

*Par courriel et par messenger*

Rosemère, le 10 juin 2009

**Me Véronique Dubois**  
**RÉGIE DE L'ÉNERGIE**  
Tour de la bourse  
800, Place Victoria, 2<sup>e</sup> étage  
bureau 2.55  
Montréal (Québec) H4Z 1A2

---

**Objet : Mémoire de l'Union des municipalités du Québec**  
**R-3669-2008 Phase 2**  
**N/dossier : 40 117-054**

---

Chère consoeur,

Veillez trouver sous pli le Mémoire de l'Union des municipalités du Québec, en huit (8) exemplaires, dans le cadre du dossier mentionné en rubrique.

Espérant le tout conforme, veuillez agréer, chère consoeur, nos salutations les plus distinguées.

**Steve Cadrin, avocat**

SC/sb

p.j.

c.c. : Me F. Jean Morel, *Hydro-Québec* (par courriel)  
Me Carolina Rinfret, *Hydro-Québec* (par courriel)

---

R-3669-2008 PHASE 2

---

DEMANDE RELATIVE À LA MODIFICATION DES  
TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE  
TRANSPORT D'HYDRO-QUÉBEC À COMPTE DU  
1ER JANVIER 2009  
PHASE 2

MÉMOIRE DE L'UMQ

Préparé par : Louis-Renault Rozéfort

10 juin 2009

**Table des matières**

1. Mise en situation.....	3
2. Hydro-Québec TransÉnergie et les ordonnances 890, 890-A, 890-B.....	6
3. Perspectives et plan de la preuve.....	9
4. Conclusion.....	21

## 1. Mise en situation

### Ordonnance 888 de la Federal Energy Regulatory Commission (FERC) <sup>1</sup>

Le texte des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec présentement en vigueur est, de façon substantielle, calqué sur celui de l'*Open Access Transmission Tariff* (pro forma OATT) préconisé par la FERC à la suite de l'ordonnance 888.

*«The Commission has previously found that Hydro-Québec's transmission tariff and TransÉnergie's transmission arrangements meet the standard that the Commission requires for open access transmission services under our jurisdiction. The Commission notes that the terms and condition of those companies' transmission services are virtually identical to the Commission's pro forma tariff in all material respects. The main difference is that while the pro forma tariff refers to the Commission as the applicable regulatory agency, their tariffs refer to the Régie. Similarly, the tariffs substitute Canadian law for United States law – e.g. Canadian commercial law in lieu of the Uniform Commercial Code. <sup>2</sup>»*

### Ordonnance 890 de la FERC <sup>3</sup>

La genèse de l'ordonnance 890 : *Notice of Proposed Rulemaking*

---

<sup>1</sup> Promoting Wholesale Competition Through Open Access Non-discriminatory Transmission Services by Public Utilities; Recovery of Stranded Costs by Public Utilities and Transmitting Utilities, Order No. 888, 61 FR 21450 (May 10, 1996), FERC Stats. & Regs. ¶ 31,036 (1996).

<sup>2</sup> ER97-851-012, 05 25 05.

<sup>3</sup> Preventing Undue Discrimination and Preference in Transmission Service, Order No. 890, 72 Fed. Reg. 12,266 (March 15, 2007), FERC Stats. & Regs. ¶ 31,241, order on reh'g, Order No. 890-A, 73 Fed. Reg. 2984 (January 16, 2008), FERC Stats. & Regs. ¶ 31,261 (2007), order on reh'g, Order No. 890-B, 123 FERC ¶ 61,299 (2008).

Dix ans après la publication de l'ordonnance 888, la FERC jugeait qu'une réforme de l'ordonnance 888 était nécessaire<sup>4</sup>. Dès l'an 1999, la FERC soutenait que la séparation fonctionnelle entre la production et le transport, de même que le pro forma OATT ne pouvaient complètement remédier à toute forme de discrimination induite parce que les transporteurs conservaient à la fois l'incitatif et la capacité de discriminer à l'encontre des tierces parties, particulièrement dans les domaines où le pro forma OATT leur laissait une discrétion significative<sup>5</sup>.

