre le transporteur et le client du réseau intégré en proportion de la part du ratio de charge de chacun. Le transporteur ne demandera pas au client du réseau intégré de réduire ses programmes davantage que le transporteur ne réduirait ses propres programmes dans des circonstances semblables.

33.6 Délestage de charge: S'il est survenu un incident sur le réseau de transport du transporteur et que le transporteur juge nécessaire pour le transporteur et le client du réseau intégré de délester une charge, les parties doivent procéder au délestage conformément aux procédures déjà établies en vertu de la convention d'exploitation du réseau.

33.7 Fiabilité du système: Malgré toute autre disposition du Contrat du service de transport, le transporteur se réserve le droit, conformément aux pratiques usuelles des services publics et sur une base non indûment discriminatoire, de réduire le service de transport en réseau intégré, sans engager sa responsabilité, afin de faire les ajustements, les changements ou les réparations nécessaires à ses lignes, postes et installations; le transporteur se réserve le même droit dans les cas où le maintien du service de transport en réseau intégré mettrait des per-

sonnes ou des biens en danger. En cas de condition(s) défavorable(s) ou de perturbation(s) du réseau de transport du transporteur ou de tout autre réseau interconnecté directement ou indirectement au réseau de transport du transporteur, le transporteur, conformément aux pratiques usuelles des services publics, peut aussi réduire le service de transport en réseau intégré pour *i* limiter la portée de la (des) condition(s) défavorable(s) ou de la (des) perturbation(s) ou les dommages causés par celle(s)-ci, *ii* empêcher que des dommages ne soient causés aux installations de production ou de transport ou *iii* accélérer le rétablissement du service. Le transporteur donnera au client du réseau intégré un préavis le plus tôt possible de toute réduction de ce genre. Toute réduction du service de transport en réseau intégré ne saurait faire de discrimination induite par rapport à l'utilisation que le transporteur fait du réseau de transport au nom de ses clients de charge locale. Le transporteur doit préciser le traitement tarifaire et tous les termes et conditions connexes applicables dans l'éventualité où le client du réseau intégré ne se conformerait pas aux procédures établies de délestage de charge et de réduction.

34. Prix et frais

Le client du réseau intégré doit payer au transporteur les frais relatifs aux installations d'attribution particulière et aux services auxiliaires et les coûts d'étude applicables, conformément à la politique de la Régie, de même que les frais suivants:

34.1 Prix requis mensuel: Le client du réseau intégré doit payer le prix requis mensuel, lequel correspond au produit de sa part du ratio de charge par le douzième (1/12) des revenus annuels requis de transport du transporteur qui sont indiqués à l'appendice H.

34.2 Détermination de la charge en réseau mensuelle du client du réseau intégré: La charge en réseau mensuelle du client du réseau intégré représente sa charge horaire (y compris sa charge en réseau désignée qui n'est pas physiquement reliée au réseau du transporteur ainsi qu'il est prévu à l'article 31.3) coïncidant avec la pointe mensuelle du réseau de transport du transporteur.

34.3 Détermination de la charge mensuelle du réseau de transport du transporteur: La charge mensuelle du réseau de transport du transporteur correspond à la pointe mensuelle du réseau de transport du transporteur moins l'utilisation de pointe coïncidente de tous les clients du service de transport ferme de point à point en vertu de la partie II du Contrat du service de transport plus la capacité réservée de tous les clients du service de transport ferme de point à point.

34.4 Frais de nouvelle répartition: Le client du réseau intégré paie une part du ratio de charge quant aux frais de nouvelle répartition attribués au client du réseau intégré et au transporteur conformément à l'article 33. Si le transporteur contracte une obligation envers le client du réseau intégré relativement à des frais de nouvelle répartition conformément à l'article 33, les sommes en cause seront portées au crédit de la facture du mois applicable du client du réseau intégré.

34.5 Récupération des coûts non recouvrables: Le transporteur peut chercher à récupérer les coûts non recouvrables du client du réseau intégré en vertu du Contrat du service de transport conformément aux termes, conditions et procédures déterminés par la Régie. Toutefois, le transporteur doit soumettre séparément à la Régie toute proposition de récupération des coûts non recouvrables.

35. Ententes d'exploitation

35.1 Exploitation en vertu de la convention d'exploitation du réseau: Le client du réseau intégré doit planifier, construire, exploiter et entretenir ses installations conformément aux pratiques usuelles des services publics et à la convention d'exploitation du réseau.

35.2 Convention d'exploitation du réseau: Les termes et conditions suivant lesquels le client du réseau intégré exploite ses installations et les questions techniques et opérationnelles associées à la mise en oeuvre de la partie III du Contrat du service de transport sont précisés dans la convention d'exploitation du réseau. La convention d'exploitation du réseau prévoit que les parties *i* exploitent et entretiennent l'équipement nécessaire à l'intégration du client du réseau intégré au réseau de transport du transporteur (y compris, sans s'y limiter, les terminaux éloignés, équipements de mesurage, de communication et de relais), *ii* se transfèrent des données (y compris, sans s'y limiter, les taux calorifiques et les caractéristiques opérationnelles des ressources en réseau, les programmes de production des groupes extérieurs au réseau de transport du transporteur, les programmes d'échanges, la production des groupes visée par une nouvelle répartition requise en vertu de l'article 33, les programmes de tension, les facteurs de perte et d'autres données en temps réel, *iii* utilisent les logiciels requis pour les liaisons de données et la répartition des contraintes, *iv* échangent les données sur les prévisions de charges et de ressources qui sont nécessaires à la planification à long terme et *v* règlent les autres questions techniques et opérationnelles pouvant être requises pour la mise en oeuvre de la partie III du Contrat du service de transport, y compris les protocoles de programmation. La convention d'exploitation du réseau établira que le client du réseau intégré doit *i* soit exploiter

une zone de contrôle en vertu des lignes directrices applicables du North American Electric Reliability Council (NERC) et du Northeast Power Coordinating Council (NPCC), *ii* soit satisfaire aux exigences de sa zone de contrôle, y compris tous les services auxiliaires nécessaires, en passant un contrat à cet égard avec le transporteur, *iii* soit satisfaire aux exigences de sa zone de contrôle, y compris tous les services auxiliaires nécessaires, en passant un contrat à cet égard avec une autre entité, conformément aux pratiques usuelles des services publics, qui satisfasse aux exigences du NERC et du NPCC. Le transporteur ne peut refuser déraisonnablement d'accepter des ententes contractuelles avec une autre entité à l'égard des services auxiliaires. La convention d'exploitation du réseau est jointe en appendice G.

35.3 Comité d'exploitation du réseau: Un comité d'exploitation du réseau (comité) doit être établi pour la coordination des critères d'exploitation influant sur les responsabilités respectives des parties en vertu de la convention d'exploitation du réseau. Chaque client du réseau intégré a droit à au moins un représentant au sein du comité. Le comité doit se réunir de temps à autre, au besoin, mais au moins une fois par année civile.

ANNEXE 1

SERVICE DE PROGRAMMATION, DE CONTRÔLE DU RÉSEAU ET DE RÉPARTITION

Le présent service est requis pour programmer le transport de l'électricité à travers de la zone de contrôle, à l'intérieur de celle-ci, hors de celle-ci ou jusqu'à celle-ci. Il ne peut être fourni que par l'exploitant de la zone de contrôle dans laquelle les installations de transport utilisées pour le service de transport sont situées. Le service de programmation, de contrôle du réseau et de répartition doit être fourni directement par le transporteur. Le client du service de transport est tenu d'acheter ce service auprès du transporteur. Les prix liés au service de programmation, de contrôle du réseau et de répartition sont fonction des taux énoncés ci-après.

Actuellement, le transporteur n'impose pas de prix séparés pour ce service.

ANNEXE 2

SERVICE DE FOURNITURE DE PUISSANCE RÉACTIVE ET DE CONTRÔLE DE TENSION À PARTIR DES ÉQUIPEMENTS DE PRODUCTION

Afin de maintenir la tension de transport sur les installations de transport du transporteur dans des limites acceptables, les installations de production (dans la zone

de contrôle où les installations de transport du transporteur sont situées) sont exploitées pour produire (ou absorber) de la puissance réactive. Ainsi, le service de fourniture de puissance réactive et de contrôle de tension à partir des équipements de production doit être fourni pour chaque transaction sur les installations de transport du transporteur. Le niveau de puissance réactive et de contrôle de tension à partir des équipements de production qui doit être fourni en ce qui concerne la transaction du client du service de transport est fonction du support de puissance réactive nécessaire pour maintenir les tensions de transport dans des limites qui sont généralement acceptées dans la région et auxquelles le transporteur adhère de façon constante.

Le service de fourniture de puissance réactive et de contrôle de tension à partir des équipements de production est fourni directement par le transporteur. Le client du service de transport est tenu d'acheter ce service auprès du transporteur. Les frais de ce service sont fonction des taux énoncés ci-après.

Actuellement, le transporteur n'impose pas de prix séparés pour ce service.

ANNEXE 3

SERVICE DE RÉGULATION ET DE CONTRÔLE DE FRÉQUENCE

Le service de régulation et de contrôle de fréquence est nécessaire au maintien permanent de l'équilibre entre l'offre (production et échange) et la demande, et au maintien de la fréquence d'interconnexion prévue à soixante cycles par seconde (60 Hz). Le service de régulation et de contrôle de fréquence est réalisé en utilisant une production en réseau dont la puissance est augmentée ou diminuée (principalement par le biais d'appareils de régulation automatique de la production) au besoin pour suivre continuellement les fluctuations de charge. L'obligation de maintenir cet équilibre entre les ressources et la charge incombe au transporteur. Le transporteur doit fournir ce service lorsque le service de transport est utilisé pour alimenter une charge dans sa zone de contrôle. Le client du service de transport peut soit acheter ce service auprès du transporteur ou conclure des ententes de rechange comparables pour exécuter son obligation en matière de service de régulation et de contrôle de fréquence. La quantité et les prix du service de régulation et de contrôle de fréquence sont fonction des taux énoncés ci-après.

Actuellement, le transporteur n'impose pas de prix séparés pour ce service.

ANNEXE 4**SERVICE D'ÉNERGIE INVOLONTAIRE**

Le service d'énergie involontaire est fourni lorsqu'un écart survient entre le volume d'énergie programmé et celui effectivement livré pour alimenter une charge située dans une zone de contrôle pendant une heure. Le transporteur doit offrir ce service lorsque le service de transport est utilisé pour alimenter une charge dans sa zone de contrôle. Le client du service de transport peut soit acheter ce service auprès du transporteur ou conclure des ententes de rechange comparables pour exécuter son obligation en matière de service d'énergie involontaire.

Le transporteur établit une marge d'écart de +/- 1,5 pour cent (avec un minimum de 1 MW) de la transaction programmée applicable sur une base horaire à tout écart d'énergie qui survient à la suite d'une ou plusieurs transactions programmées du client du service de transport. Les parties devraient essayer d'éliminer les écarts d'énergie dans les limites de la marge d'écart dans les trente (30) jours. Si un écart d'énergie n'est pas corrigé dans les trente (30) jours, le client du service de transport dédommagera le transporteur pour ce service. Les écarts d'énergie qui excèdent la marge d'écart seront assujettis à des prix à déterminer par le transporteur. Les prix pour le service d'énergie involontaire sont énoncés ci-dessous:

(1) Énergie fournie par le transporteur pour compenser une insuffisance de livraison:

150 % du prix horaire de l'énergie déterminé conformément à l'article 214 du Règlement numéro 642 d'Hydro-Québec établissant les tarifs d'électricité et les conditions de leur application (L.R.Q. H-5, r. 11.4) approuvé par le décret 461-96 du 17 avril 1996 et modifié par le Règlement numéro 644 d'Hydro-Québec approuvé par le décret 608-96 du 22 mai 1996 («règlement»).

(2) Énergie fournie au transporteur lors d'un surplus de livraison:

50 % du prix horaire de l'énergie déterminé conformément à l'article 214 de ce règlement.

ANNEXE 5**RÉSERVE D'EXPLOITATION — SERVICE DE RÉSERVE SYNCHRONE**

Le service de réserve synchrone est nécessaire pour desservir une charge immédiatement en cas d'incident sur le réseau. Le service de réserve synchrone peut être

fourni par des groupes turbines-alternateurs qui sont en réseau et chargés moins qu'à la puissance maximale. Le transporteur doit offrir ce service lorsque le service de transport est utilisé pour alimenter une charge dans sa zone de contrôle. Le client du service de transport peut soit acheter ce service auprès du transporteur ou conclure des ententes de rechange comparables pour exécuter son obligation en matière de service de réserve synchrone. La quantité et les prix du service de réserve synchrone sont énoncés ci-après:

0,32 \$/MWh pour chaque MWh livré au(x) point(s) de réception.

