

C A N A D A

PROVINCE DE QUÉBEC
District de Montréal

No. R-4008-2017

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

ÉNERGIR, s.e.c., société dûment constituée, ayant sa principale place d'affaires au 1717, rue du Havre, en les ville et district de Montréal, province de Québec, H2K 2X3

(ci-après « Énergir »),

LISTE D'AUTORITÉS
AUDIENCE DES 16 ET 17 JUILLET 2019

1. *Bell Canada c. Canada (Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes)*, [1989] 1 RCS 1722, 1989 CanLII 67
2. Décision D-2006-066, R-3549-2004, 18 avril 2006
3. Décision D-2012-080, R-3798-2012, 17 juillet 2012
4. Décision D-2014-164, R-3854-2013 (Phase 2), 23 septembre 2014
5. Décision D-2017-125, R-4009-2017, 17 novembre 2017

**The Canadian Radio-Television and
Telecommunications Commission** *Appellant*

v.

Bell Canada *Respondent*

and

**The Attorney General of Canada, the
Consumers' Association of Canada, the
Canadian Business Telecommunications
Alliance, CNCP Telecommunications and the
National Anti-Poverty Organization**
Intervenors

INDEXED AS: BELL CANADA V. CANADA (CANADIAN
RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS
COMMISSION)

File No.: 20525.

1989: February 21; 1989: June 22.

Present: Lamer, Wilson, La Forest, L'Heureux-Dubé,
Sopinka, Gonthier and Cory JJ.

ON APPEAL FROM THE FEDERAL COURT OF
APPEAL

Administrative law — CRTC jurisdiction — CRTC ordering Bell Canada to grant a one-time credit to its customers — Order to remedy imposition of interim rates approved by CRTC in 1984 and 1985 and found to be excessive in 1986 — Whether CRTC had jurisdiction to make such an order — Whether CRTC's interim rate order may be reviewed in a retrospective manner — Whether CRTC's power to fix "just and reasonable" rates for Bell Canada involves the regulation of its revenues — Railway Act, R.S.C., 1985, c. R-3, ss. 335(1), (2), (3), 340(5) — National Transportation Act, R.S.C., 1985, c. N-20, ss. 52, 60, 66, 68(1).

In March 1984, Bell Canada filed an application with the CRTC for a general rate increase. To prevent a serious deterioration in Bell Canada's financial situation while awaiting the hearing and the final decision on the merits, the CRTC granted Bell Canada an interim rate increase of 2 per cent effective January 1, 1985. The interim rate increase was calculated on the basis of financial information provided by Bell Canada. In its decision, however, the CRTC clearly expressed the intention to review this interim rate increase in its final decision on Bell Canada's application on the basis of complete financial information for the years 1985 and

**Le Conseil de la radiodiffusion et des
télécommunications canadiennes** *Appellant*

c.

^a **Bell Canada** *Intimée*

et

^b **Le procureur général du Canada,
l'Association des consommateurs du Canada,
l'Alliance canadienne des télécommunications
de l'entreprise, Télécommunications CNCP et
l'Organisation nationale anti-pauvreté**
Intervenants

^c RÉPERTORIÉ: BELL CANADA c. CANADA (CONSEIL DE
LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS
CANADIENNES)

N° du greffe: 20525.

^d 1989: 21 février; 1989: 22 juin.

Présents: Les juges Lamer, Wilson, La Forest,
L'Heureux-Dubé, Sopinka, Gonthier et Cory.

^e EN APPEL DE LA COUR D'APPEL FÉDÉRALE

Droit administratif — Compétence du CRTC — Ordonnance du CRTC enjoignant à Bell Canada d'accorder un crédit forfaitaire à ses abonnés — Ordonnance visant à remédier à l'imposition de taux provisoires approuvés par le CRTC en 1984 et 1985 et jugés excessifs en 1986 — Le CRTC avait-il compétence pour rendre cette ordonnance? — L'ordonnance du CRTC imposant des taux provisoires peut-elle être révisée rétroactivement? — Le pouvoir du CRTC d'imposer des taux «justes et raisonnables» à Bell Canada comporte-t-il la réglementation de ses revenus? — Loi sur les chemins de fer, L.R.C. (1985), chap. R-3, art. 335(1), (2), (3), 340(5) — Loi sur les transports nationaux, L.R.C. (1985), chap. N-20, art. 52, 60, 66, 68(1).

En mars 1984, Bell Canada a présenté au CRTC une demande de majoration tarifaire générale. Afin d'empêcher que la situation financière de Bell Canada ne se détériore gravement avant l'audience et la décision finale sur le fond, le CRTC a accordé à Bell Canada une majoration tarifaire provisoire de 2 pour 100 entrant en vigueur le 1^{er} janvier 1985. Le calcul de la majoration tarifaire provisoire s'est fait à partir des données financières fournies par Bell Canada. Dans sa décision, toutefois, le CRTC a clairement manifesté l'intention de réviser cette majoration tarifaire provisoire dans sa décision finale portant sur la demande de majoration tari-

1986. In 1985, given Bell Canada's improved financial situation, the CRTC ordered Bell Canada to file revised tariffs effective as of September 1, 1985. As a result of this decision, Bell Canada was forced to charge the rates effective before its application for a rate increase filed in March 1984. These new rates too were interim in nature. In October 1986, notwithstanding Bell Canada's request to withdraw its initial application for a general rate increase, the CRTC reviewed Bell Canada's financial situation and the appropriateness of its rates. The CRTC established appropriate levels of profitability for Bell Canada on the basis of its return on equity and found that, in 1985 and 1986, it had earned excess revenues for a total of \$206 million. Although Bell Canada always charged rates approved by the CRTC, the latter decided that Bell Canada could not retain these excess revenues and ordered it to distribute the excess revenues through a one-time credit to be granted to certain classes of customers. On appeal, the Federal Court of Appeal quashed the CRTC's order. This appeal is to determine (1) whether the CRTC had the legislative authority to review the revenues made by Bell Canada during the period when interim rates were in force; and (2) whether the CRTC had jurisdiction to make an order compelling Bell Canada to grant a one-time credit to its customers.

Held: The appeal should be allowed.