Le 16 septembre 2005, la FERC émettait une «*Notice of inquiry*»<sup>6</sup>. Elle sollicitait des commentaires sur la nécessité de réformer le pro forma OATT de l'ordonnance 888 à la lumière des changements qui avaient eu lieu dans l'industrie.

À la suite des commentaires reçus, la FERC émettait, le 19 mai 2006, la «*Notice of Proposed Rulemaking*»<sup>7</sup>. Le but des réformes qui y étaient proposées était de renforcer le pro forma OATT afin qu'il puisse atteindre son objectif premier de remédier à la discrimination induite et non celui de créer de nouvelles structures de marché.

La FERC envisageait d'accroître la transparence et de clarifier les règles applicables à la planification et à l'utilisation du réseau de transport. Elle envisageait aussi de s'attaquer aux ambiguïtés et au manque de détails du pro forma OATT de l'ordonnance 888.

---

<sup>4</sup> Preventing Undue Discrimination and Preference in Transmission Service, Notice of Proposed Rulemaking, 71 FR 32,636 (Jun. 6, 2006), FERC Stats. & Regs. 32,603 (2006).

<sup>5</sup> Regional Transmission Organizations, Order No. 2000, FERC Stats. & Regs. ¶ 31,089 at 31,105 (1999), order on reh'g, Order No. 2000-A, FERC Stats. & Regs. ¶ 31,092 (2000), aff'd sub nom. Public Utility District No. 1 of Snohomish County, Washington v. FERC, 272 F.3d 607 (D.C. Cir. 2001).

<sup>6</sup> Preventing Undue Discrimination and Preference in Transmission Services, Notice of Inquiry, 112 FERC ¶ 61,299 (2005) (NOI).

<sup>7</sup> Preventing Undue Discrimination and Preference in Transmission Service, Notice of Proposed Rulemaking, 71 FR 32,636 (Jun. 6, 2006), FERC Stats. & Regs. ¶ 32,603 (2006).

En d'autres termes, la FERC entendait adopter une approche plus directive en opposition à l'approche antérieure qui laissait trop de place à l'interprétation et était génératrice d'occasions de discrimination indues difficiles à détecter.

*Les axes de réforme de la Notice of Proposed Rulemaking*

1. Améliorer la transparence et la cohérence: par exemple dans le calcul des ATC (*Available Transfer Capability*);
2. Créer un processus de planification ouvert et transparent du réseau afin d'éliminer toute possibilité de discrimination indue et d'encourager la construction de nouvelles installations de transport;
3. Remédier à certaines sections du pro forma OATT qui auraient pu donner lieu à de la discrimination à l'encontre des sources de production incluant les sources de production d'énergie intermittente; par exemple : réforme des services de compensation d'écarts, l'adoption d'une composante «conditionnelle-ferme»;
4. Favoriser une plus grande transparence dans la fourniture de service de transport afin de permettre aux clients un accès amélioré à l'information nécessaire à la prise de décision d'investissement;
5. Réformer et clarifier les sections qui ont généré des disputes récurrentes au cours des dix dernières années telles : le renouvellement des capacités de transport, le ré-aiguillage, la nouvelle répartition de la production ainsi que la réduction conditionnelle.

En dépit des réformes majeures envisagées, la FERC proposait de maintenir certains éléments essentiels de l'ordonnance 888 au nombre desquels, la protection des clients de la charge locale<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> Cette partie est tirée de la Notice of Rulemaking.

L'ordonnance 890 était donc finalement émise à la suite de 6 500 pages de commentaires de 300 parties prenantes.

## **2. Hydro-Québec TransÉnergie et les ordonnances 890, 890-A, 890-B**

Le Transporteur demande à la Régie d'approuver les modifications aux Tarifs et conditions. Ces modifications visent, dans une très large mesure, à rendre ces Tarifs et conditions conformes aux exigences des ordonnances 890, 890-A et 890-B. Le Transporteur soumet que l'autorisation de la Régie lui permettra de continuer à offrir l'accès non discriminatoire à son réseau, à des conditions comparables à celles en vigueur sur le marché<sup>9</sup>.