ANNEXE 6**RÉSERVE D'EXPLOITATION — SERVICE DE RÉSERVE SUPPLÉMENTAIRE**

Le service de réserve supplémentaire est nécessaire pour desservir une charge en cas d'incident sur le réseau. Il n'est toutefois pas disponible immédiatement pour desservir une charge, mais plutôt dans un délai très court. Le service de réserve supplémentaire peut être fourni par les groupes turbines-alternateurs qui sont en réseau mais sans charge, au moyen de la production qui peut être obtenue rapidement ou au moyen d'une charge interruptible. Le transporteur doit offrir ce service lorsque le service de transport est utilisé pour alimenter une charge dans sa zone de contrôle. Le client du service de transport peut soit acheter ce service auprès du transporteur ou conclure des ententes de rechange comparables pour exécuter son obligation en matière de service de réserve supplémentaire. La quantité et les prix du service de réserve supplémentaire sont énoncés ci-après:

0,16 \$/MWh pour chaque MWh livré au(x) point(s) de réception.

ANNEXE 7**SERVICE DE TRANSPORT FERME À LONG ET À COURT TERME DE POINT À POINT**

Le client du service de transport paie au transporteur chaque mois pour la capacité réservée selon le total des prix applicables énoncés ci-après:

1) Livraison annuelle: un douzième du prix requis de 71,09 \$/KW de capacité réservée par année.

2) Livraison mensuelle: 8,01 \$/KW de capacité réservée par mois.

3) Livraison hebdomadaire: 2,00 \$/KW de capacité réservée par semaine.

4) Livraison quotidienne: 0,40 \$/KW de capacité réservée par jour.

Le total des prix requis pour une semaine donnée, conformément à une réservation de livraison quotidienne, ne peut dépasser le taux indiqué au point 3) ci-dessus multiplié par la quantité la plus élevée, exprimée en kilowatts, de capacité réservée n'importe quel jour compris dans cette semaine.

5) Rabais: Si le transporteur offre à une société affiliée une réduction de tarif ou attribue un prix de transport réduit à ses propres transactions, le transporteur doit offrir en même temps le même prix réduit du service de transport ferme de point à point à tous les clients admissibles sur le même chemin de transport et sur tous les chemins de transport ne faisant pas l'objet de contraintes. Les renseignements concernant toute réduction de transport ferme doivent être affichés sur l'OASIS conformément à la partie 37 des règlements de la Commission. De plus, les réductions offertes à des sociétés non affiliées doivent être offertes de façon non indûment discriminatoire.

ANNEXE 8

SERVICE DE TRANSPORT NON FERME DE POINT À POINT

Le client du service de transport paie au transporteur pour un service de transport non ferme de point à point jusqu'à concurrence du total des prix applicables énoncés ci-après:

1) Livraison mensuelle: 8,01 \$/KW de capacité réservée par mois.

2) Livraison hebdomadaire: 2,00 \$/KW de capacité réservée par semaine.

3) Livraison quotidienne: 0,40 \$/KW de capacité réservée par jour.

Le total des prix requis pour une semaine donnée, conformément à une réservation de livraison quotidienne, ne peut dépasser le taux indiqué au point 2) ci-dessus multiplié par la quantité la plus élevée, exprimée en kilowatts, de capacité réservée n'importe quel jour compris dans cette semaine.

4) Livraison horaire: Le prix de base est celui qui a été convenu par les parties au moment où le service est réservé et ne peut en aucun cas dépasser 16,69 \$/MWh. Le total des prix requis pour un jour donné, conformément à une réservation de livraison horaire, ne peut dépasser le taux indiqué au point 3) ci-dessus multiplié par la

quantité la plus élevée, exprimée en kilowatts, de capacité réservée à n'importe quelle heure de ce jour. De plus, le total des prix requis pour une semaine donnée, conformément à une réservation de livraison horaire ou quotidienne, ne peut dépasser le taux indiqué au point 2) ci-dessus multiplié par la quantité la plus élevée, exprimée en kilowatts, de capacité réservée à n'importe quelle heure de cette semaine.

5) Réductions: Si le transporteur offre à une société affiliée une réduction de tarif ou attribue un prix de transport réduit à ses propres transactions, le transporteur doit offrir en même temps le même prix réduit du service de transport non ferme de point à point à tous les clients admissibles sur le même chemin de transport et sur tous les chemins de transport ne faisant pas l'objet de contraintes. Les renseignements concernant toute réduction de transport non ferme doivent être affichés sur l'OASIS conformément à la partie 37 des règlements de la Commission. De plus, les réductions offertes à des sociétés non affiliées doivent être offertes de façon non indûment discriminatoire.

APPENDICE A

FORMULE DE CONVENTION DE SERVICE POUR LE SERVICE DE TRANSPORT FERME DE POINT À POINT

1.0 La présente convention de service, en date du _____, est conclue entre Hydro-Québec (le «transporteur»), et _____ (le «client du service de transport»).

2.0 Le transporteur a établi que le client du service de transport a présenté une demande complète de service de transport ferme de point à point en vertu du Contrat du service de transport.

3.0 Le client du service de transport a remis au transporteur avec sa demande un dépôt de _____ \$, conformément aux stipulations de l'article 17.3 du Contrat du service de transport.

4.0 Le service prévu par la présente convention commence à la plus éloignée des dates suivantes, à savoir (1) _____, (2) la date à laquelle la construction d'installations d'attribution particulière ou d'améliorations du réseau est terminée ou (3) toute autre date d'entrée en vigueur que la Régie autorise. Le service prévu par la présente convention se termine le _____.

5.0 Le transporteur convient de fournir, et le client du service de transport convient d'utiliser et de payer, le service de transport ferme de point à point conformément aux stipulations de la partie II du Contrat du service de transport et de la présente convention de service.

6.0 Les avis et demandes que s'adressent les parties relativement à la présente convention de service doivent être remis au représentant de la partie destinataire, comme il est indiqué ci-dessous.

Le transporteur:

Le client du service de transport:

7.0 Le Contrat du service de transport est intégré aux présentes et en fait partie intégrante.

8.0 Les taxes applicables doivent être ajoutées à tous les prix énoncés dans le Contrat du service de transport.

EN FOI DE QUOI, les parties ont signé la présente convention de service par l'intermédiaire de leurs représentants autorisés respectifs.

Le transporteur:

Par: _____
Nom Titre Date

Le client du service de transport:

Par: _____
Nom Titre Date

Caractéristiques du
service de transport ferme de point à point

1.0 Durée de la transaction: _____

Date du début: _____

Date de la fin: _____

2.0 Description de la puissance et de l'énergie qui doivent être transportées par le transporteur, y compris la zone de contrôle d'électricité d'où la transaction origine.

3.0 Point(s) de réception: _____

Fournisseur: _____

4.0 Point(s) de livraison: _____

Receveur: _____

5.0 Quantité maximale de puissance et d'énergie à transporter (capacité réservée):

6.0 Désignation de la (des) partie(s) assujettie(s) à une obligation de service réciproque:

7.0 Nom(s) de réseau(x) intervenant(s) fournissant un service de transport:

8.0 Le service prévu par la présente convention peut être assujéti à une combinaison des prix détaillés ci-dessous. (Les prix appropriés pour les transactions individuelles seront déterminés selon les termes et conditions du Contrat du service de transport.)

8.1 Prix de transport: _____

8.2 Prix des études d'impact sur le réseau et des études d'avant-projet: _____

8.3 Prix liés aux installations d'attribution particulière:

8.4 Prix des services auxiliaires: _____

8.5 Prix d'une nouvelle répartition: _____

8.6 Prix des améliorations du réseau: _____

APPENDICE B

FORMULE DE CONVENTION DE SERVICE POUR LE SERVICE DE TRANSPORT NON FERME DE POINT À POINT

1.0 La présente convention de service, en date du _____, est conclue entre Hydro-Québec (le «transporteur»), et _____ (le «client du service de transport»).

2.0 Le transporteur a établi que le client du service de transport est un client en vertu de la partie II du Contrat du service de transport et qu'il a présenté une demande complète de service de transport non ferme de point à point conformément à l'article 18.2 du Contrat du service de transport.

3.0 Le service en vertu de la présente convention est fourni par le transporteur à la demande d'un représentant autorisé du client du service de transport.

4.0 Le client du service de transport convient de donner au transporteur les renseignements que ce dernier juge raisonnablement nécessaires conformément aux pratiques usuelles de services publics afin de fournir le service demandé.

5.0 Le transporteur convient de fournir, et le client du service de transport convient d'utiliser et de payer, le service de transport non ferme de point à point conformément aux stipulations de la partie II du Contrat du service de transport et de la présente convention de service.

6.0 Les avis et demandes que s'adressent les parties relativement à la présente convention de service doivent être remis au représentant de la partie destinataire, comme il est indiqué ci-dessous.

Le transporteur:

Le client du service de transport:

7.0 Le Contrat du service de transport est intégré aux présentes et en fait partie intégrante.

8.0 Les taxes applicables doivent être ajoutées à tous les prix énoncés dans le Contrat du service de transport.

EN FOI DE QUOI, les parties ont signé la présente convention de service par l'intermédiaire de leurs représentants autorisés respectifs.

Le transporteur:

Par: _____
Nom Titre Date

Le client du service de transport:

Par: _____
Nom Titre Date

APPENDICE C

MÉTHODOLOGIE POUR ÉVALUER LA CAPACITÉ DE TRANSPORT DISPONIBLE

1. La capacité de transport disponible (ATC) est la quantité de la capacité de transfert totale (TTC) qui n'est pas utilisée après avoir tenu compte de la marge de fiabilité du réseau et des exigences pour:

a) satisfaire aux obligations du service de transport existant pour la livraison des ressources de production du transporteur à ses clients de charge locale;

b) satisfaire aux obligations des contrats existants en vertu desquels le service de transport est fourni;

c) satisfaire aux obligations des demandes valides existantes, acceptées ou en attente, de service de transport.

2. Les lignes directrices et les principes suivants sont suivis pour évaluer la capacité de transport disponible:

- a) les pratiques usuelles des services publics;
- b) les critères et lignes directrices du Northeast Power Coordinating Council (NPCC);
- c) les critères et directives applicables du transporteur.

3. Pour évaluer la capacité de transfert totale, le transporteur utilise des simulations informatiques en temps différé de son réseau de transport dans une série spécifique de conditions d'exploitation présumées. Les indisponibilités des équipements de production et de transport sont reflétées dans une configuration simulée du réseau. La capacité de transfert totale, fondée sur une analyse des incidents, est la capacité de transfert qui reste après l'incident le plus important tout en maintenant une performance thermique, de tension et de stabilité du réseau conforme aux règles et pratiques du transporteur et aux lignes directrices du NPCC. Dans les cas d'interconnexions radiales (la charge ou les équipements de production) ou d'interconnexions à courant continu (HVDC), aucun incident n'est considéré dans le calcul de la capacité de transfert totale vu l'arrangement spécifique de ces installations. Le client du service de transport sera avisé de cette situation par le transporteur. Cependant, les indisponibilités, planifiées ou réelles, sont reflétées dans le calcul.

Dans le cadre de l'évaluation de la capacité de transport disponible, les ajustements appropriés sont faits pour les réservations fermes.

Les valeurs de capacité de transport évaluées ne tiennent compte que des contraintes dues aux équipements de transport. Ainsi, aux interconnexions où des groupes turbines-alternateurs sont isolés sur le réseau voisin, la capacité affichée (TTC et ATC) peut être supérieure à la capacité de production locale transférable sur le réseau voisin. Une analyse des coûts, des limites et des contraintes de la nouvelle répartition des ressources est requise pour chaque demande de réservation d'un service de transport par ces interconnexions. Ces interconnexions sont affichées sur l'OASIS.

Lorsqu'il a été déterminé que la capacité de transport suffisante peut ne pas exister pour accepter une demande de service de transport, le client admissible peut demander une étude d'impact sur le réseau.

APPENDICE D

MÉTHODOLOGIE POUR EXÉCUTER UNE ÉTUDE D'IMPACT SUR LE RÉSEAU

1. L'étude d'impact sur le réseau est menée comme suit:

(1) L'impact sur le réseau est évalué en fonction des exigences de fiabilité afin:

a) de satisfaire aux obligations conformément aux conventions de service intervenues avant la date d'entrée en vigueur du Contrat du service de transport;

b) de satisfaire aux obligations de demandes valides, existantes, acceptées ou en attente, conformément au Contrat du service de transport;

c) de répondre aux besoins planifiés d'importation de production d'urgence;

d) de tenir compte des flux de puissance auxquels on peut raisonnablement s'attendre sur le réseau de transport pour alimenter les clients de charge locale;

e) de maintenir la performance thermique, de tension et de stabilité du réseau conformément aux lignes directrices et principes;

f) de considérer la capacité du réseau à résister, dans des conditions de transfert, aux perturbations violentes mais possibles sans subir d'interruptions en cascade, de baisses de tension ou de pannes généralisées, conformément aux lignes directrices et principes.

(2) Le réseau de transport sera évalué selon les lignes directrices et principes suivants:

a) examiner la capacité du réseau de transport d'accepter une demande de service de transport;

b) déterminer si des coûts additionnels doivent être engagés pour fournir le service de transport;

c) déceler tout autre problème éventuel.