The CRTC's decisions are subject to appeal to the Federal Court of Appeal on questions of law or jurisdiction by virtue of s. 68(1) of the *National Transportation Act*. Although an appeal tribunal has the right to disagree with the lower tribunal on issues which fall within the scope of the statutory appeal, curial deference should be given to the opinion of the lower tribunal on issues which fall squarely within its area of expertise. Here, Bell Canada is challenging the CRTC's decision on a question of law and jurisdiction involving the nature of interim decisions and the extent of the powers conferred on the CRTC when it makes interim decisions. This question cannot be solved without an analysis of the procedural scheme created by the *Railway Act* and the *National Transportation Act*. The decision impugned by Bell Canada is therefore not a decision which falls within the CRTC's area of special expertise and is pursuant to s. 68(1) subject to review in accordance with the principles governing appeals. Indeed, the CRTC was not created for the purpose of interpreting the *Railway Act* or the *National Transportation Act* but

faire générale de Bell Canada sur la base des données financières complètes pour les années 1985 et 1986. En 1985, devant l'amélioration de la situation financière de Bell Canada, le CRTC a ordonné à Bell Canada de déposer des révisions tarifaires devant entrer en vigueur le 1^{er} septembre 1985. Suite à cette décision, Bell Canada a dû imposer les taux en vigueur avant que sa demande de majoration tarifaire ne soit déposée en mars 1984. Ces nouveaux taux étaient eux aussi provisoires. En octobre 1986, sans égard à la demande de Bell Canada de retirer sa requête initiale en majoration tarifaire générale, le CRTC a examiné la situation financière de Bell Canada et le caractère raisonnable de ses taux. Le CRTC a établi les niveaux de rentabilité appropriés pour Bell Canada en se fondant sur le taux de rendement de l'avoir moyen des détenteurs d'actions ordinaires et a conclu qu'en 1985 et 1986 elle avait accumulé des revenus excédentaires de 206 millions de dollars. Même si Bell Canada a toujours imposé des taux approuvés par le CRTC, ce dernier a jugé que Bell Canada ne pouvait conserver ces revenus excédentaires et lui a ordonné de les rembourser à certaines catégories d'abonnés au moyen d'un crédit forfaitaire. En appel, la Cour d'appel fédérale a annulé l'ordonnance du CRTC. Le présent pourvoi vise à déterminer (1) si la loi permettait au CRTC d'examiner les revenus réalisés par Bell Canada pendant la période où les taux provisoires étaient en vigueur et (2) si le CRTC avait compétence pour rendre une ordonnance enjoignant à Bell Canada d'accorder un crédit forfaitaire à ses abonnés.

Arrêt: Le pourvoi est accueilli.

Les décisions du CRTC sont susceptibles d'appel à la Cour d'appel fédérale sur une question de droit ou de compétence en vertu du par. 68(1) de la *Loi sur les transports nationaux*. Bien qu'un tribunal d'appel puisse être en désaccord avec le tribunal d'instance inférieure sur des questions qui relèvent du pouvoir d'appel prévu par la loi, les tribunaux devraient faire preuve de retenue envers l'opinion du tribunal d'instance inférieure sur des questions qui relèvent parfaitement de son champ d'expertise. En l'espèce, Bell Canada conteste la décision du CRTC sur une question de droit et de compétence relative à la nature des décisions provisoires et à l'étendue des pouvoirs conférés au CRTC lorsqu'il rend des décisions provisoires. On ne peut résoudre cette question sans analyser le régime de procédure créé par la *Loi sur les chemins de fer* et la *Loi sur les transports nationaux*. La décision contestée par Bell Canada ne relève donc pas du champ d'expertise particulier du CRTC et est, conformément au par. 68(1), susceptible de contrôle selon les principes qui régissent les appels. En effet, le CRTC a été créé non pas dans le but d'interpréter la *Loi*

rather to ensure, amongst other duties, that telephone rates are always "just and reasonable".

The fixing of tolls and tariffs that are "just and reasonable" necessarily involves, albeit in a seemingly indirect manner, the regulation of the revenues of the regulated entity as the administrative tribunal must balance the interests of the customers with the necessity of ensuring that the regulated entity is allowed to make sufficient revenues to finance the costs of the services it sells to the public. In fixing fair and reasonable tolls in this case, the CRTC had to take into consideration the level of revenues needed by Bell Canada.

The CRTC had the power to revisit the period during which interim rates were in force. Such power is implied in the power to make interim orders within the statutory scheme established by the *Railway Act* and the *National Transportation Act*. It is inherent in the nature of interim orders that their effect as well as any discrepancy between the interim order and the final order may be reviewed and remedied by the final order. It is the interim nature of the order which makes it subject to further retrospective directions. The circumstances under which they are granted also explains and justifies their being, unlike final orders, subject to retrospective review and remedial orders. Interim rate orders dealing in an interlocutory manner with issues which remain to be decided in a final decision are traditionally granted for the purpose of relieving the applicant from the deleterious effects caused by the length of the proceedings. Such decisions are made in an expeditious manner on the basis of evidence which would often be insufficient for the purposes of the final decision. To hold in this case that the interim rates could not be reviewed would not only be contrary to the nature of interim orders, it would also frustrate and subvert the CRTC's order approving interim rates which clearly indicates its intention to review the rates charged for 1985 up to the date of the final decision.

There should be no concern over the financial stability of regulated utility companies where one deals with the power to revisit interim rates. The very purpose of interim rates is to allay the prospect of financial instability which can be caused by the duration of proceedings before a regulatory tribunal. The added flexibility provided by the power to make interim orders is meant to

sur les chemins de fer ou la *Loi sur les transports nationaux*, mais plutôt pour assurer, notamment, que les tarifs de téléphone soient toujours «justes et raisonnables».

^a L'établissement de taxes et de tarifs «justes et raisonnables» comporte forcément, quoique d'une façon apparemment indirecte, la réglementation des revenus de l'organisme réglementé puisque le tribunal administratif doit soulever les intérêts des consommateurs en fonction de la nécessité que l'organisme réglementé puisse gagner des revenus suffisants pour financer les coûts des services qu'il vend au public. Pour fixer des taxes qui soient justes et raisonnables en l'espèce, le CRTC devait tenir compte des besoins en revenus de Bell Canada.

^b Le CRTC avait le pouvoir de réexaminer la période pendant laquelle les taux provisoires étaient en vigueur. Le pouvoir de rendre des ordonnances provisoires comporte implicitement ce pouvoir dans le régime juridique établi par la *Loi sur les chemins de fer* et la *Loi sur les transports nationaux*. Il relève de la nature même des ordonnances provisoires que leur effet ainsi que toute divergence entre une ordonnance provisoire et une ordonnance définitive peuvent être révisés et corrigés dans l'ordonnance définitive. C'est le caractère provisoire de l'ordonnance qui la rend sujette à de plus amples instructions rétroactives. Les circonstances dans lesquelles elles sont accordées expliquent et justifient davantage pourquoi elles peuvent, contrairement aux ordonnances définitives, être révisées rétroactivement et faire l'objet d'une ordonnance de redressement. Les ordonnances tarifaires provisoires qui traitent de manière interlocutoire de questions devant faire l'objet d'une décision finale sont traditionnellement accordées pour éviter que le requérant ne subisse les effets néfastes de la longueur des procédures. Ces décisions sont prises rapidement à partir d'éléments de preuve qui seraient souvent insuffisants pour rendre une décision finale. Conclure en l'espèce que les taux provisoires ne pouvaient pas être révisés serait non seulement contraire à la nature des ordonnances provisoires, mais encore aurait pour effet de contrecarrer l'ordonnance dans laquelle le CRTC a approuvé les taux provisoires et a indiqué clairement son intention de réviser les taux imposés à compter de 1985 jusqu'à la date de la décision finale.

^c La stabilité financière des services publics réglementés ne devrait soulever aucune difficulté lorsqu'il s'agit de traiter du pouvoir de réexaminer des tarifs provisoires. L'objet même des tarifs provisoires est de dissiper les risques d'instabilité financière liés à la longueur des procédures devant un tribunal administratif. La souplesse supplémentaire que procure le pouvoir de rendre

foster financial stability throughout the regulatory process. The power to revisit the period during which interim rates were in force is a necessary corollary of this power without which interim orders made in emergency situations may cause irreparable harm and subvert the fundamental purpose of ensuring that rates are just and reasonable.