### *Réciprocité et comparabilité*

En tant qu'entité du Québec, Hydro-Québec TransÉnergie n'est pas soumise à la juridiction de la FERC. Cette dernière n'a pas juridiction pour approuver ou modifier les Tarifs et conditions d'Hydro-Québec TransÉnergie.

La réponse du Transporteur quant aux implications potentielles d'une non-conformité à certaines stipulations de l'OATT pro forma de la FERC n'est pas élaborée :

*«Le texte actuel des Tarifs et conditions est approuvé par la Régie.<sup>10</sup>»*

La FERC peut avoir une certaine influence en ce qui concerne les termes et conditions du service de transport par le biais des exigences de réciprocité.

Le principe de réciprocité est en rapport avec la comparabilité des services entre les juridictions soumises à l'autorité du FEC et celles qui ne le sont pas.

---

<sup>9</sup> HQT-1, document 1, page 29.

<sup>10</sup> HQT-8, document 9, réponse 11.2.

L'article 6 des Tarifs et conditions du Transporteur a été modifié afin de satisfaire aux conditions de réciprocité de la FERC en y reflétant l'implantation sur le marché des organisations de transport régionales et des gestionnaires indépendants de réseaux depuis l'adoption de l'ordonnance 888 en avril 1996<sup>11</sup>.

L'ordonnance 890 n'a pas modifié les standards de comparabilité. Ces standards ont été précisés dans des ordonnances et des décisions rendues aux États-Unis depuis l'adoption de l'ordonnance 888<sup>12</sup> :

- *«When requiring open access of the transmission facility, FERC is not concerned with transmission facilities to serve Canadian loads; rather, its concern “is transmission to serve United States loads.” It is to assure reciprocal service into and out of Canada when Canadian entities seek access to its transmission system that can be used by competitors of the power marketer to reach United States markets.<sup>13</sup> »*
- *«FERC evaluates the transmission arrangements that are available in Canada against the standards that FERC requires for open access transmission service.<sup>14</sup> It is “amenable to a variety of approaches” as long as the Canadian transmission provider “offers non-discriminatory access to its transmission system that can be used by competitors of the power marketer to reach United States markets.<sup>15</sup> »*
- *«FERC does not intend to open intra-Canadian electric markets by imposing open access tariffs for transactions*

---

<sup>11</sup> HQT-1, document 1, page 10 lignes 21 à 23.

<sup>12</sup> Source: Responses to BCUC Information Request 1.34.1.

<sup>13</sup> Ontario Hydro Interconnected Markets Inc., 83 FERC 61,348 (1998).

<sup>14</sup> H.Q. Energy Services (U.S.Inc), 79 FERC 61,152) (1997).

*wholly within Canada.<sup>16</sup> Nor does FERC attempt to answer the question of whether Canadian power may be imported into the United States under the reciprocity principle.<sup>17</sup>»*

Pour la FERC le test de comparabilité est le suivant:

*« [...] The Commission notes that the terms and condition of those companies' transmission services are virtually identical to the Commission's pro forma tariff in all material respects. [...] <sup>18</sup>»*

Dans l'ordonnance 890, la FERC a ajouté que toute déviation du tarif pro forma OATT doit être compatible (*consistent with*) ou supérieure (*superior to*) à cette dernière<sup>19</sup>.

Un point de divergence avec l'ordonnance 890 est l'absence de l'appendice K dans les Tarifs et conditions du Transporteur. Celui-ci considère qu'il n'y a pas lieu de joindre un processus de planification en appendice K à ses Tarifs et conditions parce que le cadre transparent qui prévaut au Québec répond déjà aux besoins de la clientèle et en assure le traitement équitable<sup>20</sup>.

Évidemment, la question de l'absence de l'appendice K contrebalancée par un processus au Québec qui permet de rencontrer les objectifs de l'ordonnance 890 fera l'objet d'une argumentation juridique et ne sera donc pas abordée dans la présente preuve.