(3) Si l'on ne peut satisfaire à l'utilisation demandée sans compromettre la fiabilité du réseau, l'étude d'impact sur le réseau analyse l'impact de la demande de service de transport proposée sur la capacité thermique, la stabilité dynamique et la stabilité de la tension du réseau de transport. Lorsqu'il est possible de recourir à des directives d'exploitation pour augmenter la capacité de transport disponible, il convient d'y recourir et si la méthode d'exploitation doit être appliquée dans une

autre zone de contrôle, le demandeur du service de transport devra communiquer avec l'autre zone de contrôle pour déterminer la disponibilité générale de la procédure d'exploitation.

(4) Si l'étude d'impact sur le réseau montre que des améliorations du réseau ou des installations d'attribution particulière sont nécessaires pour répondre à la demande du demandeur, les procédures seront les mêmes que celles utilisées par le transporteur pour l'expansion de son propre réseau. Le projet d'expansion du réseau de transport le moins coûteux, qui tient compte des facteurs suivants mais sans s'y limiter, le coût en valeur actualisée, les pertes, les aspects environnementaux, la fiabilité, sera élaboré pour examen par le transporteur. D'après les résultats de l'étude, il appartient au client du service de transport de poursuivre, de modifier ou d'annuler sa demande.

(5) Dès réception de la convention d'étude d'avant-projet, le transporteur effectue une évaluation d'ingénierie plus précise sur les coûts des améliorations du réseau et des installations d'attribution particulière.

2. Lignes directrices et principes suivis par le transporteur — Le transporteur est membre du NPCC. Lorsqu'il procède à une étude d'impact sur le réseau, le transporteur applique les règles suivantes, comme elles sont modifiées ou adoptées de temps à autre:

- a) les pratiques usuelles des services publics;
- b) les critères et lignes directrices du NPCC;
- c) les critères et directives d'Hydro-Québec.

3. Représentation par modèle du réseau de transport — Le transporteur évalue la capacité de transfert totale en utilisant des modèles de réseau de transport basés sur une bibliothèque de cas d'écoulement de puissance conçue par le transporteur pour les études de la zone de contrôle du transporteur. Les modèles peuvent comprendre des représentations d'autres réseaux du NPCC et de réseaux voisins. Cette bibliothèque de cas d'écoulement de puissance est maintenue et mise à jour au besoin par le transporteur et NPCC. Le transporteur utilise les modèles de réseau qu'il juge pertinents à l'étude de la demande de service de transport. D'autres modèles de réseau et conditions d'exploitation, y compris des hypothèses spécifiques à une analyse particulière, peuvent être élaborés pour des conditions qui ne figurent pas dans la bibliothèque de cas d'écoulement de puissance. Les modèles de réseau peuvent être modifiés, au besoin, pour inclure d'autres renseignements sur la charge, les transferts et la configuration de réseau, au fur et à mesure qu'ils sont disponibles.

4. Conditions du réseau — Le chargement de tous les éléments du réseau de transport doit être dans les normes usuelles pour les conditions avant incident et dans les conditions d'urgence pour les conditions après incident. La tension sur le réseau de transport doit être dans les limites normales et d'urgence applicables avant et après les conditions d'incident respectivement.

5. Court-circuit — L'intensité de courant des courts-circuits du réseau de transport doit être dans les normes applicables pour la conception des équipements.

6. Évaluation des pertes — L'impact des pertes sur le réseau de transport du transporteur est pris en compte dans l'étude d'impact sur le réseau pour garantir les pratiques usuelles des services publics dans l'évaluation des coûts pour accepter la demande de service de transport.

7. Protection du réseau — Les exigences de protection sont évaluées par le transporteur pour établir l'impact sur la protection existante du réseau.

APPENDICE E

INDEX DES CLIENTS DU SERVICE DE TRANSPORT DE POINT À POINT

Client	Date de la convention de service
_____	_____

APPENDICE F

CONVENTION DE SERVICE POUR LE SERVICE DE TRANSPORT EN RÉSEAU INTÉGRÉ

1.0 La présente convention de service, en date du _____, est conclue entre Hydro-Québec (le «transporteur»), et _____ (le «client du service de transport»).

2.0 Le transporteur a établi que le client du service de transport a présenté une demande complète de service de transport en réseau intégré en vertu du Contrat du service de transport.

3.0 Le client du service de transport a remis au transporteur avec sa demande un dépôt de _____ \$, conformément aux stipulations de l'article 29.2 du Contrat du service de transport.

4.0 Le service prévu par la présente convention commence à la plus éloignée des dates suivantes, à savoir (1) _____, (2) la date à laquelle la construc-

tion de tous les équipements d'interconnexion, d'installations d'attribution particulière ou d'améliorations du réseau est terminée, (3) la date à laquelle une convention d'exploitation du réseau est signée et où toutes les exigences de celle-ci sont remplies ou (4) toute autre date d'entrée en vigueur que la Régie autorise. Le service prévu par la présente convention se termine le _____.

5.0 Le transporteur convient de fournir, et le client du service de transport convient d'utiliser et de payer, le service de transport en réseau intégré conformément aux stipulations de la partie III du Contrat du service de transport et de la présente convention de service.

6.0 Les avis et demandes que s'adressent les parties relativement à la présente convention de service doivent être remis au représentant de la partie destinataire, comme il est indiqué ci-dessous.

Le transporteur:

Le client du service de transport:

7.0 Le Contrat du service de transport est intégré aux présentes et en fait partie intégrante.

8.0 Les taxes applicables doivent être ajoutées à tous les prix énoncés dans le Contrat du service de transport.

EN FOI DE QUOI, les parties ont signé la présente convention de service par l'intermédiaire de leurs représentants autorisés respectifs.

Le transporteur:

Par: _____
Nom Titre Date

Le client du service de transport:

Par: _____
Nom Titre Date

Caractéristiques du service de transport en réseau intégré

1.0 Durée de la transaction: _____

Date du début: _____

Date de la fin: _____

2.0 Description générale de la puissance et de l'énergie qui doivent être transportées par le transporteur, y compris la zone de contrôle d'électricité d'où la transaction origine:

3.0 Description détaillée et prévision de la charge en réseau à chaque point de livraison:

4.0 Description détaillée de chaque ressource en réseau, y compris les restrictions d'exploitation:

5.0 Description détaillée de l'utilisation prévue par le client du service de transport des interfaces du transporteur:

6.0 Description de tout réseau de transport possédé ou contrôlé par le client du service de transport:

7.0 Nom(s) de fournisseur(s) de service de transport intervenant(s):

8.0 Le client du service de transport en réseau intégré s'engage à obtenir les services auxiliaires suivants auprès du transporteur:

Source

- | | | |
|--|-----|-------|
| 1. Programmation, contrôle du réseau et répartition | Oui | H.-Q. |
| 2. Fourniture de puissance réactive et contrôle de tension | Oui | H.-Q. |
| 3. Régulation et contrôle de fréquence | * | |
| 4. Énergie involontaire | * | |
| 5. Réserve synchrone | * | |
| 6. Réserve supplémentaire | * | |

* S'il est écrit «Non», indiquer la source de ce service.

9.0 Description des installations d'attribution particulière requises:

10.0 Outre le prix du service de transport et le prix des services auxiliaires indiqués dans le Contrat du service de transport, le client paiera aussi les frais suivants:

10.1 Prix des études d'impact sur le réseau et des études d'avant-projet:

10.2 Prix des installations d'attribution particulière:

10.3 Prix d'une nouvelle répartition:

10.4 Prix des améliorations du réseau:

APPENDICE G

CONVENTION D'EXPLOITATION DU RÉSEAU

La présente convention d'exploitation du réseau fait partie du Contrat du service de transport d'Hydro-Québec pour l'accessibilité à son réseau et est assujettie et conforme à toutes les dispositions dudit Contrat du service de transport. Toutes les définitions et tous les termes et conditions du Contrat du service de transport sont intégrés dans les présentes par renvoi.

1. Termes et conditions généraux

Le transporteur s'engage à fournir un service de transport au client du service de transport à la condition que ce dernier exploite ses installations conformément aux critères, directives, règles, normes, procédures ou lignes directrices applicables du Transporteur, ou de ses entreprises affiliées, du NERC et du NPCC, tels qu'ils pourront être modifiés de temps à autre. De plus, le service fourni au client du service de transport est conditionnel aux termes et conditions prévus dans les présentes.

1.1 Nature du service

Tout le service de transport en réseau est assuré sous forme de courant alternatif triphasé de soixante (60) hertz à une tension de livraison convenue entre les deux parties.

1.2 Programme de maintenance

Le transporteur, au besoin, consultera le client du service de transport en ce qui concerne le déroulement de tout entretien programmé du réseau de transport qui

se répercuterait sur le service fourni au client du service de transport.

1.3 Exigences en matière d'information

Le client du service de transport est tenu de fournir toute l'information dont le NPCC, le NERC et le transporteur ont besoin à des fins de planification, d'exploitation, de maintenance et de dépôt de documents réglementaires. Cette information peut comprendre notamment:

Des données sur les charges:

- Des prévisions sur dix (10) ans de la charge en réseau à chaque point de livraison:

- horaire pour la première semaine, avec mise à jour quotidienne pour les trois jours précédant l'exploitation;

- hebdomadaire pour la première année;

- mensuelle pour les neuf (9) années suivantes.

- Le facteur de puissance.

- La quantité de charge interruptible contractuelle, y compris les conditions d'interruption, et le niveau réel de cette charge.

- La capacité de délestage de charge par point de livraison.

- La capacité de transfert de charge entre les points de livraison.

- Les rapports de perturbations.

- Les résultats des essais et du calibrage périodique des équipements de mesure et de protection.

- Les changements planifiés à l'égard des équipements d'interconnexion ou du système de protection.

- La capacité de réduction de tension.

Les ressources en réseau et les équipements de production interconnectés:

- Les caractéristiques d'exploitation des ressources, y compris les limites de taux de variation, les délais de production minimums, les relais de sous-fréquence et de sur-fréquence, etc.

- Le programme de production si deux emplacements de production ou plus sont utilisés.

- Des prévisions sur dix ans des ajouts et retraits de ressources et des changements de capacité.

- La puissance réactive des alternateurs.

- Les résultats des essais et du calibrage périodiques des équipements de mesure et de protection.

- Les changements planifiés à l'égard des paramètres de production ou du système de protection.

Si le client du service de transport ne répond pas rapidement et entièrement à la demande raisonnable d'information du transporteur, il devra payer une amende de 100 \$ par jour au transporteur. L'omission persistante de répondre à une telle demande constitue un défaut.

Outre l'information du genre de celle énumérée ci-dessus, le client du service de transport doit fournir des renseignements exacts et fiables sur l'exploitation au transporteur. Ces renseignements pourraient inclure, entre autres, des valeurs mesurées en kWh, kW, KVAR, des données sur la tension, le courant, la fréquence, l'état des disjoncteurs et toutes les autres données nécessaires à une exploitation fiable. Le transporteur peut exiger que ces renseignements lui soient fournis par voie électronique à l'aide d'une méthode telle que la supervision et acquisition de données (SCADA), par stations terminales éloignées (RTU) ou par télémesurage ou qu'ils puissent être transférés directement par interface au réseau informatique de répartition du transporteur. Tout le matériel utilisé à cette fin doit être approuvé par le transporteur.

Le client du service de transport doit faire savoir au transporteur si sa ressource en réseau est en mesure de participer à une remise en charge du réseau ou si elle est dotée d'une capacité de remise en marche autonome en cas de panne.

1.4 Exigences d'exploitation

Le client du service de transport ne peut faire aucune manœuvre ni exercer aucune autre activité susceptible de toucher le réseau du transporteur sans d'abord communiquer avec le transporteur et obtenir son autorisation à cette fin.

Le client du service de transport doit équilibrer la charge entre ses différentes charges en réseau de manière à ce que le différentiel de courant des différentes phases soit acceptable pour le transporteur.

Les équipements du client du service de transport doivent être conformes à toutes les exigences environne-

mentales dans la mesure où elles ont une incidence sur l'exploitation du réseau du transporteur.

Le client du service de transport doit exploiter tous ses équipements et ses installations raccordés au réseau du transporteur, soit directement ou indirectement, de manière sûre, fiable et efficace. Cette exploitation doit aussi être conforme aux pratiques usuelles des services publics et à toutes les exigences et lignes directrices du transporteur, du NERC et du NPCC.

Le client du service de transport est responsable de l'exploitation de son réseau électrique et du maintien de sa sécurité d'une manière qui permet d'éviter des répercussions sur le réseau du transporteur ou le réseau régional intégré et qui est conforme à tous les critères, directives, règles, procédures, lignes directrices et normes d'interconnexion applicables du NPCC et du transporteur, tels qu'ils peuvent être modifiés ou adoptés de temps à autre. Les mesures visées comprennent notamment:

- le délestage de charge par abaissement de tension
- le délestage de charge en sous-fréquence
- le délestage de charge manuel
- le transfert de charge
- la mise en oeuvre de réductions volontaires de charge, y compris les clients interruptibles
- le démarrage de la production de réserve
- le fait de permettre la reprise sélective du service par le transporteur après des incidents touchant la livraison sur les installations du transporteur.