Even though Parliament has decided to adopt a positive approval regulatory scheme for the regulation of telephone rates, the added flexibility provided by the power to make interim orders indicates that the CRTC is empowered to make orders as of the date at which the initial application was made or as of the date the CRTC initiated the proceedings of its own motion. The power to make interim orders necessarily implies the power to modify in its entirety the rate structure previously established by final order. As a result, the rate review process does not begin at the date of the final hearing; instead, the rate review begins when the CRTC sets interim rates pending a final decision on the merits.

Finally, once it is decided that the CRTC has the power to revisit the period during which interim rates were in force for the purpose of ascertaining whether they were just and reasonable, it follows that it has the power to make a remedial order where, in fact, these rates were not just and reasonable. In any event, s. 340(5) of the *Railway Act* provides a sufficient statutory basis for the power to make remedial orders including an order to give a one-time credit to certain classes of customers. While the one-time credit order will not necessarily benefit the customers who were actually billed excessive rates, once it is found that the CRTC has the power to make a remedial order, the nature and extent of this order remain within its jurisdiction in the absence of any specific statutory provision on this issue.

Cases Cited

Approved: *Re Coseka Resources Ltd. and Saratoga Processing Co.* (1981), 126 D.L.R. (3d) 705; **referred to:** *Canadian Union of Public Employees, Local 963 v. New Brunswick Liquor Corp.*, [1979] 2 S.C.R. 227; *Douglas Aircraft Co. of Canada Ltd. v. McConnell*, [1980] 1 S.C.R. 245; *Alberta Union of Provincial Employees v. Board of Governors of Olds College*, [1982] 1 S.C.R. 923; *Re Ontario Public Service Employees Union and Forer* (1985), 52 O.R. (2d) 705; *Re City of Ottawa and Ottawa Professional Firefight-*

des ordonnances provisoires vise à favoriser la stabilité financière tout au long du processus de réglementation. Le pouvoir de réexaminer la période pendant laquelle les taux provisoires étaient en vigueur est forcément accessoire à ce pouvoir sans lequel les ordonnances provisoires rendues dans des situations d'urgence peuvent causer un préjudice irréparable et contrecarrer l'objectif fondamental d'assurer le maintien de taux justes et raisonnables.

Même si le Parlement a décidé d'adopter un système de réglementation des tarifs de téléphone par voie d'approbation, la souplesse additionnelle que procure le pouvoir de rendre des ordonnances provisoires indique que le CRTC peut rendre des ordonnances effectives à compter de la date du dépôt de la demande initiale ou de la date à laquelle le CRTC a entrepris les procédures de son propre chef. Le pouvoir de rendre des ordonnances provisoires comporte forcément le pouvoir de modifier en entier la structure des taux établie antérieurement dans l'ordonnance définitive. Par conséquent, le processus de révision des taux ne commence pas à la date de la dernière audience; la révision des taux commence plutôt lorsque le CRTC établit des taux provisoires en attendant qu'une décision finale sur le fond soit rendue.

Enfin, une fois qu'il a été décidé que le CRTC a le pouvoir de réexaminer la période pendant laquelle les taux provisoires étaient en vigueur pour déterminer s'ils sont justes et raisonnables, il s'ensuit qu'il a le pouvoir d'ordonner un redressement lorsqu'en fait ces taux n'étaient pas justes et raisonnables. En tout état de cause, le par. 340(5) de la *Loi sur les chemins de fer* fournit un fondement légal suffisant au pouvoir d'ordonner un redressement, y compris celui d'ordonner l'attribution d'un crédit forfaitaire à certaines catégories d'abonnés. Bien que ce ne soit pas les abonnés à qui des taux excessifs ont été facturés qui vont nécessairement profiter du crédit forfaitaire ordonné, une fois qu'on a conclu que le CRTC a le pouvoir d'ordonner un redressement, la nature et l'étendue de cette ordonnance relèvent de sa compétence en l'absence d'une disposition législative expresse sur cette question.

Jurisprudence

Arrêt approuvé: *Re Coseka Resources Ltd. and Saratoga Processing Co.* (1981), 126 D.L.R. (3d) 705; **arrêts mentionnés:** *Syndicat canadien de la Fonction publique, section locale 963 c. Société des alcools du Nouveau-Brunswick*, [1979] 2 R.C.S. 227; *Douglas Aircraft Co. of Canada Ltd. c. McConnell*, [1980] 1 R.C.S. 245; *Alberta Union of Provincial Employees c. Conseil d'administration de Olds College*, [1982] 1 R.C.S. 923; *Re Ontario Public Service Employees Union and Forer* (1985), 52 O.R. (2d) 705; *Re City of Ottawa and*

ers' Association, Local 162 (1987), 58 O.R. (2d) 685; *Greyhound Lines of Canada Ltd. v. Canadian Human Rights Commission* (1987), 78 N.R. 192; *Canadian Pacific Ltd. v. Canadian Transport Commission* (1987), 79 N.R. 13; *British Columbia Electric Railway Co. v. Public Utilities Commission of British Columbia*, [1960] S.C.R. 837; *Northwestern Utilities Ltd. v. City of Edmonton*, [1929] S.C.R. 186; *City of Calgary v. Madison Natural Gas Co.* (1959), 19 D.L.R. (2d) 655; *United States v. Fulton*, 475 U.S. 657 (1986); *Trans Alaska Pipeline Rate Cases*, 436 U.S. 631 (1978); *Regina v. Board of Commissioners of Public Utilities* (1966), 60 D.L.R. (2d) 703; *Re Eurocan Pulp & Paper Co. and British Columbia Energy Commission* (1978), 87 D.L.R. (3d) 727; *Nova v. Amoco Canada Petroleum Co.*, [1981] 2 S.C.R. 437.

Statutes and Regulations Cited

CRTC Telecommunications Rules of Procedure, SOR/79-554, Parts III, VII.

National Energy Board Act, R.S.C., 1985, c. N-7, s. 64.

National Transportation Act, R.S.C., 1985, c. N-20, ss. 49, 52, 60(2), 61, 66, 68(1).

Railway Act, R.S.C., 1985, c. R-3, ss. 334 to 340.

APPEAL from a judgment of the Federal Court of Appeal, [1988] 1 F.C. 296, 43 D.L.R. (4th) 30, 78 N.R. 58, quashing an order of the CRTC. Appeal allowed.

Raynold Langlois, Q.C., Greg Van Koughnett and Luc Huppé, for the appellant.

Gérald R. Tremblay, Q.C., and Michel Racicot, for the respondent.

Graham Garton, for the intervener the Attorney General of Canada.

Janet Yale, for the intervener the Consumer's Association of Canada.

Kenneth G. Engelhart, for the intervener the Canadian Business Telecommunications Alliance.

Michael Ryan, for the intervener CNCP Telecommunications.

Andrew Roman and Robert Horwood, for the intervener the National Anti-Poverty Organization.