---

<sup>15</sup> TransAlta Enterprises Corporation, 75 FERC 61,268, 61,875 (1996).

<sup>16</sup> H.Q. Energy Services (U.S.Inc), 79 FERC 61,152) (1997).

<sup>17</sup> Promoting Wholesale Through Open Access Non-Discriminatory Transmission Services by Public Utilities Recovery of Stranded Costs by Public Utilities and Transmitting Utilities (Order Denying Motion for Stay), 79 FERC 61,367 (June 20,1997).

<sup>18</sup> ER97-851-012, 05 25 05.

<sup>19</sup> Ordonnance 890, paragraphe 135.

<sup>20</sup> HQT-1, document 1, page 15.

### 3. Perspectives et plan de la preuve

La preuve de l'UMQ se propose d'étudier les propositions du Transporteur avec la perspective suivante : Dans quelle mesure les modifications proposées répondent-elles aux grandes orientations de l'ordonnance 890 tout en respectant l'esprit du texte anglais, les spécificités du Transporteur et le contexte du Québec et ce, sans oublier, dans la mesure du possible, la protection des clients de la charge locale ?

L'UMQ porte une attention particulière aux dispositions qui visent à faciliter l'implantation de nouvelles sources d'énergie intermittente.<sup>21</sup>

La preuve fera suite aux réponses du Transporteur à la demande de renseignements de l'UMQ<sup>22</sup> et fera valoir la position de l'intervenante en trois volets principaux :

- A. Propositions de modification de l'UMQ;
- B. Positions de l'UMQ acceptées par le Transporteur;
- C. Autres considérations.

#### 3.1. Propositions de modification de l'UMQ

##### 3.1.1. *Reconnaître pour le Client du service de transport la possibilité de fournir sa propre réallocation (article 15.4)*

L'article 15.4 stipule que :

*« Le Transporteur ne peut refuser raisonnablement d'effectuer lui-même une nouvelle répartition ou que le client du service de transport prenne des dispositions pour qu'une nouvelle répartition soit effectué à partir des ressources d'un tiers. »*

---

<sup>21</sup> Par exemple, la nouvelle réallocation et la réduction conditionnelle.

<sup>22</sup> HQT-8, document 9.

Le passage précédent se veut une traduction/adaptation du passage suivant de l'ordonnance 890 :

*«A Transmission Provider shall not unreasonably deny self-provided redispatch or redispatch arranged by the Transmission Customer from a third party resource. »*

À l'UMQ qui lui faisait remarquer que le texte anglais référait à la possibilité pour le client d'effectuer une nouvelle répartition à partir de ses propres ressources (désignant les ressources qui appartiennent au client ou *self provided redispatch*), le Transporteur soumet :

*«La proposition de l'intervenant est contraire aux Tarifs et conditions qui prévoient à l'article 13.5 l'obligation du Transporteur d'offrir une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur dans le cas où cela répond au besoin du client.<sup>23</sup>»*

L'UMQ maintient sa position à savoir que le passage enlève au client la possibilité de fournir une nouvelle répartition à partir de ses propres ressources; ce qui est prévu dans l'ordonnance 890.

En outre, le Transporteur élargit la portée de l'ordonnance 890 en prenant sur lui l'obligation d'offrir une nouvelle répartition à partir non pas de ses propres ressources mais de toutes les ressources situées dans sa zone de réglage.

Selon le Transporteur, l'obligation est créée à l'article 13.5.

Article 13.5

*« [...] Dans la mesure où le Transporteur peut alléger une contrainte du réseau en ayant une nouvelle répartition des*

*ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur, il doit le faire à condition que le client admissible accepte de dédommager le Transporteur conformément à l'article 27, [...]*

Comparaison entre l'article 13.5 des tarifs et conditions du Transporteur et l'article 13.5 de l'ordonnance 890 de la FERC.