Le transporteur se réserve le droit de spécifier les réglages de commande (par exemple le statisme) des turbines ou des alternateurs tels que déterminés par l'étude d'impact sur le réseau, l'étude sur les installations ou d'autres études subséquentes. Le client du service de transport accepte de se conformer à ces spécifications à ses frais.

À moins d'indication contraire, le client du service de transport exploitera ses installations de production interconnectées existantes avec des régulateurs de tension automatiques. Le régulateur de tension réglera la tension de la ressource en réseau pour qu'elle soit compatible à la fourchette de tension requise par le transporteur ou le NPCC.

1.5 Interruption du service

Si, à un moment quelconque, le transporteur estime que le client du service de transport exploite son équipement d'une manière susceptible de nuire à la qualité du service, à la fiabilité ou à l'exploitation sûre du réseau du transporteur, ce dernier peut interrompre le service de transport jusqu'à ce que la situation soit redressée.

Si le transporteur estime qu'il y a urgence ou que d'importantes répercussions sont imminentes, le service fourni au client du service de transport peut être interrompu sans avis. Sinon, le transporteur doit donner au client du service de transport un avis raisonnable lui demandant de réduire sa production ou lui faisant part de l'intention du transporteur d'interrompre le service. Dans la mesure du possible, le transporteur accordera également au client du service de transport un délai suffisant pour lui permettre de redresser la situation.

1.6 Opérations d'urgence

Le client du service de transport est assujéti à toutes les normes et pratiques applicables en matière d'opérations d'urgence qui sont exigées par le transporteur.

Le transporteur se réserve le droit de demander à ses clients de prendre les mesures requises aux termes des procédures d'exploitation du transporteur. Ces mesures peuvent inclure, notamment, la production au niveau de la capacité maximale ou minimale, l'abaissement de la tension, le délestage de charge, le transfert de charge entre les points de livraison, la sollicitation publique de réduction de charge, la mise en oeuvre de programmes de charge interruptible et le démarrage de la production de réserve ou en attente.

2.0 Comptage

Le transporteur fournira un service de transport en réseau intégré à chaque point de livraison indiqué dans la convention de service du client du service de transport. Chaque point de livraison comportera un seul identificateur, un emplacement de compteur et un numéro de compteur.

2.1 Équipements

Tous les compteurs et toutes les installations servant à mesurer l'énergie et la puissance livrées au client du service de transport doivent être approuvés par le transporteur. Ce dernier peut exiger l'installation de télécompteurs aux fins de la facturation et des mesures du facteur de puissance et afin de permettre au transporteur

d'exploiter son réseau de manière fiable et efficace. Tous ces équipements seront installés et maintenus aux frais du client du service de transport.

Tous les compteurs doivent pouvoir mesurer les kW instantanés au cours de chaque heure, le transit net en kWh et le transit de puissance réactive.

2.2 Sceaux

Tous les compteurs doivent être scellés, et les sceaux ne peuvent être brisés sans l'approbation préalable du transporteur.

2.3 Accès

Le client du service de transport doit permettre au représentant du transporteur d'avoir accès, y compris par voie de télécommunications, aux compteurs à des moments raisonnables à des fins de lecture, d'inspection et d'essais. Le transporteur fera de son mieux pour ne pas nuire à l'exploitation normale.

2.4 Calibrage et entretien

À moins d'un accord contraire des parties, les compteurs ne peuvent être vérifiés ou recalibrés, pas plus que les raccords, y compris ceux des transformateurs, ne peuvent être dérangés ou changés, sans la présence de représentants dûment autorisés du transporteur et du client du service de transport ou en cas de situation d'urgence, à moins que l'une ou l'autre des parties, après avoir reçu un avis raisonnable à cet égard, n'omette ou ne refuse de déléguer des représentants pour l'occasion.

2.5 Essais

Le transporteur fera des essais relativement aux équipements de comptage en se fondant sur les normes de précision et les procédures du transporteur. Avant de faire des essais de comptage, le transporteur en avisera le client du service de transport, et celui-ci pourra assister aux essais. Si le compteur se révèle imprécis ou autrement défectueux, il sera réparé, ajusté ou remplacé aux frais du client du service de transport.

3.0 Équipements d'interconnexion

Les équipements d'interconnexion du client du service de transport doivent être conformes à toutes les normes établies par les pratiques usuelles des services publics.

3.1 Coût

Le client du service de transport installera, maintiendra et réparera tous les équipements d'interconnexion à ses frais.

Le transporteur n'assumera aucun coût relativement à l'interconnexion avec le client du service de transport, y compris les modifications pouvant être requises par la présente convention. Le coût des installations d'attribution particulière sera payé conformément au Contrat du service de transport et à la convention de service. Si le transporteur doit engager des dépenses en rapport avec les installations d'attribution particulière, avant même que celui-ci ne les engage, le client du service de transport doit lui faire parvenir des fonds suffisants pour couvrir ces dépenses, évaluées par le transporteur. Le transporteur informera le client des dépenses réelles associées au financement des installations d'attribution particulière dans les soixante (60) jours qui suivront l'achèvement des travaux. Les ajustements nécessaires seront effectués dans les trente (30) jours qui suivront.

3.2 Inspection

Le transporteur peut inspecter les équipements d'interconnexion du client du service de transport pour déterminer s'ils respectent toutes les normes établies par les pratiques usuelles des services publics. Le transporteur n'est pas tenu de livrer de l'électricité au client du service de transport ni de recevoir de l'électricité de ce dernier tant que ces exigences ne sont pas remplies.

Le client du service de transport a le droit, à ses frais, de contrôler les essais d'acceptation en usine et en réseau ainsi que l'installation des équipements et logiciels de mesure, d'acquisition de données, de transport et de protection ou d'autres équipements ou logiciels reliés au réseau du transporteur.

3.3 Nouvelles ressources

Le client du service de transport ne peut mettre des alternateurs sous tension après la signature de la présente convention sans en informer d'abord le transporteur par écrit cent quatre-vingts (180) jours avant la mise sous tension. Si des installations de production de tiers sont raccordées après la date de la signature de la présente convention, ces installations doivent être conformes aux exigences techniques alors imposées par le transporteur aux producteurs qui ne sont pas des services publics, telles qu'elles s'appliquent à la production raccordée directement au réseau du transporteur. Il incombe au client du service de transport de s'assurer de la conformité à ces exigences.

Si un alternateur est ajouté aux installations de production du client du service de transport ou d'un tiers, après la date de la signature de la convention, le client du service de transport est tenu de fournir, d'installer et de maintenir l'équipement nécessaire pour établir et maintenir le synchronisme entre ces installations et le réseau du transporteur.

3.4 Équipement de protection

Afin de protéger le réseau du transporteur contre les dommages, de réduire au minimum les risques de blessures causées au personnel d'exploitation et aux tiers et de permettre au transporteur de maintenir le service à ses clients non producteurs en cas de difficultés d'exploitation du réseau du transporteur, le client du service de transport doit fournir, installer et maintenir à ses frais les équipements suivants lorsqu'ils sont requis suivant les pratiques usuelles des services publics et après consultation du transporteur:

A. Un sectionneur-rupteur principal verrouillable, triphasé permettant d'isoler les installations du client du service de transport du réseau du transporteur.

B. Un disjoncteur automatique pouvant être déclenché par le système de relais protecteurs quelle que soit la situation du réseau. Le disjoncteur doit aussi pouvoir être utilisé pour synchroniser la production du réseau du client du service de transport en fonction du réseau du transporteur.

C. Des relais protecteurs de sous-fréquence et de sur-fréquence devant être utilisés avec le disjoncteur automatique requis.

D. Des relais protecteurs de basse et de haute tension devant être utilisés avec le disjoncteur automatique requis.

E. Des relais protecteurs de surintensité devant être utilisés avec le disjoncteur automatique requis.

F. Des transformateurs de tension et de courant devant servir aux fins des relais susmentionnés, et dont les dimensions et le raccordement doivent être approuvés par le transporteur.

G. Les autres équipements pouvant être raisonnablement requis par les pratiques usuelles des services publics, tels qu'ils sont recommandés par le transporteur.

H. Le client du service de transport doit fournir au transporteur une documentation complète sur ses équipements d'interconnexion, y compris des schémas unifilaires de puissance, schémas de relais, plans, vues

en coupe et en coupe verticale, plans des grilles, plans des conduits, plans des fondations, plans de clôture et de mise à la terre et schémas détaillés des structures d'acier. De plus, le client du service de transport s'engage à fournir au transporteur une documentation complète sur tous les changements qui pourront être apportés aux équipements d'interconnexion du client du service de transport.

I. Le système de relais protecteurs requis pour déceler les défaillances du réseau du transporteur et le disjoncteur requis pour débrancher la production du client du service de transport afin de protéger le public et le personnel du transporteur doivent être approuvés par le transporteur. Ce dernier doit fournir des réglages de relais et des recommandations pour la conception, le choix des équipements et l'entretien courant. Le client du service de transport achète, installe et maintient le système de relais protecteurs et il tient des dossiers d'entretien et d'essais, qu'il met tous à la disposition du transporteur. Le transporteur exécute le(s) essai(s) de fonctionnement, à des intervalles raisonnables, du système de relais protecteurs pour déterminer si ce système fonctionne d'une manière qu'il juge acceptable, et il avise par écrit le client du service de transport des résultats des essais. Le client du service de transport assume le coût de ces essais et de toute autre aide pouvant être demandée par le transporteur avant et après la mise en service du système.

J. Le client du service de transport est tenu de réparer et de maintenir à ses frais son système de relais protecteurs et les autres équipements qu'il possède ou exploite.

3.5 Maintenance et modification des équipements d'interconnexion

A. Le client du service de transport doit réparer et maintenir, pendant la durée des présentes, tous ses équipements d'interconnexion se trouvant à son extrémité du sectionneur qui assure la coupure visible et qui isole ses installations du réseau du transporteur, conformément aux pratiques et normes établies pour l'exploitation et la maintenance d'équipements de réseau électrique.

B. Le client du service de transport doit maintenir sa propre production conformément aux pratiques usuelles des services publics. Il doit veiller à ce que toutes les installations de production de tiers raccordées à son réseau soient maintenues conformément aux exigences techniques d'interconnexion du transporteur relativement à la production des producteurs indépendants.

C. Le client du service de transport doit prendre des arrangements avec le transporteur en vue d'une inspection initiale de l'interconnexion, à exécuter avant la date d'entrée en vigueur de la présente convention. De plus, le client du service de transport doit prendre des arran-

gements avec le transporteur en vue d'une inspection visuelle annuelle de toutes les installations d'interconnexion et de tous les dossiers d'entretien s'y rapportant. Tous les deux ans, le client du service de transport doit prendre des dispositions en vue d'un essai de calibrage des relais et d'un essai de fonctionnement de ses équipements d'interconnexion. L'essai de calibrage des relais doit être effectué par un entrepreneur qualifié approuvé par le transporteur et jugé acceptable par le client du service de transport ou être effectué par le transporteur. Après l'exécution des essais de calibrage des relais, le transporteur peut procéder à un essai de fonctionnement du système de relais. Le client du service de transport assume le coût de tout essai des relais ainsi que de toute autre aide pouvant être exigée par le transporteur avant et après la mise en service du système.

D. Avant le 1^{er} avril de chaque année, le transporteur doit fournir au client du service de transport des dates recommandées pour la programmation de la maintenance des installations de production du client du service de transport et des tiers d'une capacité supérieure à 20 MW et des installations de transport du client du service de transport d'un débit de 44 kV ou plus. Le client du service de transport doit fournir au transporteur, au plus tard le 1^{er} mai de chaque année, une liste de périodes, par ordre de préférence et conformément aux dates recommandées par le transporteur, où le client du service de transport souhaite programmer la maintenance au cours de l'année civile suivante. Si le transporteur ne fournit pas de dates recommandées au client du service de transport avant le 1^{er} avril une année donnée, le client du service de transport est néanmoins tenu de fournir au transporteur, au plus tard le 1^{er} mai de l'année, une liste de périodes, par ordre de préférence, où il souhaite programmer la maintenance au cours de l'année civile suivante, et le transporteur s'efforcera d'accepter le programme proposé de périodes de maintenance du client du service de transport s'il peut le faire sans que ni lui-même ni ses clients ne subissent des inconvénients opérationnels ou économiques. Au plus tard le 1^{er} juin de chaque année, le client du service de transport et le transporteur s'entendront sur des périodes de maintenance des équipements d'interconnexion.

E. Si le transporteur juge raisonnablement que les équipements d'interconnexion du client du service de transport sont maintenus, à un égard important, d'une manière non conforme aux pratiques usuelles des services publics, il peut en aviser le client du service de transport par écrit. Dans les trente (30) jours suivant la date de notification, le client du service de transport est tenu de conformer ses pratiques de maintenance aux exigences établies par les pratiques usuelles des services publics et par la présente convention. Si le client du service de transport ne se conforme pas aux exigences

établies par les pratiques usuelles des services publics quant à ses pratiques de maintenance dans ce délai de trente (30) jours, le transporteur peut mettre hors tension l'interconnexion entre le client du service de transport et le transporteur jusqu'à ce que les pratiques de maintenance du client du service de transport soient conformes aux exigences des présentes.