Ottawa Professional Firefighters' Association, Local 162 (1987), 58 O.R. (2d) 685; *Greyhound Lines of Canada Ltd. c. Commission canadienne des droits de la personne* (1987), 78 N.R. 192; *Canadien Pacifique Liée c. Commission canadienne des transports* (1987), 79 N.R. 13; *British Columbia Electric Railway Co. v. Public Utilities Commission of British Columbia*, [1960] R.C.S. 837; *Northwestern Utilities Ltd. v. City of Edmonton*, [1929] R.C.S. 186; *City of Calgary v. Madison Natural Gas Co.* (1959), 19 D.L.R. (2d) 655; *United States v. Fulton*, 475 U.S. 657 (1986); *Trans Alaska Pipeline Rate Cases*, 436 U.S. 631 (1978); *Regina v. Board of Commissioners of Public Utilities* (1966), 60 D.L.R. (2d) 703; *Re Eurocan Pulp & Paper Co. and British Columbia Energy Commission* (1978), 87 D.L.R. (3d) 727; *Nova c. Amoco Canada Petroleum Co.*, [1981] 2 R.C.S. 437.

Lois et règlements cités

Loi sur l'Office national de l'énergie, L.R.C. (1985), chap. N-7, art. 64.

Loi sur les chemins de fer, L.R.C. (1985), chap. R-3, art. 334 à 340.

Loi sur les transports nationaux, L.R.C. (1985), chap. N-20, art. 49, 52, 60(2), 61, 66, 68(1).

Règles de procédure du CRTC en matière de télécommunications, DORS/79-554, parties III, VII.

POURVOI contre un arrêt de la Cour d'appel fédérale, [1988] 1 C.F. 296, 43 D.L.R. (4th) 30, 78 N.R. 58, qui a annulé une ordonnance du CRTC. Pourvoi accueilli.

Raynold Langlois, c.r., Greg Van Koughnett et Luc Huppé, pour l'appelant.

Gérald R. Tremblay, c.r., et Michel Racicot, pour l'intimée.

Graham Garton, pour l'intervenant le procureur général du Canada.

Janet Yale, pour l'intervenante l'Association des consommateurs du Canada.

Kenneth G. Engelhart, pour l'intervenante l'Alliance canadienne des télécommunications de l'entreprise.

Michael Ryan, pour l'intervenante Télécommunications CNCP.

Andrew Roman et Robert Horwood, pour l'intervenante l'Organisation nationale anti-pauvreté.

The judgment of the Court was delivered by

GONTHIER J.—The present case is an appeal against a decision of the Federal Court of Appeal which quashed one of the orders made by the appellant in Telecom Decision CRTC 86-17 (“Decision 86-17”). The impugned order compelled the respondent to distribute \$206 million in excess revenues earned in the years 1985 and 1986 through a one-time credit to be granted to certain classes of customers. The respondent does not contest the factual findings on which Decision 86-17 is based nor does it claim that this order would unduly prejudice its financial position. None of the other orders made in Decision 86-17 are challenged.

The appellant claims that the purpose of the challenged order was to provide telephone users with a remedy against interim rates which turned out to be excessive on the basis of the findings of fact made by the appellant following a final hearing held in the summer of 1986 for the purpose of setting rates to be charged by the respondent in the years 1985 and following. These findings of fact are reported in Decision 86-17. Since this case turns on the proper characterization of the one-time credit order made in Decision 86-17, it is important to describe the procedural history of the administrative proceedings which led to the order now contested by the respondent.

I—The facts

On March 28, 1984, the respondent applied for a general rate increase under Part VII of the *CRTC Telecommunications Rules of Procedure*, SOR/79-554, which provides for a summary public process to deal with special applications. The respondent claimed that the Canadian Government’s restraint program restricting rate increases of federally regulated utilities to 5 per cent and 6 per cent was sufficient justification to dispense with the normal procedure for general rate increase applications set out in Part III of the *CRTC Telecommunications Rules of Procedure*. In Telecom Decision CRTC 84-15, the appellant rejected this application on the ground that the

Version française du jugement de la Cour rendu par

LE JUGE GONTHIER—Il s’agit d’un pourvoi contre un arrêt de la Cour d’appel fédérale qui a annulé une des ordonnances rendues par l’appelant dans la décision Télécom CRTC 86-17 («décision 86-17»). Aux termes de l’ordonnance contestée, l’intimée devait rembourser à certaines catégories d’abonnés les revenus excédentaires de 206 millions de dollars réalisés au cours des années 1985 et 1986 au moyen d’un crédit forfaitaire. L’intimée ne conteste pas les conclusions de fait sur lesquelles se fonde la décision 86-17 et ne prétend pas que cette ordonnance porterait un préjudice indu à sa situation financière. Les autres ordonnances que comporte la décision 86-17 ne sont pas contestées.

L’appelant prétend que le but de l’ordonnance contestée était d’accorder aux usagers du téléphone un redressement contre des tarifs provisoires qui se sont révélés excessifs compte tenu des conclusions de fait auxquelles l’appelant est parvenu à la suite d’une dernière audience tenue au cours de l’été 1986 pour établir les taux à être imposés par l’intimée à compter de 1985. Ces conclusions de fait sont énoncées dans la décision 86-17. Puisque cette affaire porte sur la façon dont il faut qualifier l’ordonnance de crédit forfaitaire contenue dans la décision 86-17, il est important de faire l’historique des procédures administratives à l’origine de l’ordonnance que conteste maintenant l’intimée.

I—Les faits

Le 28 mars 1984, l’intimée a présenté une demande de majoration tarifaire générale en vertu de la partie VII des *Règles de procédure du CRTC en matière de télécommunications*, DORS/79-554, qui prescrit une procédure sommaire publique pour les requêtes particulières. L’intimée a prétendu que le programme de restriction du gouvernement canadien qui limite les majorations tarifaires des services publics régis par le gouvernement fédéral à 5 pour 100 et 6 pour 100 constituait un motif suffisant de se soustraire à la procédure normalement applicable aux demandes de majoration tarifaire générale, procédure qui est énoncée à la partie III des *Règles de procédure du CRTC en*

respondent had failed to use the appropriate procedure set out in Part III of these rules. However, the appellant indicated that if the respondent was to suffer financial prejudice as a result of the delays involved in preparing for the more complex procedure set out in Part III, it could always apply for interim relief pending a hearing and a decision on the merits (at pp. 8-9):

The Commission recognizes that, in 1985 and beyond, in the absence of rate relief, a deterioration in the Company's financial position could occur. In this regard, if the Company should find it necessary to file an application for a general rate increase under Part III of the Rules, the Commission would be prepared to schedule a public hearing on such an application in the fall of 1985. Should Bell consider it necessary to seek rate increases to come into effect earlier in 1985 than this schedule would allow, it may of course apply for interim relief. In the event Bell were to seek such interim relief, it would be open to the Company to suggest that the Commission's traditional test for determining interim rate applications is overly restrictive in light of the Commission hearing schedule and to put forward proposals for an alternative test for consideration. [Emphasis added.]

On September 4, 1984, the respondent filed an application for a general rate increase based on 1985 financial data which would come into effect on January 1, 1986. At the same time, the respondent applied for an interim rate increase of 3.6 per cent.