Ordonnance 890, article 13.5

*«To the extent the Transmission Provider can relieve any system constraint by redispatching the Transmission Provider's resources, it shall do so, provided that the Eligible Customer agrees to compensate the Transmission Provider pursuant to the terms of Section 27 [...]» (Soulignés de l'UMQ)*

Afin de situer l'obligation faite par la FERC à l'article 13.5, il convient de reproduire au long le raisonnement de la FERC sous la rubrique *Commission Determination*.

*« Order No. 888 compelled transmission providers to provide planning redispatch from their own resources. The Commission declines to expand that obligation to require transmission providers to solicit third party resources in order to provide planning redispatch. We will, however, require transmission providers to identify in the system impact study (1) generation resources located within the transmission provider's control area, including its own resources, that can relieve the congested transmission facility at issue, and (2) the impact of each identified resource on the congested facilities, e.g., the generator shift factor. The resources identified in the system impact study need not be available to*

---

<sup>23</sup> HQT-8, document 9, page 14, R11.4.

*provide the redispatch. 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. This information, in addition to the information provided through congestion planning studies, will provide the necessary information to customers wishing to solicit third party resources to relieve congested facilities in order to accommodate long-term firm point-to-point service. We note that this information is readily accessible by the transmission provider, as it is the same information used to determine pro rata curtailments of firm resources in contingency situations. <sup>24</sup>» (Soulignés de l'UMQ)*

*«The Commission will not mandate the use of network customer resources or other third party resources in the provision of planning redispatch. If they choose, network customers and third parties may voluntarily provide planning redispatch services. A seller is free to post its price to relieve a specific congested transmission facility and its ability to relieve the congestion. To facilitate provision of such service by third parties, we direct transmission providers to modify their OASIS sites to allow for posting of these third party offers. <sup>25</sup>» (Soulignés de l'UMQ)*

*« Customers may then contract in advance with these third parties or use their own resources to secure planning redispatch services in lieu of or in addition to service from the transmission provider. <sup>26</sup>» (Soulignés de l'UMQ)*

---

<sup>24</sup> Ordonnance 890, paragraphe 1003.

<sup>25</sup> Ordonnance 890, paragraphe 1005.

<sup>26</sup> Ibid, paragraphe 1006.

Adaptations apportées par le Transporteur aux articles 13.5 et 15.4 de l'ordonnance 890.

Les principales adaptations peuvent se résumer comme suit :

- Élargissement de l'obligation d'effectuer une nouvelle répartition non pas à partir de ses propres ressources mais de toutes les ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur;
- Non reconnaissance de l'opportunité offerte au client du service de transport à effectuer une nouvelle répartition à partir de ses propres ressources.

### **Positions de l'UMQ**

*Élargissement de l'obligation d'effectuer une nouvelle répartition non pas à partir de ses propres ressources mais de toutes les ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur.*

À partir du moment où le Transporteur ne reconnaît pas de ressources qui lui sont propres, toutes les ressources situées dans sa zone de contrôle, incluant les ressources d'Hydro-Québec Production, deviennent des ressources de tiers. Comme il en a été question plus haut, la FERC n'a pas élargi l'obligation d'effectuer une nouvelle réallocation à partir des ressources de tierces parties.

Ce «tiraillement» est manifeste dans la réponse suivante du Transporteur :

*«Une fois qu'une ressource aura été identifiée par le Transporteur dans le cadre de l'étude d'impact visant à fournir une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur pour offrir le service de transport demandé par le client, ce dernier pourra établir avec le propriétaire de la ressource les conditions selon lesquelles celle-ci serait disponible. Le client*

*pourra alors choisir lui-même en toute connaissance de cause, si l'option de nouvelle répartition des ressources est avantageuse pour lui et, selon le cas, demander au Transporteur d'y donner suite.<sup>27</sup>» (Soulignés de l'UMQ)*

Dans la réponse précédente, le Transporteur fait davantage office de «conseiller» technique. La relation contractuelle semble devoir être entre le client et le propriétaire de la ressource.