F. Le client du service de transport doit donner au transporteur un avis écrit adéquat de toute modification et de tout remplacement de ses équipements d'interconnexion. Toutes les additions ou modifications et tous les remplacements doivent répondre aux exigences de la présente convention et à toutes les normes établies par les pratiques usuelles des services publics. Si le client du service de transport fait des changements sans en aviser le transporteur, et si ce dernier est raisonnablement fondé à croire que les changements peuvent présenter des dangers, le transporteur peut mettre hors tension l'interconnexion entre le client du service de transport et le transporteur.

G. Le client du service de transport doit, à ses frais, changer ses équipements d'interconnexion si le transporteur l'exige raisonnablement ou s'il y est autrement tenu pour se conformer aux pratiques usuelles des services publics afin de s'adapter à de nouvelles exigences du réseau du transporteur.

H. Si l'interconnexion doit être mise hors tension en vertu des dispositions de la présente convention, le transporteur n'effectuera la mise hors tension qu'au(x) point(s) de livraison touché(s).

4.0 Facteur de puissance

Pour prévenir une baisse de tension imposée aux clients du transporteur, empêcher les pertes inutiles sur le réseau et maintenir les niveaux de tension du transporteur et le support de puissance réactive de la région, le client du service de transport doit maintenir un facteur de puissance égal ou supérieur à 97 %. Si le transporteur doit maintenir un niveau supérieur à 97 %, le client du service de transport sera tenu d'en faire autant. L'omission de la part du client du service de transport de maintenir un facteur de puissance acceptable peut entraîner l'imputation de frais additionnels reliés aux installations d'attribution particulière, soit les frais associés à l'installation de tout équipement nécessaire au maintien du facteur de puissance assigné, ou de frais additionnels en compensation de la puissance réactive livrée.

5.0 Contrôle de tension

Les appareils de réglage automatique de tension du client du service de transport doivent assurer qu'aucune variation instantanée de tension supérieure à 3 % ne se produit à l'interconnexion pendant la mise sous tension ou hors tension d'un alternateur synchrone, d'un alternateur asynchrone ou d'un moteur, d'une charge, d'un condensateur ou de tout autre équipement.

6.0 Harmoniques

Le client du service de transport doit exploiter et maintenir son réseau de manière à éviter la production de fréquences harmoniques dépassant les limites établies par les normes suivies par le transporteur.

7.0 Défaut

Le fait pour le client du service de transport de ne pas respecter les termes et conditions de la présente convention est réputé constituer un défaut permettant au transporteur de demander, conformément aux décisions, ordonnances, règles et règlements de la Régie, la cessation immédiate du service.

APPENDICE H

REVENUS ANNUELS REQUIS DE TRANSPORT POUR LE SERVICE DE TRANSPORT EN RÉSEAU INTÉGRÉ

1. Les revenus annuels requis de transport aux fins du service de transport en réseau intégré sont de 2 260 000 000 \$.

2. Le montant indiqué en (1) s'applique tant qu'il n'est pas modifié par le transporteur ou par la Régie.

APPENDICE I

INDEX DES CLIENTS DU SERVICE DE TRANSPORT EN RÉSEAU INTÉGRÉ

Client	Date de la convention de service
27302	

Gouvernement du Québec

Décret 283-97, 5 mars 1997

Loi sur la sécurité du revenu
(L.R.Q., c. S-3.1.1)

Sécurité du revenu — Modifications

CONCERNANT le Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité du revenu

ATTENDU QUE conformément à l'article 91 de la Loi sur la sécurité du revenu (L.R.Q., c. S-3.1.1), le gouvernement a édicté par le décret 922-89 du 14 juin 1989 le Règlement sur la sécurité du revenu;

ATTENDU QU'il y a lieu de modifier à nouveau ce règlement;

ATTENDU QUE conformément aux articles 10 et 11 de la Loi sur les règlements (L.R.Q., c. R-18.1), le texte du règlement en annexe au présent décret a été publié à la Partie 2 de la *Gazette officielle du Québec* du 8 janvier 1997 avec avis qu'il pourrait être édicté par le gouvernement à l'expiration d'un délai de 45 jours à compter de cette publication;

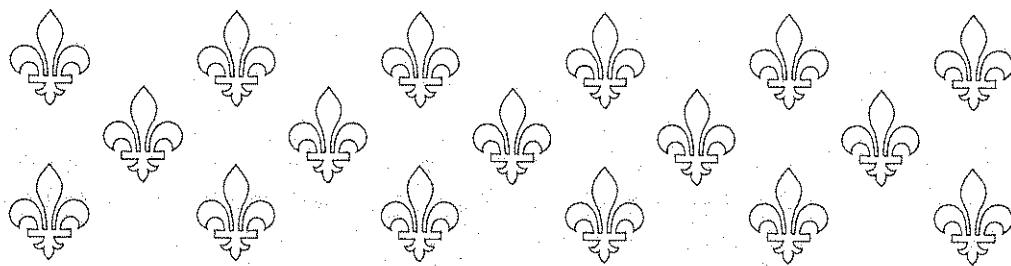
ATTENDU QUE le délai de 45 jours est expiré;

ATTENDU QU'il y a eu lieu d'édicter ce règlement avec modifications;

IL EST ORDONNÉ, en conséquence, sur la recommandation de la ministre d'État de l'Emploi et de la Solidarité et ministre de la Sécurité du revenu:

QUE le Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité du revenu, ci-annexé, soit édicté.

Le greffier du Conseil exécutif,
MICHEL CARPENTIER



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Projet de loi n° 116
(2000, chapitre 22)

Loi modifiant la Loi sur la Régie de l'énergie et d'autres dispositions législatives

Présenté le 11 mai 2000
Principe adopté le 2 juin 2000
Adopté le 16 juin 2000
Sanctionné le 16 juin 2000

Éditeur officiel du Québec
2000

NOTES EXPLICATIVES

Ce projet de loi modifie la Loi sur la Régie de l'énergie afin de modifier la compétence de la Régie relativement à la tarification de l'électricité, d'introduire des mesures de concurrence dans la fourniture d'électricité, d'assouplir le mode de fonctionnement de la Régie et d'élargir ses sources de financement.

C'est ainsi que ce projet prévoit des modalités d'établissement des tarifs et conditions auxquels l'électricité est transportée et distribuée. Dans tout tarif qu'elle établit, applicable par le distributeur d'électricité, la Régie tient compte notamment des coûts de fourniture faisant l'objet d'un traitement distinct selon que les besoins des marchés québécois sont satisfaits ou non à même le volume d'électricité patrimoniale. Ce volume est fixé à un maximum de 165 térawattheures. Le coût moyen de fourniture de l'électricité patrimoniale est établi à 2,79 cents le kilowattheure. Ce coût peut être diminué par le gouvernement.

Il prévoit également que le coût de la fourniture d'électricité autre que de l'électricité patrimoniale est établi au moyen d'une procédure d'appel d'offres et d'un code d'éthique soumis à l'approbation de la Régie. La procédure prévoit l'octroi des contrats d'approvisionnement sur la base du prix le plus bas, en tenant compte notamment du coût de transport applicable. La Régie surveille l'application de cette procédure et de ce code d'éthique, et les contrats d'approvisionnement du distributeur d'électricité sont soumis à son approbation.

De plus, ce projet introduit certains critères de fixation des tarifs de transport d'électricité et des tarifs applicables par le distributeur d'électricité, dont l'uniformité territoriale, et prévoit la reconnaissance de certains actifs de transport et de distribution d'électricité en exploitation et en construction. Il prévoit que le tarif d'une catégorie de consommateurs ne peut être modifié pour atténuer l'interfinancement entre les tarifs applicables par le distributeur d'électricité.

Ce projet modifie certaines règles de fonctionnement de la Régie notamment en ce qui concerne les demandes pouvant être étudiées et décidées par un régisseur seul et permet à la Régie de

tenir une séance de conciliation. Il modifie les règles de financement des activités de la Régie. De plus, il modifie l'habilitation réglementaire de la Régie et du gouvernement.

Enfin, ce projet comporte également des modifications de nature technique ou de concordance et des dispositions transitoires.

LOIS MODIFIÉES PAR CE PROJET :

- Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., chapitre A-19.1);
- Loi sur les cités et villes (L.R.Q., chapitre C-19);
- Code municipal du Québec (L.R.Q., chapitre C-27.1);
- Loi sur l'exportation de l'électricité (L.R.Q., chapitre E-23);
- Loi sur Hydro-Québec (L.R.Q., chapitre H-5);
- Loi sur certaines installations d'utilité publique (L.R.Q., chapitre I-13);
- Loi sur la Régie de l'énergie (L.R.Q., chapitre R-6.01);
- Loi sur le régime des eaux (L.R.Q., chapitre R-13).

Projet de loi n° 116

LOI MODIFIANT LA LOI SUR LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE ET D'AUTRES DISPOSITIONS LÉGISLATIVES

LE PARLEMENT DU QUÉBEC DÉCRÈTE CE QUI SUIT :

1. L'article 1 de la Loi sur la Régie de l'énergie (L.R.Q., chapitre R-6.01) est modifié par le remplacement du premier alinéa par l'alinéa suivant :

« **1.** La présente loi s'applique à la fourniture, au transport et à la distribution d'électricité ainsi qu'à la fourniture, au transport, à la distribution et à l'emmagasinement du gaz naturel livré ou destiné à être livré par canalisation à un consommateur. ».

2. L'article 2 de cette loi est modifié :

1° par l'insertion, après la partie introductive, de la définition suivante :

« «contrat d'approvisionnement en électricité» : contrat intervenu entre le distributeur d'électricité et un fournisseur dans le but de satisfaire les besoins en électricité des marchés québécois ; » ;

2° par le remplacement de la définition de «distributeur d'électricité» par la suivante :

« «distributeur d'électricité» : Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité ; » ;

3° par l'insertion, après la définition du mot «énergie», des suivantes :

« «fournisseur d'électricité» : quiconque étant producteur ou négociant d'électricité fournit de l'électricité ;

« «fourniture d'électricité» : l'électricité mise à la disposition ou vendue au distributeur d'électricité par un fournisseur ou un représentant ; » ;

4° par la suppression de la définition de «équipement de production d'électricité» ;

5° par le remplacement de la définition de «réseau de distribution d'électricité» par la suivante :

«réseau de distribution d'électricité»: l'ensemble des installations destinées à la distribution d'électricité à partir de la sortie des postes de transformation, y compris les lignes de distribution à des tensions de moins de 44 kV ainsi que tout l'appareillage situé entre ces lignes et les points de raccordement aux installations des consommateurs, et, dans le cas des réseaux autonomes de distribution d'électricité du distributeur d'électricité, l'ensemble des ouvrages, des machines, de l'appareillage et des installations servant à produire, transporter et distribuer l'électricité;»;

6° par le remplacement de la définition de «réseau de transport d'électricité» par la suivante:

«réseau de transport d'électricité»: l'ensemble des installations destinées à transporter l'électricité, y compris les transformateurs élévateurs de tension situés aux sites de production, les lignes de transport à des tensions de 44 kV et plus, les postes de transport et de transformation ainsi que toute autre installation de raccordement entre les sites de production et le réseau de distribution;»;

7° par l'addition, après la définition de «réseau de transport d'électricité», des suivantes:

«réseau municipal ou privé d'électricité»: un réseau d'électricité régi par la Loi sur les systèmes municipaux et les systèmes privés d'électricité (chapitre S-41);

«transporteur d'électricité»: Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité.»;

8° par l'addition, à la fin, de l'alinéa suivant:

«Toute fourniture d'électricité par Hydro-Québec au distributeur d'électricité est réputée constituer un contrat d'approvisionnement. Tout service de transport d'électricité par le transporteur d'électricité avec Hydro-Québec est réputé constituer un contrat de service de transport.».

3. Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 2, de l'article suivant:

«2.1. Pour l'application des articles 36, 44 et 85.1, des chapitres VII et VIII et des articles 112 et 114, les réseaux municipaux et privés d'électricité et la Coopérative régionale d'électricité de Saint-Jean-Baptiste de Rouville visée par la Loi sur la Coopérative régionale d'électricité de Saint-Jean-Baptiste de Rouville et abrogeant la Loi pour favoriser l'électrification rurale par l'entremise de coopératives d'électricité (1986, chapitre 21), sont réputés être des distributeurs.».

4. L'article 5 de cette loi est remplacé par l'article suivant:

«**5.** Dans l'exercice de ses fonctions, la Régie assure la conciliation entre l'intérêt public, la protection des consommateurs et un traitement équitable du transporteur d'électricité et des distributeurs. Elle favorise la satisfaction des besoins énergétiques dans une perspective de développement durable et d'équité au plan individuel comme au plan collectif. ».

5. L'article 16 de cette loi est modifié par le remplacement du deuxième alinéa par le suivant :

« Toutefois, le président peut désigner un régisseur pour étudier et décider seul d'une demande visée :

1° au paragraphe 5° du premier alinéa de l'article 31 ;

2° au deuxième alinéa de ce même article, mais à l'exclusion d'une demande faite en vertu du premier alinéa de l'article 16 de la Loi sur les systèmes municipaux et les systèmes privés d'électricité. ».