In Telecom Decision CRTC 84-28 ("Decision 84-28") rendered on December 19, 1984, the appellant set out the following policy previously adopted in Telecom Decision CRTC 80-7 with respect to the granting of interim rate increases (at pp. 8-9):

The Commission's policy concerning interim rate increases, enunciated in Decision 80-7, is as follows:

The Commission considers that, as a rule, general rate increases should only be granted following the full public process contemplated by Part III of its Telecommunications Rules of Procedure. In the absence of such a process, general rate increases should not in the Commission's view be granted, even on an interim

matière de télécommunications. Dans la décision Télécom CRTC 84-15, l'appelant a rejeté cette demande pour le motif que l'intimée n'avait pas suivi la procédure appropriée de la partie III des Règles. L'appelant a toutefois indiqué que si l'intimée devait subir un préjudice financier par suite des délais que comporte la mise en œuvre de la procédure plus complexe établie à la partie III, elle pourrait toujours demander un redressement provisoire en attendant l'audience et une décision sur le fond (aux pp. 8 et 9):

Le Conseil reconnaît que, en 1985 et au-delà, en l'absence de redressement tarifaire, la position financière de la compagnie pourrait se détériorer. À cet égard, le Conseil serait disposé à tenir une audience publique portant sur une telle requête à l'automne de 1985 si la compagnie juge nécessaire de déposer une requête en majoration tarifaire générale en vertu de la partie III des Règles. Si Bell estimait nécessaire d'obtenir une majoration tarifaire devant entrer en vigueur plus tôt en 1985 que ne le permettrait cet échéancier, elle pourrait, il va sans dire, demander un redressement provisoire de ses tarifs. Le cas échéant, et Bell jugeant trop restrictive, compte tenu du calendrier des audiences du Conseil, la méthode que celui-ci utilise pour déterminer s'il y a lieu d'agréer une requête en majoration tarifaire provisoire, il lui serait loisible de proposer des solutions de rechange aux fins d'étude par le Conseil. [Je souligne.]

Le 4 septembre 1984, l'intimée a présenté une demande de majoration tarifaire générale fondée sur ses données financières de 1985, cette majoration devant entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1986. Au même moment, elle a demandé une majoration tarifaire provisoire de 3,6 pour 100.

Dans la décision Télécom CRTC 84-28 («décision 84-28») du 19 décembre 1984, l'appelant a énoncé la politique suivante qui avait été adoptée antérieurement dans la décision Télécom CRTC 80-7 relativement aux demandes de majoration tarifaire provisoire (aux pp. 8 et 9):

La politique du Conseil en matière de majorations tarifaires provisoires, énoncée dans la décision 80-7, est la suivante:

Le Conseil estime que, en principe, les majorations tarifaires générales ne devraient être accordées qu'à la suite du processus public complet envisagé à la partie III de ses Règles de procédure en matière de télécommunications. En l'absence d'un tel processus, les majorations tarifaires générales ne devraient pas,

basis, except where special circumstances can be demonstrated. Such circumstances would include lengthy delays in dealing with an application that could result in a serious deterioration in the financial condition of an applicant absent a general interim increase. [Emphasis added.] ^a

The respondent argued that its financial situation warranted an interim rate increase and did not question the reasonableness of this policy. The appellant agreed with the respondent's submission that, in the absence of interim rate increases, it might suffer from serious financial deterioration and awarded an interim rate increase of 2 per cent. In this decision, the appellant required the respondent to prepare for a hearing to be held in the fall of 1985 for the purpose of assessing the respondent's application for a final order increasing its rates on the basis of two test years, 1985 and 1986. Decision 84-28 also states at p. 10 the reasons why the interim rate increase was set at 2 per cent:

In determining the amount of interim rate increases required under the circumstances, the Commission has taken into account the following factors:

1) While the company stated that an interest coverage ratio of 4.0 times is required, the Commission regards the maintenance of the coverage ratio of 3.8 times, projected by the Company for 1984, as sufficient for the purposes of this interim decision.

2) With regard to the level of ROE ["return on equity"], the Commission is of the view that, for 1985, and subject to review in the course of its consideration of the Company's general rate increase application in the fall of 1985, 13.7% is appropriate for determining the amount of rate increases to be permitted pursuant to this interim increase application. ^h

3) With regard to the Company's 1985 expense forecasts, the Commission notes that the inflation factor used by the Company is higher than the current consensus forecast of the inflation rate for 1985 and considers that Bell's forecast of its 1985 Operating Expenses could be overestimated by approximately \$25 million. ^j

selon le Conseil, être accordées même de façon intérimaire sauf si le requérant peut démontrer qu'il s'agit de circonstances spéciales. Ce pourrait être le cas, par exemple, si de longs délais dans le traitement d'une requête entraînaient une dégradation sérieuse de la situation financière d'un requérant à moins d'une majoration tarifaire intérimaire. [Je souligne.]

L'intimée a soutenu que sa situation financière justifiait une majoration tarifaire provisoire, sans remettre en question le caractère raisonnable de cette politique. L'appelant s'est dit d'accord avec l'argument de l'intimée selon lequel, en l'absence de majorations tarifaires provisoires, la situation financière de celle-ci pourrait se détériorer gravement et il lui a accordé une majoration tarifaire provisoire de 2 pour 100. Dans cette décision, l'appelant a exigé que l'intimée se prépare à une audience qui serait tenue à l'automne 1985 en vue d'examiner sa demande d'ordonnance définitive en majoration de ses tarifs sur la base de deux années témoins, soit 1985 et 1986. Les motifs pour lesquels la majoration tarifaire provisoire a été fixée à 2 pour 100 sont exposés à la p. 10 de la décision 84-28:

Lorsqu'il a étudié le pourcentage de majorations tarifaires provisoires requis dans les circonstances, le Conseil a tenu compte des facteurs suivants:

1) Même si la compagnie a déclaré qu'un coefficient de couverture de l'intérêt de 4,0 est nécessaire, le Conseil considère le maintien d'un coefficient de couverture de 3,8, prévu par la compagnie pour 1984, comme suffisant aux fins de la présente décision provisoire. ^f

2) Pour ce qui est du niveau du RAO [«taux de rendement de l'avoir moyen des détenteurs d'actions ordinaires»], le Conseil estime que, pour 1985, et sous réserve d'un examen au cours de l'étude qu'il fera de la requête en majoration tarifaire générale de la compagnie à l'automne 1985, 13,7 % sont suffisants pour déterminer le pourcentage des majorations tarifaires à autoriser en vertu de la présente requête en majoration tarifaire provisoire. ^g

3) Quant aux prévisions des dépenses de la compagnie pour 1985, le Conseil note que le facteur d'inflation utilisé par la compagnie est supérieur aux prévisions actuelles du taux d'inflation pour 1985 et considère que les prévisions de dépenses d'exploitation de Bell pour cette année-là pourraient être surestimées d'environ 25 millions de dollars. ⁱ

Taking the above factors into account, the Commission has decided that an interim rate increase of 2% for all services in respect of which rate increases were requested by the Company in the interim application is appropriate at this time. This increase is expected to generate additional revenues of \$65 million from 1 January 1985 to 31 December 1985. To permit the review of the Company's 1985 revenue requirement by the Commission at the fall 1985 public hearing, Bell is directed to file its 4 June 1985 general rate increase application on the basis of two test years, 1985 and 1986. [Emphasis added.]