La structure organisationnelle de BC Hydro est quelque peu semblable à celle d'Hydro-Québec. Voici en quels termes le Transporteur de la Colombie Britannique (British Columbia Transmission Corporation (BCTC)), dans sa demande de modification déposée auprès de son organisme de réglementation a abordé la question :

*«BCTC proposes to adopt all of the planning redispatch reforms of Order No. 890 with which BCTC is capable of complying. Since BCTC does not own any generation or demand-side resources, it cannot offer a mandatory redispatch service.<sup>28</sup>» (Soulignés de l'UMQ)*

*«BCTC believes that this general language recommended by Order No. 890 could be interpreted to mean that planning redispatch service would be mandatory. Therefore, BCTC believes that it cannot adopt these Order No 890 amendments. BCTC proposes, however, to adopt two other Order No. 890 changes to the OATT regarding the facilitation of voluntary planning redispatch service.<sup>29</sup>»*

---

<sup>27</sup> HQT-8, document 3, page 17, R4.9 & HQT-8, document 9, page 10, R7.2. Voir aussi la réponse 12.1 à la pièce HQT-8, document 9, page 16.

<sup>28</sup> BCTC Application to Amend the Open Access Transmission Tariff, section 3.4, page 48.

<sup>29</sup> Ibid, page 49.

HQT demande à la Régie de lui donner le droit de faire appel aux ressources de tierces parties. Cet aspect sera éventuellement argumenté, mais d'ores et déjà les questions suivantes se posent :

- L'obligation à laquelle réfère le Transporteur peut-elle être maintenue si les ressources du Producteur ne peuvent être «désignées» pour les fins d'application de l'article 13.5 en tant que ressources du Transporteur ?<sup>30</sup>
- Si les ressources du Producteur devaient être «désignées» ressources du Transporteur pour les fins d'application de l'article 13.5, y aurait-il lieu de revoir le Code de conduite du Transporteur afin d'encadrer les échanges d'information entre les divisions ?
- La loi de la Régie lui confère-t-elle le pouvoir d'autoriser le Transporteur à faire appel aux ressources de tierces parties qui, en règle générale, ne sont pas réglementées ?

Cette équivoque quant au rôle du Transporteur éclaire la question **8.1** de l'UMQ et met en perspective la réponse du Transporteur.

*Non reconnaissance de l'opportunité offerte au client du service de transport à effectuer une nouvelle répartition à partir de ses propres ressources*

À moins que le Transporteur ne veuille expressément nier au client l'opportunité d'effectuer une nouvelle répartition à partir de ses propres ressources, l'UMQ soumet que l'ordonnance 890 prévoit toutefois une telle possibilité pour le client.

En outre, cette possibilité permet d'élargir l'offre de ressources. Finalement, l'UMQ soumet que même si la Régie devait ultimement mandater le Transporteur pour effectuer les nouvelles répartitions, cela n'empêcherait pas ou ne devrait pas empêcher le recours aux ressources d'une tierce partie ou à celles propres

---

<sup>30</sup> Cette éventualité est celle considérée par la FERC dans le contexte américain.

au client. À la limite, le Transporteur pourrait nier au Producteur la possibilité d'effectuer une nouvelle répartition à partir de ses propres ressources.

*3.1.2. Rétablir dans la formulation de l'article 14.2 la notion d'état de préconfirmation.*

Le Transporteur adapte le passage suivant de l'article 14.2 de l'ordonnance 890 de la FERC :

*«In the event the Transmission System is constrained, competing requests of the same Pre-Confirmation status and equal duration will be prioritized based on the highest price offered by the Eligible Customer for the Transmission Service. »*

comme suit:

*«Advenant que le réseau de transport soit assujéti à des contraintes, les demandes concurrentes préconfirmées et 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.»*

et ajoute, le commentaire suivant :

*À l'UMQ qui lui demandait de conserver l'esprit du texte anglais, le Transporteur répond qu'il ne constate pas de différence significative entre les deux (2) expressions utilisées<sup>31</sup>.*

### **Position de l'UMQ**

L'UMQ soumet que le terme préconfirmé n'est pas l'équivalent de l'expression état de préconfirmation. La notion d'un même état de préconfirmation se retrouve à l'article 13.2.