6. L'article 31 de cette loi est modifié :

1° par le remplacement du paragraphe 1° du premier alinéa par le paragraphe suivant :

« 1° fixer ou modifier les tarifs et les conditions auxquels l'électricité est transportée par le transporteur d'électricité ou distribuée par le distributeur d'électricité ou ceux auxquels le gaz naturel est fourni, transporté ou livré par un distributeur de gaz naturel ou emmagasiné ; » ;

2° par le remplacement du paragraphe 2° du premier alinéa par les paragraphes suivants :

« 2° surveiller les opérations des titulaires d'un droit exclusif de distribution d'électricité ou de gaz naturel afin de s'assurer que les consommateurs aient des approvisionnements suffisants ;

« 2.1° surveiller les opérations du transporteur d'électricité, du distributeur d'électricité ainsi que celles des distributeurs de gaz naturel afin de s'assurer que les consommateurs paient selon un juste tarif ; » ;

3° par la suppression du paragraphe 3° du premier alinéa ;

4° par le remplacement du paragraphe 4° du premier alinéa par les paragraphes suivants :

« 4° examiner toute plainte d'un consommateur portant sur l'application d'un tarif ou d'une condition de transport d'électricité par le transporteur d'électricité, de distribution d'électricité par le distributeur d'électricité, les réseaux municipaux ou privés d'électricité ou par la Coopérative régionale

d'électricité de Saint-Jean-Baptiste de Rouville et voir à ce que le consommateur paie le tarif qui lui est applicable et soit assujetti aux conditions qui lui sont applicables;

«4.1° examiner toute plainte d'un consommateur portant sur l'application d'un tarif ou d'une condition de fourniture, de transport, de livraison ou d'emmagasinage de gaz naturel par un distributeur de gaz naturel et voir à ce que le consommateur paie le tarif qui lui est applicable et soit assujetti aux conditions qui lui sont applicables;».

7. L'article 32 de cette loi est modifié:

1° par le remplacement, dans la première ligne du paragraphe 1°, des mots «d'Hydro-Québec» par les mots «du transporteur d'électricité, du distributeur d'électricité»;

2° par le remplacement, dans les première et deuxième lignes du paragraphe 2°, des mots «à Hydro-Québec» par les mots «au transporteur d'électricité ou au distributeur d'électricité»;

3° par l'insertion, après le paragraphe 3°, du paragraphe suivant:

«3.1° déterminer, pour le transporteur d'électricité, le distributeur d'électricité et chaque distributeur de gaz naturel les méthodes comptables et financières qui leur sont applicables.»;

4° par la suppression du paragraphe 4°.

8. L'article 36 de cette loi est modifié:

1° par le remplacement du premier alinéa par l'alinéa suivant:

«**36.** La Régie peut ordonner au transporteur d'électricité ou à tout distributeur de payer tout ou partie des dépenses relatives aux questions qui relèvent de sa compétence et à l'exécution de ses décisions ou ordonnances.»;

2° par le remplacement, dans la première ligne du deuxième alinéa, des mots «à tout distributeur d'électricité ou de gaz naturel» par les mots «au transporteur d'électricité ou à tout distributeur»;

3° par l'addition, à la fin, de l'alinéa suivant:

«Pour l'application du présent article, les distributeurs de produits pétroliers visés sont ceux soumis à un règlement du gouvernement édicté en vertu du paragraphe 1° du premier alinéa de l'article 112.».

9. L'article 44 de cette loi est modifié:

1° par le remplacement, dans les première et deuxième lignes du paragraphe 1° du premier alinéa, des mots «d'un distributeur» par les mots «du transporteur d'électricité ou d'un distributeur»;

2° par le remplacement, dans les deuxième et troisième lignes du paragraphe 2° du premier alinéa, de «la production, au transport, à la distribution, à la fourniture» par «la fourniture, au transport, à la distribution».

10. L'article 48 de cette loi est remplacé par l'article suivant:

«**48.** Sur demande d'une personne intéressée ou de sa propre initiative, la Régie fixe ou modifie les tarifs et les conditions auxquels l'électricité est transportée par le transporteur d'électricité ou distribuée par le distributeur d'électricité ou ceux auxquels le gaz naturel est fourni, transporté ou livré par un distributeur de gaz naturel ou emmagasiné. Elle peut notamment demander au transporteur d'électricité, au distributeur d'électricité ainsi qu'à un distributeur de gaz naturel de lui soumettre une proposition de modification.

Une demande est accompagnée des documents et des frais prévus par règlement.».

11. L'article 49 de cette loi est remplacé par l'article suivant:

«**49.** Lorsqu'elle fixe ou modifie un tarif de transport d'électricité ou un tarif de transport, de livraison ou d'emmagasinage de gaz naturel, la Régie doit notamment:

1° établir la base de tarification du transporteur d'électricité ou d'un distributeur de gaz naturel en tenant compte, notamment, de la juste valeur des actifs qu'elle estime prudemment acquis et utiles pour l'exploitation du réseau de transport d'électricité ou d'un réseau de distribution de gaz naturel ainsi que des dépenses non amorties de recherche et de développement et de mise en marché, des programmes commerciaux, des frais de premier établissement et du fonds de roulement requis pour l'exploitation de ces réseaux;

2° déterminer les montants globaux des dépenses qu'elle juge nécessaires pour assumer le coût de la prestation du service notamment, pour tout tarif, les dépenses afférentes aux programmes commerciaux, et pour un tarif de transport d'électricité, celles afférentes aux contrats de service de transport conclus avec une autre entreprise dans le but de permettre au transporteur d'électricité d'utiliser son propre réseau de transport;

3° permettre un rendement raisonnable sur la base de tarification;

4° favoriser des mesures ou des mécanismes incitatifs afin d'améliorer la performance du transporteur d'électricité ou d'un distributeur de gaz naturel et la satisfaction des besoins des consommateurs;

5° s'assurer du respect des ratios financiers;

6° tenir compte des coûts de service, des risques différents inhérents à chaque catégorie de consommateurs et, pour un tarif de gaz naturel, de la concurrence entre les formes d'énergie et de l'équité entre les classes de tarifs;

7° s'assurer que les tarifs et autres conditions applicables à la prestation du service sont justes et raisonnables;

8° tenir compte des prévisions de vente;

9° tenir compte de la qualité de la prestation du service;

10° tenir compte des préoccupations économiques, sociales et environnementales que peut lui indiquer le gouvernement par décret;

11° maintenir, sous réserve d'un décret du gouvernement à l'effet contraire, l'uniformité territoriale de la tarification sur l'ensemble du réseau de transport d'électricité.

La Régie peut, pour un consommateur ou une catégorie de consommateurs, fixer un tarif afin de financer les économies d'énergie non rentables pour un distributeur de gaz naturel mais rentables pour ce consommateur ou cette catégorie de consommateurs.

Elle peut également utiliser toute autre méthode qu'elle estime appropriée. ».

12. L'article 50 de cette loi est modifié par le remplacement, dans la première ligne, des mots «d'un distributeur» par les mots «du transporteur d'électricité et d'un distributeur de gaz naturel».

13. L'article 51 de cette loi est modifié par le remplacement du premier alinéa par l'alinéa suivant :

«**51.** Un tarif de transport d'électricité ou un tarif de transport ou de livraison de gaz naturel ne peut prévoir des taux plus élevés ou des conditions plus onéreuses qu'il n'est nécessaire pour permettre, notamment, de couvrir les coûts de capital et d'exploitation, de maintenir la stabilité du transporteur d'électricité ou d'un distributeur de gaz naturel et le développement normal d'un réseau de transport ou de distribution, ou d'assurer un rendement raisonnable sur sa base de tarification. ».

14. L'article 52 de cette loi est modifié :

1° par la suppression, dans les première et cinquième lignes du premier alinéa, des mots «d'électricité ou»;

2° par la suppression, dans les première et deuxième lignes du deuxième alinéa, des mots «de l'électricité ou».

15. Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 52, des articles suivants :

«**52.1.** Dans tout tarif qu'elle fixe ou modifie, applicable par le distributeur d'électricité à un consommateur ou une catégorie de consommateurs, la Régie tient compte des coûts de fourniture d'électricité et des frais découlant du tarif de transport supportés par le distributeur d'électricité, des revenus requis pour assurer l'exploitation du réseau de distribution d'électricité et, en y apportant les adaptations nécessaires, des paragraphes 6° à 10° du premier alinéa de l'article 49 et du deuxième alinéa de ce même article.

La Régie peut également utiliser toute autre méthode qu'elle estime appropriée lorsqu'elle fixe ou modifie un tarif de gestion de la consommation ou d'énergie de secours. Un tarif de gestion de la consommation désigne un tarif applicable par le distributeur d'électricité, à un consommateur qui le demande, pour lequel le coût de la fourniture est établi en fonction du prix du marché ou dont le service peut être interrompu par ce distributeur.

La tarification doit être uniforme par catégorie de consommateurs sur l'ensemble du réseau de distribution d'électricité, à l'exception toutefois des réseaux autonomes de distribution situés au nord du 53° parallèle.

La Régie ne peut modifier le tarif d'une catégorie de consommateurs afin d'atténuer l'interfinancement entre les tarifs applicables à des catégories de consommateurs.

Le quatrième alinéa ne s'applique pas lorsque la Régie fixe ou modifie un tarif de transition pour un consommateur qui passe à une autre catégorie de consommateurs.

«**52.2.** Les coûts de fourniture d'électricité visés à l'article 52.1 sont établis par la Régie en additionnant le coût de fourniture de l'électricité patrimoniale et les coûts réels des contrats d'approvisionnement conclus par le distributeur d'électricité pour satisfaire les besoins des marchés québécois qui excèdent l'électricité patrimoniale, ou les besoins qui seront satisfaits par un bloc d'énergie déterminé par règlement du gouvernement en vertu du paragraphe 2.1° du premier alinéa de l'article 112. Ces coûts sont alloués entre les catégories de consommateurs selon leurs caractéristiques de consommation soit leurs facteurs d'utilisation et leurs pertes d'électricité associées aux réseaux de transport et de distribution.

Aux fins du premier alinéa, le coût de fourniture de l'électricité patrimoniale est établi par l'addition des produits du volume de consommation patrimoniale de chaque catégorie de consommateurs par le coût alloué respectivement à ces catégories de consommateurs en considérant que :

1° le volume de consommation patrimoniale annuelle correspond aux volumes de consommation des marchés québécois jusqu'à concurrence de 165 térawattheures. Ce volume exclut les volumes découlant d'un tarif de

gestion de la consommation ou d'énergie de secours, ceux alloués aux réseaux autonomes et les volumes approvisionnés à partir de blocs d'énergie déterminés par règlement du gouvernement;

2° le coût alloué à chaque catégorie de consommateurs est établi à partir d'un coût moyen de fourniture de l'électricité patrimoniale de 2,79 cents le kilowattheure et correspond:

i. pour l'année 2000, à celui prévu à l'annexe I;

ii. pour les années subséquentes jusqu'à ce que le volume de consommation patrimoniale atteigne 165 térawattheures, à celui déterminé par la Régie sur proposition du distributeur d'électricité en se basant sur l'annexe I, sur l'évolution des catégories tarifaires et sur les caractéristiques de consommation mentionnées au premier alinéa;

iii. pour les années suivantes, à celui fixé par le gouvernement.

Pour les contrats spéciaux conclus en vertu de la Loi sur Hydro-Québec (chapitre H-5), le coût de fourniture correspond au tarif prévu au contrat déduction faite des coûts de transport et de distribution applicables selon leurs caractéristiques de consommation, et celui-ci n'affecte pas le coût de fourniture du distributeur d'électricité applicable aux autres catégories de consommateurs aux fins de l'article 52.1.

Le coût de fourniture de l'électricité patrimoniale alloué à chaque catégorie de consommateurs ne peut être modifié que dans les conditions prévues à l'article 24.1 de la Loi sur Hydro-Québec (chapitre H-5). Le cas échéant, le coût de fourniture d'électricité patrimoniale ainsi modifié est celui que doit par la suite utiliser la Régie dans l'application du présent article.

«**52.3.** Les revenus requis pour assurer l'exploitation du réseau de distribution d'électricité sont établis en tenant compte des dispositions des paragraphes 1° à 10° du premier alinéa de l'article 49, du dernier alinéa de ce même article et des articles 50 et 51, compte tenu des adaptations nécessaires.». »

16. L'article 53 de cette loi est modifié par le remplacement, dans la première ligne du premier alinéa, du mot «Hydro-Québec» par les mots «Le transporteur ou le distributeur d'électricité».

17. L'article 55 de cette loi est modifié par l'addition, à la fin, de l'alinéa suivant:

«Elle doit également faire enquête lorsque le gouvernement lui en fait la demande et le montant des dépenses qu'elle encourt, pour une telle enquête, est à la charge du gouvernement.». »

18. L'article 59 de cette loi est modifié par le remplacement du paragraphe 1° du premier alinéa par le paragraphe suivant:

« 1° la Régie fixe à tous les trois ans un montant, par litre, au titre des coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence ou en carburant diesel; elle peut fixer des montants différents selon des régions qu'elle détermine; ».