The reasons set out in the appellant's decision indicate that the interim rate increase was calculated on the basis of financial information provided by the respondent without placing this information under the scrutiny normally associated with hearings made under Part III of the *CRTC Telecommunications Rules of Procedure*. Furthermore, the appellant clearly expressed the intention to review this interim rate increase in its final decision on the respondent's application for a general rate increase on the basis of financial information for the years 1985 and 1986. Given the content of the appellant's final decision, it is also important to note that the 2 per cent interim rate increase was calculated on the assumption that the respondent's return on equity for 1985 should be 13.7 per cent, subject to review in the final decision.

The respondent's financial situation later improved thereby reducing the necessity to proceed with an early hearing for the purpose of obtaining a general and final rate increase. By letter dated March 20, 1985, the respondent asked for this hearing to be postponed to February 10, 1986, suggesting however that the 2 per cent interim increase be given immediate final approval. In CRTC Telecom Public Notice 1985-30 dated April 16, 1985, the appellant granted the postponement but refused to grant the final approval requested by the respondent without further investigation into this matter. The Commission added that it would monitor the respondent's

Compte tenu des facteurs susmentionnés, le Conseil a jugé qu'une majoration tarifaire provisoire de 2 % pour tous les services pour lesquels des hausses tarifaires sont demandées par la compagnie dans la requête provisoire convient pour l'instant. Cette augmentation devrait ^a générer des recettes additionnelles de 65 millions de dollars entre le 1^{er} janvier 1985 et le 31 décembre 1985. Pour lui permettre d'examiner les besoins en matière de revenus de la compagnie pour 1985 à l'audience publique qui aura lieu à l'automne de 1985, le Conseil ^b ordonne à Bell de déposer sa requête en majoration tarifaire générale du 4 juin 1985 sur la base de deux années témoin, soit 1985 et 1986. [Je souligne.]

^c Dans les motifs de sa décision, l'appelant indique que le calcul de la majoration tarifaire provisoire s'est fait à partir des données financières fournies par l'intimée sans que celles-ci aient fait l'objet de l'examen minutieux qui est normalement associé ^d aux audiences tenues en application de la partie III des *Règles de procédure du CRTC en matière de télécommunications*. En outre, l'appelant a clairement manifesté l'intention de réviser cette majoration tarifaire provisoire dans sa décision finale ^e portant sur la demande de majoration tarifaire générale présentée par l'intimée sur la base des données financières relatives aux années 1985 et 1986. Compte tenu des motifs de la décision finale ^f de l'appelant, il est également important de souligner que le calcul de la majoration tarifaire provisoire de 2 pour 100 a été fait à partir de l'hypothèse que le taux de rendement de l'avoir moyen des détenteurs d'actions ordinaires en 1985 devrait ^g être de 13,7 pour 100, sous réserve d'une révision lors de la décision finale.

^h La situation financière de l'intimée s'étant ultérieurement améliorée, il n'était plus aussi nécessaire de procéder sans tarder à l'audience pour obtenir une majoration tarifaire générale et définitive. Dans une lettre en date du 20 mars 1985, l'intimée a demandé que cette audience soit reportée au 10 février 1986 tout en suggérant que la ⁱ majoration provisoire de 2 pour 100 soit approuvée immédiatement de façon définitive. Dans l'avis public Télécom CRTC 1985-30 en date du 16 avril 1985, l'appelant a accordé le report, mais a refusé ^j d'accorder l'approbation définitive demandée par l'intimée sans procéder à un examen plus poussé de la question. Le Conseil a ajouté qu'il surveillerait

financial situation on a monthly basis and ordered the filing of monthly statements (at p. 4):

In view of the improving trend in the Company's financial performance, the Commission further directs as follows:

Bell Canada is to provide to the Commission for the balance of 1985, within 30 days after the end of each month, commencing with April 1985, a full year forecast of revenues and expenses on a regulated basis for the year 1985, together with the estimated financial ratios including the projected regulated return on common equity.

The Commission will monitor the Company's financial performance during 1985, in order to determine whether any further rate action may be necessary. [Emphasis added.]

Again, the appellant clearly expressed its intention to prevent abuse of interim rate increases.

After a review of the July financial information filing ordered in CRTC Telecom Public Notice 1985-30, the appellant asked the respondent to provide reasons why the interim rate increase of 2 per cent should remain in force given its improved financial situation. The respondent was unable to convince the appellant that this interim increase remained necessary to avoid financial deterioration and was accordingly ordered to file revised tariffs effective as of September 1, 1985, at pp. 4-5 of Telecom Decision CRTC 85-18:

In view of the improving trend in Bell's financial performance, the Commission is satisfied that the company no longer needs the 2% interim increases which were awarded in Decision 84-28 in order to avoid serious financial deterioration in 1985. Accordingly, Bell is directed to file revised tariffs forthwith, with an effective date of 1 September 1985, to suspend these increases.

In arriving at its decision the Commission has estimated that, with interim rates in effect for the complete year, the company would earn an ROE ["return on equity"] of approximately 14.5% in 1985, a return well in excess of the 13.7% considered appropriate for determining the 2% interim rate increases. The Commission also projected that interest coverage would be approximately 3.9 times. This would improve on the actual 1984 coverage

la situation financière de l'intimée sur une base mensuelle et a ordonné la production d'états financiers mensuels (à la p. 4):

Compte tenu de la tendance à l'amélioration du rendement financier de la compagnie, le Conseil lui ordonne de plus ce qui suit:

Bell Canada présentera au Conseil, pour le reste de 1985, et ce 30 jours après la fin de chaque mois à compter d'avril 1985, des prévisions des revenus et dépenses pour une année complète, sur une base réglementée pour l'année 1985, ainsi que des ratios financiers estimatifs, y compris le taux de rendement réglementé de l'avoir des détenteurs d'actions ordinaires.

Le Conseil surveillera le rendement financier de la compagnie pour 1985, afin d'établir s'il y a lieu ou non de prendre d'autres mesures de tarification. [Je souligne.]

L'appelant a encore une fois manifesté clairement son intention d'empêcher qu'on abuse des demandes de majoration tarifaire provisoire.

Après avoir examiné les états financiers du mois de juillet, déposés conformément à l'avis public e Télécom CRTC 1985-30, l'appelant a demandé à l'intimée d'expliquer pourquoi la majoration tarifaire provisoire de 2 pour 100 devrait être maintenue compte tenu de l'amélioration de sa situation financière. L'intimée n'a pas su convaincre l'appelant que cette majoration provisoire était toujours nécessaire pour éviter une détérioration de sa situation financière et l'appelant lui a donc ordonné de déposer des révisions tarifaires devant entrer en vigueur le 1^{er} septembre 1985, aux pp. 4 et 5 de la décision Télécom CRTC 85-18:

Compte tenu de la tendance à l'amélioration du rendement financier de Bell, le Conseil est convaincu que la compagnie n'a plus besoin des majorations provisoires de 2 % consenties dans la décision 84-28, afin d'éviter une grave détérioration de sa situation financière en 1985. En conséquence, il est ordonné à Bell de déposer sans délai des révisions tarifaires devant entrer en vigueur le 1^{er} septembre 1985, qui suspendent ces majorations.