---

<sup>31</sup> HQT-8, document 9, page 12, R10.1.

*«Parmi les demandes ou les réservations ayant la même durée et, le cas échéant, le même état de préconfirmation (préconfirmée, confirmée ou non confirmée) [...]»*

Cette notion d'état de préconfirmation peut avoir des conséquences pratiques quant à la priorité de réservation. À preuve, l'admission suivante du Transporteur :

*«Le Transporteur propose en effet, par les modifications qu'il soumet notamment aux articles 13.2 et 14.2, d'accorder une priorité de réservation plus grande à une demande préconfirmée qu'à une demande non confirmée d'incrément égal. Toutefois, dans le cas d'une demande préconfirmée et d'une demande confirmée par le client après acceptation par le Transporteur, seule la règle du premier arrivé, premier servi s'applique.<sup>32</sup>»*

L'UMQ demande le rétablissement dans la formulation de l'article 14.2 de la notion d'état de préconfirmation.

*3.1.3. Harmoniser le délai de 3 jours prévus à l'article 5 de l'Annexe L à celui de 5 jours prévus à l'article 7 de l'Annexe L; et préciser si le délai court à compter de la date d'envoi ou de la date de réception.*

La section de l'article 5 en cause se lit comme suit :

*«Les Garanties Tangibles doivent demeurer à la satisfaction du Transporteur; sinon, le Transporteur peut exiger des Garanties Tangibles additionnelles ou alternatives de la part du Client. Le Client aura alors trois (3) jours ouvrables suivant l'avis du Transporteur pour fournir une Garantie Tangible à la satisfaction du Transporteur.»*

---

<sup>32</sup> HQT-8, document 9, page 6, R4.2.

L'UMQ soumet que cette section de l'article 5 traite d'une situation qui s'apparente à celle considérée à l'article 7. Par conséquent le client devrait bénéficier du même délai de cinq (5) jours, à moins d'une justification particulière du Transporteur qui n'apparaît pas manifeste à ce stade-ci du dossier.

En outre, le Transporteur devrait spécifier si le délai court à compter de la date d'envoi ou de la date de réception. Pour éviter tout malentendu, le Transporteur devrait spécifier si l'avis est donné par écrit ou autrement. Si l'avis est donné par écrit, l'UMQ soumet que le délai devrait courir à compter de la date de réception. Dans ce dernier cas un envoi par courrier recommandé devrait faire partie de la procédure.

#### *3.1.4. Reformuler le passage ci-dessous de l'article 15.4*

La formulation adoptée par le Transporteur est la suivante :

*« [...] suite à une demande écrite du client du service de transport, il offrira le service de transport ferme avec la condition qu'il pourra réduire le service avant de réduire un autre service de transport ferme pendant un nombre déterminé d'heures par année ou dans certaines conditions du réseau. »*

L'UMQ, par souci de clarté et pour éviter toute équivoque, juge préférable cette formulation :

*« [...] suite à une demande écrite du client du service de transport, il offrira le service de transport ferme avec la condition qu'il pourra réduire le service pendant un nombre déterminé d'heures par année ou dans certaines conditions du réseau avant de réduire un autre service de transport ferme. »*

L'UMQ s'inscrit en faux contre la position du Transporteur à l'effet que : «*les deux formulations sont équivalentes, en effet.*<sup>33</sup>»

Selon la formulation du Transporteur, on peut inférer à bon droit que c'est un autre service de transport ferme et non le «service conditionnel» qui sera réduit pendant un nombre déterminé d'heures par année ou dans certaines conditions du réseau. Ce qui, selon toute évidence n'est pas le cas.

### 3.2. Positions de l'UMQ acceptées par le Transporteur

À la suite de la demande de renseignements de l'UMQ, le Transporteur a convenu d'effectuer certaines modifications à son texte proposé des Tarifs et conditions.