19. L'article 60 de cette loi est modifié par le remplacement du deuxième alinéa par le suivant:

« Ce droit n'empêche pas quiconque de produire et de distribuer sur son réseau l'électricité qu'il consomme ou de distribuer l'électricité produite à partir de biomasse forestière à un consommateur sur un emplacement adjacent au site de production. ».

20. L'article 62 de cette loi est modifié:

1° par le remplacement, dans la première ligne du premier alinéa, du mot « Hydro-Québec » par les mots « Le distributeur d'électricité »;

2° par le remplacement, dans les troisième et quatrième lignes du premier alinéa, des mots « un distributeur exploitant un système municipal ou un système privé » par les mots « les réseaux municipaux ou privés »;

3° par le remplacement, dans la première ligne du deuxième alinéa, des mots « Tous les distributeurs exploitant un système municipal » par les mots « Les réseaux municipaux »;

4° par le remplacement, dans la deuxième ligne du quatrième alinéa, du mot « fourniture » par le mot « distribution ».

21. L'article 65 de cette loi est modifié par le remplacement, dans la deuxième ligne du premier alinéa, du mot « droits » par le mot « frais ».

22. L'intitulé de la section II du chapitre VI de cette loi est remplacé par le suivant:

« OBLIGATIONS DU TRANSPORTEUR D'ÉLECTRICITÉ ET DES DISTRIBUTEURS ».

23. L'article 72 de cette loi est remplacé par l'article suivant:

« **72.** Tout titulaire d'un droit exclusif de distribution d'électricité ou de gaz naturel doit préparer et soumettre à l'approbation de la Régie, suivant la forme, la teneur et la périodicité fixées par règlement de celle-ci, un plan d'approvisionnement décrivant les caractéristiques des contrats qu'il entend conclure pour satisfaire les besoins des marchés québécois après application des mesures d'efficacité énergétique. Le plan doit tenir compte des risques découlant des choix des sources d'approvisionnement propres à chacun des titulaires ainsi que, pour une source particulière d'approvisionnement en électricité, du bloc d'énergie établi par règlement du gouvernement en vertu du paragraphe 2.1° du premier alinéa de l'article 112.

Pour l'approbation des plans, la Régie tient compte des préoccupations économiques, sociales et environnementales que peut lui indiquer le gouvernement par décret.»

24. L'article 73 de cette loi est remplacé par l'article suivant:

«**73.** Le transporteur d'électricité, le distributeur d'électricité et les distributeurs de gaz naturel doivent obtenir l'autorisation de la Régie, aux conditions et dans les cas qu'elle fixe par règlement, pour:

1° acquérir, construire ou disposer des immeubles ou des actifs destinés au transport ou à la distribution;

2° étendre, modifier ou changer l'utilisation de leur réseau de transport ou de distribution;

3° cesser ou interrompre leurs opérations;

4° effectuer une restructuration de leurs activités ayant pour effet d'en soustraire une partie de l'application de la présente loi.

Dans l'examen d'une demande d'autorisation, la Régie tient compte des préoccupations économiques, sociales et environnementales que peut lui indiquer le gouvernement par décret et, dans le cas d'une demande visée au paragraphe 1°, tient compte le cas échéant:

1° des prévisions de vente du distributeur d'électricité ou des distributeurs de gaz naturel et de leur obligation de distribuer;

2° des engagements contractuels des consommateurs du service de transport d'électricité et, le cas échéant, de leurs contributions financières à l'acquisition ou à la construction d'actifs de transport et de la faisabilité économique de ce projet.

L'obtention d'une autorisation en application du présent article ne dispense pas de demander une autorisation par ailleurs exigée en vertu d'une loi.»

25. Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 73, de l'article suivant:

«**73.1.** Le transporteur d'électricité établit des normes relatives à ses opérations et aux exigences techniques, dont les normes de fiabilité de son réseau de transport d'électricité, qu'il soumet à l'approbation de la Régie. La Régie doit se prononcer dans les 120 jours suivant la réception des normes.»

26. L'article 74 de cette loi est modifié:

1° par la suppression du premier alinéa;

2° par le remplacement, dans la première ligne du deuxième alinéa, des mots «Hydro-Québec ou tout distributeur de gaz naturel doit également» par les mots «Le distributeur d'électricité ou tout distributeur de gaz naturel doit»;

3° par le remplacement, dans les deuxième et sixième lignes du troisième alinéa, du mot «Hydro-Québec» par les mots «le distributeur d'électricité»;

4° par le remplacement, dans la sixième ligne du troisième alinéa, du mot «fournie» par le mot «distribuée»;

5° par l'addition, à la fin du quatrième alinéa, des mots «et de la rentabilité des programmes commerciaux en considérant leurs impacts sur les tarifs du distributeur.».

27. Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 74, des articles suivants :

«**74.1.** Afin d'assurer le traitement équitable et impartial des fournisseurs participant à un appel d'offres, le distributeur d'électricité doit établir et soumettre à l'approbation de la Régie, qui doit se prononcer dans les 90 jours, une procédure d'appel d'offres et d'octroi, ainsi qu'un code d'éthique portant sur la gestion des appels d'offres applicables aux contrats d'approvisionnement en électricité requis pour satisfaire les besoins des marchés québécois qui excèdent l'électricité patrimoniale, ou les besoins qui seront satisfaits par un bloc d'énergie déterminé par règlement du gouvernement en vertu du paragraphe 2.1° du premier alinéa de l'article 112.

La procédure d'appel d'offres et d'octroi doit notamment :

1° permettre par la diffusion de l'appel d'offres dans un délai adéquat, la participation de tout fournisseur intéressé;

2° accorder un traitement égal à toutes les sources d'approvisionnement, à moins que l'appel d'offres ne prévoie que la totalité ou une partie des besoins devront être satisfaits pour une source particulière d'approvisionnement en électricité par un bloc d'énergie déterminé par règlement du gouvernement;

3° favoriser l'octroi des contrats d'approvisionnement sur la base du prix le plus bas pour la quantité d'électricité et les conditions demandées, en tenant compte du coût de transport applicable et, dans le cas où l'appel d'offres prévoit que la totalité ou une partie des besoins devront être satisfaits pour une source particulière d'approvisionnement en électricité par un bloc d'énergie, en tenant compte du prix maximal tel qu'établi par règlement du gouvernement;

4° permettre qu'un appel d'offres puisse être satisfait par plus d'un contrat d'approvisionnement, auquel cas le fournisseur qui permet d'atteindre la quantité d'électricité demandée peut être invité à diminuer la quantité d'électricité qu'il a lui-même offerte, sans toutefois en modifier le prix unitaire.

La Régie peut dispenser le distributeur d'électricité de recourir à l'appel d'offres pour des contrats de court terme ou en cas d'urgence des besoins à satisfaire.

«74.2. La Régie surveille l'application de la procédure d'appel d'offres et d'octroi ainsi que du code d'éthique, prévus à l'article 74.1, et examine si ceux-ci ont été respectés. À cette fin, elle peut exiger tout document ou renseignement utile. La Régie fait rapport de ses constatations au distributeur d'électricité et au fournisseur choisi.

Le distributeur d'électricité ne peut conclure un contrat d'approvisionnement en électricité sans obtenir l'approbation de la Régie, aux conditions et dans les cas qu'elle fixe par règlement. ».

28. L'article 75 de cette loi est modifié par le remplacement, dans la première ligne, du mot «Hydro-Québec» par les mots «Le transporteur ou le distributeur d'électricité».

29. L'article 76 de cette loi est modifié :

1° par le remplacement, dans la première ligne du premier alinéa, des mots «Hydro-Québec, les distributeurs exploitant un système municipal» par les mots «Le distributeur d'électricité, les réseaux municipaux» ;

2° par le remplacement, dans la troisième ligne du premier alinéa, du mot «fournir» par le mot «distribuer» ;

3° par le remplacement, dans les première et deuxième lignes du deuxième alinéa, de «d'un distributeur d'électricité, dispenser ce dernier» par «du distributeur d'électricité, d'un réseau municipal d'électricité ou de la Coopérative régionale d'électricité de Saint-Jean-Baptiste de Rouville, dispenser ces derniers».

30. L'article 80 de cette loi est modifié :

1° par l'insertion, dans la troisième ligne du deuxième alinéa et après le mot «distribution», des mots «de gaz naturel» ;

2° par l'insertion, dans la première ligne du troisième alinéa et après le mot «exclusif», des mots «de distribution de gaz naturel» ;

3° par le remplacement, dans les première et deuxième lignes du dernier alinéa, des mots «les distributeurs exploitant un système municipal» par les mots «les réseaux municipaux».

31. Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 85, de l'article suivant :

«**85.1.** Tout distributeur qui n'est pas visé à l'article 75 doit déposer auprès de la Régie, au plus tard le 31 mars de chaque année, une déclaration d'enregistrement indiquant le lieu de chaque établissement.»

32. L'article 86 de cette loi est remplacé par l'article suivant :

«**86.** Sont soumises aux dispositions du présent chapitre les plaintes adressées par un consommateur au transporteur ou au distributeur d'électricité, à un réseau municipal ou privé d'électricité, à la Coopérative régionale d'électricité de Saint-Jean-Baptiste de Rouville ou à un distributeur de gaz naturel concernant l'application d'un tarif ou d'une condition de transport ou de distribution d'électricité ou l'application d'un tarif ou d'une condition de fourniture, de transport, de livraison ou d'emmagasinage de gaz naturel.»

33. L'intitulé de la section II du chapitre VII de cette loi est remplacé par le suivant :

«EXAMEN PAR LE TRANSPORTEUR D'ÉLECTRICITÉ ET UN DISTRIBUTEUR».

34. L'article 87 de cette loi est modifié par l'insertion, dans la première ligne du premier alinéa et après le mot «par», des mots «le transporteur d'électricité ou».

35. L'article 88 de cette loi est modifié par l'insertion, dans la première ligne et après «Régie,», des mots «le transporteur d'électricité ou».

36. Les articles 89, 92 et 93 de cette loi sont modifiés par l'insertion, au début de la première ligne, des mots «Le transporteur d'électricité ou».

37. L'article 90 de cette loi est modifié par l'insertion, dans la première ligne du premier alinéa et après «demande,», des mots «le transporteur d'électricité ou».

38. L'article 94 de cette loi est modifié :

1° par l'insertion, dans les première et troisième lignes et après le mot «par», des mots «le transporteur d'électricité ou» ;

2° par l'addition, à la fin, de l'alinéa suivant :

«La Régie peut toutefois procéder à l'examen d'une plainte soumise après l'expiration du délai prévu au premier alinéa si le plaignant n'a pu, pour des motifs sérieux et légitimes, agir plus tôt et qu'il n'en résulte aucun préjudice grave pour le transporteur d'électricité ou le distributeur.»

39. L'article 95 de cette loi est modifié par l'insertion, dans la première ligne du deuxième alinéa et après le mot «plainte», des mots «au transporteur d'électricité ou».

40. L'article 97 de cette loi est modifié :

1° par l'insertion, dans la première ligne du premier alinéa et après «plainte,», des mots «le transporteur d'électricité ou» ;

2° par l'insertion, dans la première ligne du deuxième alinéa et après le mot «bureau», des mots «du transporteur d'électricité ou».

41. L'article 98 de cette loi est remplacé par l'article suivant :

«**98.** Lorsque la Régie examine la plainte, elle vérifie si l'application des tarifs et des conditions de transport ou de distribution d'électricité ou l'application des tarifs et des conditions de fourniture, de transport, de livraison ou d'emmagasiner de gaz naturel a été suivie par le transporteur d'électricité ou le distributeur. ».

42. L'article 99 de cette loi est modifié par l'insertion, dans la deuxième ligne du deuxième alinéa et après le mot «et», des mots «le transporteur d'électricité ou».

43. Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 100, des articles suivants :

«**100.1.** Si elle le considère utile et que les circonstances le permettent, la Régie peut, avec le consentement du plaignant et du transporteur d'électricité ou du distributeur, suspendre l'examen d'une plainte pour une période n'excédant pas 30 jours afin de permettre la tenue d'une séance de conciliation.

Le conciliateur est choisi par le président parmi les membres du personnel de la Régie.

Tout accord est constaté par écrit et signé par le conciliateur, le plaignant et, selon le cas, le transporteur d'électricité ou le distributeur. L'accord lie le plaignant et, selon le cas, le transporteur d'électricité ou le distributeur.

«**100.2.** À moins que le plaignant et, selon le cas, le transporteur d'électricité ou le distributeur n'y consentent, rien de ce qui a été dit ou écrit au cours d'une séance de conciliation n'est recevable en preuve devant un tribunal judiciaire ou la Régie. Ils doivent en être informés par le régisseur qui a décidé de suspendre l'examen.

«**100.3.** Le conciliateur ne peut être contraint de divulguer ce qui lui a été révélé ou ce dont il a eu connaissance dans l'exercice de ses fonctions, ni de produire un document confectionné ou obtenu dans cet exercice devant un tribunal judiciaire ou devant toute autre instance.

Malgré l'article 9 de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (chapitre A-2.1), nul n'a droit d'accès à un document contenu dans le dossier de conciliation. ».