Pour en arriver à sa décision, le Conseil a estimé que, si les tarifs provisoires avaient été en vigueur toute l'année, la compagnie obtiendrait un RAO [«taux de rendement de l'avoir moyen des détenteurs d'actions ordinaires»] d'environ 14,5 % en 1985, soit un rendement bien au-dessus du taux de 13,7 % qui avait été considéré comme étant convenable pour l'établissement des majorations tarifaires provisoires de 2 %. Le Conseil a égale-

of 3.8 times. These estimates are not significantly different from Bell's current expectation of its 1985 results.

The Commission will make its final determination of Bell's revenue requirement for the year 1985 in the general rate proceeding currently scheduled to commence with an application to be filed on 10 February 1986. [Emphasis added.]

As a result of this decision, the respondent was forced to charge the rates effective before its application for a rate increase filed on March 28, 1984. However, even though the rates effective as of September 1, 1985, were numerically identical to the rates in force under the previous final decision prior to the interim increase, these new rates remained interim in nature. In fact, the appellant reiterated its intention to review the rates actually charged during 1985 and 1986.

On October 31, 1985, the respondent decided not to proceed with its application for a general rate increase and requested that its procedures be withdrawn. In CRTC Telecom Public Notice 1985-85, the appellant decided to review the respondent's financial situation and therefore the appropriateness of its rates notwithstanding its request to withdraw its initial application for a general rate increase (at pp. 3-4):

In light of these forecasts and the degree to which the company's rate structure is expected to be considered in separate proceedings, Bell stated that it wished to refrain from proceeding with the application scheduled to be filed on 10 February 1986. Accordingly, the company requested the withdrawal of the amended Directions on Procedure issued by the Commission in Public Notice 1985-30.

The Commission notes that the appropriate rate of return for Bell has not been reviewed in an oral hearing since the proceeding which culminated in *Bell Canada—General Increase in Rates*, Telecom Decision CRTC 81-15, 20 September 1981 (Decision 81-15). The Commission considers that, given Bell's current forecasts, it would be appropriate to review the company's cost of equity for the years 1985, 1986 and 1987 in the proceeding scheduled for 1986. Such a review would allow consideration of the changing financial and eco-

ment prévu que le coefficient de couverture de l'intérêt serait d'environ 3,9, ce qui serait supérieur au coefficient réel de 1984 qui s'établissait à 3,8. Ces estimations ne sont pas sensiblement différentes des prévisions courantes des résultats de Bell pour 1985.

a Le Conseil rendra sa décision définitive pour ce qui est des besoins en matière de revenus de Bell pour l'année 1985 dans le cadre de l'instance portant sur des majorations tarifaires générales qui devrait débiter par le dépôt d'une requête, le 10 février 1986. [Je souligne.]

Suite à cette décision, l'intimée a dû imposer les taux en vigueur avant le dépôt, le 28 mars 1984, de sa demande de majoration tarifaire. Cependant, même si les taux devant entrer en vigueur le 1^{er} septembre 1985 étaient numériquement identiques aux taux en vigueur qui avaient été fixés dans la dernière décision finale rendue avant la majoration provisoire, ces nouveaux taux étaient toujours provisoires. D'ailleurs, l'appelant a exprimé de nouveau son intention de réviser les taux effectivement imposés au cours des années 1985 et 1986.

Le 31 octobre 1985, l'intimée a décidé de ne pas déposer sa demande de majoration tarifaire générale et a demandé que sa procédure soit retirée. Dans l'avis public Télécom CRTC 1985-85, l'appelant a décidé d'examiner la situation financière de l'intimée et, par conséquent, le caractère raisonnable de ses taux sans égard à sa demande de retrait de sa requête initiale en majoration tarifaire générale (aux pp. 3 et 4):

En raison de ces prévisions et de la mesure dans laquelle la structure tarifaire de la compagnie devrait être étudiée dans des instances distinctes, Bell a déclaré qu'elle désirait s'abstenir de l'instance, sa requête devant être déposée le 10 février 1986. La compagnie a donc demandé le retrait des Directives sur la procédure modifiées telles que publiées par le Conseil dans l'avis public 1985-30.

Le Conseil constate que le taux de rendement approprié de Bell n'a pas été examiné dans le cadre d'une audience avec comparaison depuis l'instance qui a abouti à la décision Télécom CRTC 81-15 du 20 septembre 1981 intitulée *Bell Canada—Majoration tarifaire générale* (la décision 81-15). Le Conseil estime qu'étant donné les prévisions actuelles de Bell, il conviendrait d'examiner le coût des capitaux propres de la compagnie pour les années 1985, 1986 et 1987 à l'occasion de l'audience devant avoir lieu en 1986. Cet examen permettrait

conomic conditions since Decision 81-15 and the impact of Bell's corporate reorganization on its rate of return. The Commission notes that other issues arising from the reorganization would also be addressed in the 1986 proceeding. [Emphasis added.]

This interim decision indicates that the appellant wished to continue the original rate review procedure initiated by the respondent in March of 1984. Thus, the rates in force as of January 1, 1985 until the final decision now challenged by the respondent were interim rates subject to review.

The hearing which led to the final decision lasted from June 2 to July 16, 1986 and this final decision, Decision 86-17, was rendered on October 14, 1986. In this decision, the appellant first established appropriate levels of profitability for the respondent on the basis of its return on equity. The appellant then calculated the amount of excess revenues earned by the respondent in 1985 and 1986 along with the necessary reduction in forecasted revenues for 1987. It was found that the respondent had earned excess revenues of \$63 million in 1985 and \$143 million in 1986 for a total of \$206 million (at p. 93):

After making further adjustments for the compensation for temporarily transferred employees and including the regulatory treatment for non-integral subsidiary and associated companies, the Commission has determined that a revenue requirement reduction of \$234 million would provide the company with a 12.75% ROE ["return on equity"] on a regulated basis in 1987. Similarly, the Commission has determined that \$143 million is the required revenue reduction to achieve the upper end of the permissible ROE on a regulated basis in 1986, 13.25%. With respect to 1985, after making the adjustments set out in this decision, the Commission has determined that Bell earned excess revenues in the amount of \$63 million, the deduction of which would provide 13.75%, the upper end of the permissible ROE on a regulated basis.

d'étudier les conditions financières et économiques qui ont changé depuis la décision 81-15 ainsi que les répercussions de la réorganisation de Bell sur son taux de rendement. Le Conseil note que d'autres questions résultant de la réorganisation pourraient également faire l'objet d'un examen lors de l'audience de 1986. [Je souligne.]

Il ressort de cette décision provisoire que l'appellant voulait que la procédure initiale de révision tarifaire demandée par l'intimée au mois de mars 1984 se poursuive. Les taux qui étaient en vigueur le 1^{er} janvier 1985 jusqu'à la décision finale que conteste maintenant l'intimée étaient donc provisoires et susceptibles de révision.