Par souci de clarté, l'UMQ a tenu à reprendre sommairement ces modifications qui découlent directement de ses propositions dans le cadre du tableau suivant :

Articles	Propositions acceptées par le Transporteur
Art.3	Utiliser la forme plurielle dans : « [...] les services complémentaires énoncés dans la présente section qui ont été fournis par le Transporteur <b>associés</b> au service non réservé.»
Art. 19.3	Ajouter l'expression en caractères gras «y compris le coût estimé d'une nouvelle répartition <b>dans la mesure du possible</b> »
Art.19.9	Remplacer avant le délai convenu par <b>dans le délai convenu</b>
Appendice L, art. 2	Reformuler comme suit : <b>Les états financiers consolidés du Client ou, si applicable, de son Garant, pour les trois dernières (3) dernières années financières ou, depuis le début des activités si cette période est inférieure à trois (3) années. Ces états financiers doivent avoir été vérifiés par un vérificateur indépendant enregistré mondialement.</b>
Appendice L, art. 3a	Clarifier en faisant référence à la dette à long terme dans : Si le Client ou son Garant, selon le cas, n'a pas de notation de crédit <b>pour la dette à long terme.</b>
Appendice L, art 7	Ajouter par courrier recommandé dans : Cet avis écrit expédié <b>par courrier recommandé</b> modifiera conséquemment les termes et conditions de l'offre de crédit [...]
Appendice L, art 7	Remplacer trois (3) jours ouvrables par cinq (5) jours ouvrables

---

<sup>33</sup> HQT-8, document 9, page 13, R11.3

	dans : [...] tout dépassement de limite de crédit ou de Garanties Tangibles insuffisantes [...] devraient être remédiés dans les <b>cinq (5)</b> jours ouvrables suivant la réception de l'avis.
Appendice L, art. 10	Ajouter par courrier recommandé dans : Le Transporteur fera parvenir, <b>par courrier recommandé</b> , un avis écrit au Client. Si le défaut n'est pas corrigé dans les trois (3) jours ouvrables suivant l'avis [...]

### 3.3. Autres considérations

#### 3.3.1. Pénalités pour non respect du délai d'exécution des études

L'UMQ est, dans l'ensemble, favorable à «l'attentisme» proposé par le Transporteur quant à l'application de pénalités monétaires en cas de non respect du délai d'exécution des études<sup>34</sup>.

L'UMQ soumet que l'imposition immédiate d'une telle pénalité (à la charge de l'actionnaire, il va sans dire) pourrait avoir des conséquences non intentionnelles. Par exemple, en exemptant le Transporteur de la pénalité pour non respect du délai pour les études d'impact et les études d'avant-projet qu'il a menées pour le compte des entités affiliées, le Transporteur peut être incité à mettre l'accent sur les études menées pour le compte de parties autres que les entités affiliées. En outre, cette exigence peut mener à une augmentation des ressources du Transporteur au cours d'une période de construction intensive. Cette augmentation risque, par la suite, de contribuer à l'augmentation du coût de service.

L'UMQ soumet que les avis déposés à la Régie devraient être liés aux dossiers tarifaires. De l'avis de l'UMQ, la Régie devrait envisager d'ajouter le respect du délai d'exécution des études au nombre des indices de qualité de service du Transporteur.

---

<sup>34</sup> HQT-8, document 9, page 17, R13.2 et HQT-8, document 1, page 18, R16.1.

*3.3.2. Proposer une définition de «jours»*

L'UMQ soumet que les expressions « jour ouvrable » et « jour » sont mentionnées à de multiples endroits dans les Tarifs et conditions. De l'avis de l'UMQ, il serait approprié de bonifier le texte actuel de proposer des définitions de jour ou de préciser que lorsque le terme jour n'est pas «qualifié» comme dans l'expression jour ouvrable, il réfère au jour civil.

#### **4. Conclusion**

L'UMQ demande à la Régie de modifier le texte des Tarifs et conditions conformément aux représentations énoncées dans le cadre de sa preuve.