44. L'article 101 de cette loi est modifié par l'insertion, dans la première ligne et après le mot «ordonne» des mots «au transporteur d'électricité ou».

45. L'article 102 de cette loi est modifié :

1° par le remplacement, dans les première et deuxième lignes du premier alinéa, des mots «une redevance annuelle dont le taux et» par les mots «des frais d'enregistrement et une redevance annuels dont le montant ou le taux ainsi que»;

2° par l'insertion, après le premier alinéa, de l'alinéa suivant :

«Le transporteur d'électricité doit payer à la Régie une redevance annuelle dont le taux ainsi que les modalités de paiement sont prévus par règlement du gouvernement.».

46. L'article 103 de cette loi est remplacé par l'article suivant :

«**103.** La Régie perçoit les frais fixés par règlement du gouvernement payables pour l'étude d'une demande selon les modalités qui y sont prévues.».

47. L'article 104 de cette loi est remplacé par l'article suivant :

«**104.** Les frais d'étude et d'enregistrement et les redevances payées à la Régie font partie de ses revenus.».

48. L'article 107 de cette loi est modifié par le remplacement, au premier alinéa, des mots «d'opération» par le mot «cumulé».

49. L'article 108 de cette loi est modifié par l'insertion, après le mot «pour», des mots «le transporteur d'électricité et pour».

50. L'article 112 de cette loi est modifié :

1° par le remplacement du paragraphe 1° du premier alinéa par le paragraphe suivant :

«1° les montants des frais d'enregistrement et les taux de la redevance annuels payables à la Régie par le transporteur d'électricité ou par un distributeur ainsi que leurs modalités de paiement et le taux d'intérêt sur les sommes dues;»;

2° par le remplacement, au paragraphe 2° du premier alinéa, du mot «droits» par le mot «frais»;

3° par l'insertion, après le paragraphe 2° du premier alinéa, des paragraphes suivants :

«2.1° pour une source particulière d'approvisionnement en électricité, le bloc d'énergie et son prix maximal établis aux fins de l'établissement du coût de fourniture de l'électricité visé à l'article 52.2 ou du plan d'approvisionnement prévu à l'article 72 ou de l'appel d'offres du distributeur d'électricité prévu à l'article 74.1 ;

«2.2° déterminer les délais suivant lesquels le distributeur d'électricité doit procéder à un appel d'offres prévu à l'article 74.1 ;» ;

4° par l'insertion, dans la première ligne du paragraphe 3° du premier alinéa et après le mot « vertu », des mots « du présent article et » ;

5° par le remplacement du deuxième alinéa par l'alinéa suivant :

« Les montants des frais, les taux, les modalités, le bloc d'énergie et le prix maximal visés aux paragraphes 1°, 2° et 2.1° du premier alinéa peuvent notamment varier selon le transporteur d'électricité, les distributeurs ou catégories de distributeurs ou de consommateurs. Le règlement peut aussi exclure le transporteur d'électricité, un distributeur ou une catégorie de distributeurs ou de consommateurs. ».

51. L'article 114 de cette loi est modifié :

1° par le remplacement, dans la première ligne du paragraphe 1°, des mots « d'Hydro-Québec » par les mots « du distributeur d'électricité » ;

2° par la suppression des paragraphes 3° et 4° ;

3° par le remplacement, dans le paragraphe 7°, des mots « de ressources » par les mots « d'approvisionnement » ;

4° par l'insertion, après le paragraphe 7°, du paragraphe suivant :

« 8° les conditions et les cas où la conclusion d'un contrat d'approvisionnement par le distributeur d'électricité requiert son approbation. » ;

5° par l'addition, à la fin, de l'alinéa suivant :

« Les normes, documents, conditions et cas ainsi que la forme, teneur et périodicité visés aux paragraphes 1°, 2°, 5°, 6° et 7° peuvent notamment varier selon le transporteur d'électricité, les distributeurs ou catégories de distributeurs. Le règlement peut aussi exclure le transporteur d'électricité, un distributeur ou une catégorie de distributeurs. ».

52. L'article 116 de cette loi est modifié par le remplacement du deuxième alinéa par l'alinéa suivant :

« Est passible des mêmes amendes que celles prévues au premier alinéa :

1° le transporteur ou le distributeur d'électricité ou un distributeur de gaz naturel s'il contrevient à l'une des dispositions du premier alinéa de l'article 53, du premier alinéa de l'article 73 ou à l'article 87;

2° le titulaire d'un droit exclusif de distribution d'électricité ou de gaz naturel qui contrevient à l'article 72;

3° le transporteur d'électricité s'il contrevient à l'article 73.1;

4° le distributeur d'électricité ou de gaz naturel s'il contrevient au premier alinéa de l'article 74;

5° le distributeur d'électricité s'il contrevient au deuxième alinéa de l'article 74.2;

6° un distributeur de gaz naturel s'il contrevient à l'article 81. ».

53. L'article 117 de cette loi est modifié:

1° par le remplacement, dans la première ligne du premier alinéa, du mot «Hydro-Québec» par les mots «Le transporteur ou le distributeur d'électricité»;

2° par le remplacement, dans la première ligne du deuxième alinéa, du mot «Hydro-Québec» par les mots «Le transporteur ou le distributeur d'électricité»;

3° par l'addition de l'alinéa suivant:

«Un distributeur s'il fait défaut de déposer la déclaration visée à l'article 85.1 ou s'il produit de faux renseignements dans cette déclaration est passible des mêmes peines que celles prévues au premier alinéa. ».

54. L'article 126 de cette loi est abrogé.

55. Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 164, du suivant:

«**164.1.** Pour l'application du paragraphe 1° du premier alinéa de l'article 49 et de l'article 52.3, sont réputés prudemment acquis et utiles pour l'exploitation d'un réseau de transport ou de distribution d'électricité, les actifs en exploitation inscrits aux registres comptables du transporteur ou du distributeur d'électricité au 16 juin 2000, ceux inscrits entre cette date et le *(indiquer ici la date d'entrée en vigueur du premier règlement pris en vertu du paragraphe 1° du premier alinéa de l'article 73)*, les actifs dont la construction est autorisée ou exemptée d'autorisation par loi ou par le gouvernement conformément à la loi au 16 juin 2000, ainsi que les actifs dont la construction est autorisée ou exemptée d'autorisation entre cette date et le *(indiquer ici la date d'entrée en vigueur du premier règlement pris en vertu du paragraphe 1° du premier alinéa de l'article 73)* par le gouvernement conformément à la loi.

En outre, sont réputées nécessaires pour assumer le coût de la prestation du service, les dépenses découlant des contrats de services de transport et des contrats de services de distribution conclus avant le 16 juin 2000.».

56. L'article 167 de cette loi est remplacé par l'article suivant:

«**167.** Sur demande du gouvernement et selon les paramètres qu'il détermine, la Régie fixe sur proposition du distributeur d'électricité les conditions d'un projet pilote pouvant permettre à des consommateurs ou à une catégorie de consommateurs qu'elle désigne conformément aux règles du projet de s'approvisionner en électricité auprès d'un fournisseur de leur choix. La Régie ajuste alors le tarif du distributeur d'électricité en fonction des conditions ainsi fixées.».

57. Cette loi est modifiée par l'addition, à la fin, de l'annexe suivante:

«ANNEXE I

«Coût de fourniture de l'électricité patrimoniale
par catégorie de consommateurs

Catégories	Coûts de fourniture
Tarifs D et DM	3,24 ¢/kWh
Tarif DH	3,13 ¢/kWh
Tarifs G et à forfait	2,95 ¢/kWh
Tarif G-9	2,80 ¢/kWh
Tarif M	2,72 ¢/kWh
Tarif L	2,47 ¢/kWh
Tarif DT	2,67 ¢/kWh
Tarifs éclairage public et sentinelle	2,63 ¢/kWh ».

DISPOSITIONS MODIFICATIVES

58. L'article 149 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., chapitre A-19.1) est modifié par l'addition, à la fin du paragraphe 2° du deuxième alinéa, de «ou en vertu de la Loi sur la Régie de l'énergie (chapitre R-6.01), être autorisée par la Régie de l'énergie».

59. L'article 151 de cette loi est modifié par l'insertion, dans la deuxième ligne du quatrième alinéa et après le mot «gouvernement», de «ou en vertu de la Loi sur la Régie de l'énergie (chapitre R-6.01) être autorisée par la Régie de l'énergie,».

60. L'article 678 du Code municipal du Québec (L.R.Q., chapitre C-27.1) est modifié par l'addition de l'alinéa suivant:

« Toute municipalité régionale de comté peut également faire, modifier ou abroger des règlements ou, selon le cas, des résolutions relativement à la constitution avec une entreprise du secteur privé d'une société en commandite pour produire de l'électricité au moyen d'une centrale hydro-électrique dont la puissance attribuable à la force hydraulique du domaine de l'État est égale ou inférieure à 50 mégawatts. Les articles 557.1 et 557.2 s'appliquent en faisant les adaptations nécessaires. ».

61. L'article 6.1 de la Loi sur l'exportation de l'électricité (L.R.Q., chapitre E-23) est remplacé par le suivant :

« **6.1.** Tout contrat relatif à l'exportation d'électricité par Hydro-Québec doit être soumis à l'autorisation du gouvernement dans les cas et aux conditions que ce dernier peut alors déterminer. ».

62. L'article 22 de la Loi sur Hydro-Québec (L.R.Q., chapitre H-5) est modifié par l'ajout des alinéas suivants :

« La Société doit notamment assurer l'approvisionnement en électricité patrimoniale tel qu'établi par la Loi sur la Régie de l'énergie (chapitre R-6.01).

Le gouvernement fixe les caractéristiques de l'approvisionnement des marchés québécois en électricité patrimoniale pour un volume de 165 térawattheures. Cet approvisionnement doit inclure tous les services nécessaires et généralement reconnus pour en assurer la sécurité et la fiabilité. ».

63. L'article 22.0.1 de cette loi est modifié :

1° par le remplacement, dans la première ligne du premier alinéa, du mot « fournie » par le mot « distribuée » ;

2° par le remplacement du deuxième alinéa par le suivant :

« Toutefois, malgré le paragraphe 1° de l'article 31 de la Loi sur la Régie de l'énergie (chapitre R-6.01), le gouvernement peut fixer à l'égard d'un contrat spécial qu'il détermine les tarifs et les conditions auxquels l'électricité est distribuée par la Société à un consommateur ou à une catégorie de consommateurs. ».

64. Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 24, de l'article suivant :

« **24.1.** Le gouvernement peut diminuer le coût de fourniture de l'électricité patrimoniale alloué à chaque catégorie de consommateurs prévu à l'article 52.2 de la Loi sur la Régie de l'énergie (chapitre R-6.01). ».

65. L'article 29 de cette loi, modifié par l'article 145 du chapitre 40 des lois de 1999, est de nouveau modifié par le remplacement du septième alinéa par le suivant :

« Toutefois la construction d'immeubles destinés à la production d'électricité par la Société doit être préalablement autorisée par le gouvernement dans les cas et aux conditions qu'il détermine. ».

66. L'article 3 de la Loi sur le régime des eaux (L.R.Q., chapitre R-13) est modifié par l'addition de l'alinéa suivant :

« Avant de recommander au gouvernement de louer des forces hydrauliques en vertu du paragraphe 2° du deuxième alinéa, le ministre peut consulter une municipalité régionale de comté sur les implications d'un projet de développement hydro-électrique dans son territoire. ».

67. L'article 69.2 de cette loi, modifié par l'article 251 du chapitre 40 des lois de 1999, est de nouveau modifié :

1° par le remplacement, dans la première ligne, de « des articles 68 et 69 » par « de l'article 68 » ;

2° par l'ajout de l'alinéa suivant :

« Toutefois, l'exemption prévue au premier alinéa ne s'applique pas à une municipalité régionale de comté constituée en société en commandite en vertu du deuxième alinéa de l'article 678 du Code municipal du Québec (chapitre C-27.1). ».

68. Les mots « Régie de l'énergie » sont remplacés par les mots « Commission municipale du Québec » partout où ils se trouvent dans les dispositions législatives suivantes :

1° le paragraphe 18° de l'article 415 de la Loi sur les cités et villes (L.R.Q., chapitre C-19) ;

2° le paragraphe 7° de l'article 557 du Code municipal du Québec (L.R.Q., chapitre C-27.1) ;

3° l'article 2 de la Loi sur certaines installations d'utilité publique (L.R.Q., chapitre I-13).

Il en est de même, à moins que le contexte ne s'y oppose, dans toute charte municipale.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

69. Les affaires visées à l'article 68 et pendantes devant la Régie de l'énergie le (*indiquer ici la date d'entrée en vigueur du présent article*) sont transférées et continuées devant la Commission municipale du Québec.

Les dossiers et documents de la Régie de l'énergie relatifs à ce transfert deviennent ceux de la Commission municipale du Québec.

70. La présente loi entre en vigueur le 16 juin 2000, à l'exception des dispositions de l'article 45, des paragraphes 1° et 2° de l'article 50 et des articles 58, 59, 65, 68 et 69 qui entreront en vigueur à la date ou aux dates fixées par le gouvernement.