L'audience qui est à l'origine de la décision finale s'est déroulée du 2 juin au 16 juillet 1986 et cette décision finale, soit la décision 86-17, a été rendue le 14 octobre 1986. Dans cette décision, l'appellant a d'abord établi les niveaux de rentabilité appropriés pour l'intimée en se fondant sur le taux de rendement de l'avoir moyen des détenteurs d'actions ordinaires. L'appellant a ensuite procédé au calcul des revenus excédentaires réalisés par l'intimée en 1985 et 1986, ainsi que de la réduction nécessaire des revenus prévus pour 1987. On a constaté, à la p. 93, que l'intimée avait accumulé des revenus excédentaires de 63 millions de dollars en 1985 et de 143 millions de dollars en 1986 pour un total de 206 millions de dollars:

Après avoir apporté d'autres rajustements de manière à tenir compte du dédommagement pour les employés provisoirement mutés et avoir inclus le traitement réglementaire des filiales non partie intégrante et des compagnies associées, le Conseil a établi qu'une réduction des besoins en revenus de l'ordre de 234 millions de dollars donnerait à la compagnie un taux de RAO [«taux de rendement de l'avoir moyen des détenteurs d'actions ordinaires»] de 12,75 % sur une base réglementée pour 1987. De même, le Conseil a établi qu'une réduction de 143 millions de dollars des besoins en revenus s'impose pour atteindre l'échelon supérieur du taux de RAO autorisé sur une base réglementée pour 1986, soit 13,25 %. Pour ce qui est de 1985, après avoir apporté les rajustements exposés dans la présente décision, le Conseil a établi que Bell a obtenu des revenus excédentaires de 63 millions de dollars, dont la défalcation donnerait un taux de 13,75 %, soit l'échelon supérieur du taux de RAO autorisé sur une base réglementée.

It is important to note that the evidence and the arguments presented by the interested parties as well as interveners were carefully scrutinized by the appellant at pp. 77 to 92 of Decision 86-17. It is for all practical purposes impossible to engage in such a meticulous and painstaking analysis of all relevant facts when faced with an application for interim relief. Finally, it is also useful to note that the permissible return on equity of 13.7 per cent allowed by the appellant in its interim decision, Decision 84-28, was increased to 13.75 per cent in Decision 86-17. Thus, the appellant realized that the interim rates approved for 1985 yielded greater rates of return than initially anticipated and that the rate of return actually recorded for that year even exceeded the greater allowable rate of return fixed in the final decision, Decision 86-17. Such differences between projected and actual rates of return are common and certainly call for a high level of flexibility in the exercise of the appellant's regulatory duties.

The Commission decided that the respondent could not retain excess revenues earned on the basis of interim rates and issued the order now challenged by the respondent in order to provide a remedy for this situation. This order reads as follows, at pp. 95-96:

Concerning the excess revenues for the years 1985 and 1986, the Commission directs that the required adjustments be made by means of a one-time credit to subscribers of record, as of the date of this decision, of the following local services: residence and business individual, two-party and four-party line services; PBX trunk services; centrex lines; enhanced exchange-wide dial lines; exchange radio-telephone service; service-system service and information system access line service. The Commission directs that the credit to each subscriber be determined by pro-rating the sum of the excess revenues for 1985 and 1986 of \$206 million in relation to the subscriber's monthly recurring billing for the specified local services provided as of the date of this decision. The Commission further directs that the work necessary to implement the above directives be commenced immediately and that the billing adjustments be completed by no later than 31 January 1987. Finally, the Commission directs the company to file a report detail-

Il importe de souligner que l'appelant a examiné minutieusement la preuve et les arguments présentés par les parties intéressées et les intervenants aux pp. 77 à 92 de la décision 86-17. Il est à toutes fins pratiques impossible d'entreprendre un examen aussi minutieux et soigné de tous les faits pertinents en présence d'une demande de redressement provisoire. Enfin, il convient également de souligner que le taux de rendement de l'avoir moyen des détenteurs d'actions ordinaires de 13,7 pour 100 que l'appelant avait autorisé dans sa décision provisoire, la décision 84-28, a été majoré à 13,75 pour 100 dans la décision 86-17. L'appelant a donc constaté que les taux provisoires approuvés pour l'année 1985 avaient généré des taux de rendement supérieurs à ce qui avait été prévu à l'origine et que le taux de rendement effectivement obtenu pour cette année était même supérieur à celui qui avait été autorisé dans la décision finale, soit la décision 86-17. De telles différences entre les taux de rendement projetés et réels sont courantes et exigent certainement de l'appelant un niveau de souplesse très élevé dans l'exercice de ses fonctions de réglementation.

Le Conseil a décidé que l'intimée ne pouvait conserver les revenus excédentaires réalisés à partir des taux provisoires et il a rendu l'ordonnance maintenant contestée par l'intimée, en vue de remédier à la situation. L'ordonnance est rédigée ainsi, aux pp. 95 et 96:

Dans le cas des revenus excédentaires pour les années 1985 et 1986, le Conseil ordonne que les rajustements qui s'imposent soient apportés au moyen d'un crédit forfaitaire aux abonnés inscrits, à la date de la présente décision, aux services locaux suivants: résidentiel et d'affaires de ligne individuelle, de ligne à deux et à quatre abonnés; de ligne principale de PBX; de ligne centrex; de ligne perfectionnée de circonscription; du service radiotéléphonique de circonscription; du service de réseau dépendant; et du service de ligne d'accès aux services informatiques. Le Conseil ordonne que le crédit à chaque abonné soit calculé au prorata de la somme des revenus excédentaires pour 1985 et 1986, soit 206 millions de dollars, en fonction des états de compte périodiques mensuels de l'abonné pour les services locaux spécifiés fournis à la date de la présente décision. Le Conseil ordonne de plus que le travail nécessaire pour mettre en œuvre les directives ci-dessus soit amorcé immédiatement et que les rajustements aux états de compte soient

ing the implementation of the credit by no later than 16 February 1987.

The Commission considers that 1987 excess revenues are best dealt with through rate reductions to be effective 1 January 1987. [Emphasis added.]

Although the respondent always charged rates approved by the appellant, the appellant found it necessary to make sure that its assessment of allowable revenues for 1985 and 1986 would be complied with. The appellant argues that the order now challenged by the respondent was the most efficient way of redistributing these excess revenues to the respondent's customers even though they would not necessarily be refunded to those who actually had to pay the rates in force during that period.

It is therefore obvious that the appellant only allowed interim rates to be charged after January 1, 1985 on the assumption that it would review these rates in a hearing to be held in order to deal with an application for a general rate increase. Every interim decision which led to Decision 86-17 confirmed the appellant's intention to review the interim rates at the final hearing. Finally, the interim rates were ordered for the purpose of preventing any serious deterioration in the respondent's financial situation while awaiting for a final decision on the merits. Of necessity, these interim rates were determined on the basis of incomplete evidence presented by the respondent. It cannot be said that the purpose of the interim rate increase ordered by the appellant was to serve as a temporary final decision.

II—The Issue and the Arguments Raised by the Parties

In this Court as well as in the Federal Court of Appeal, the parties have agreed that the only issue arising out of the facts of this case is whether the appellant had jurisdiction to order the respondent to grant a one-time credit to its customers. The appellant's findings of fact, its determination with respect to the respondent's revenue requirements for 1985 and 1986 and its computation of the

faits le 31 janvier 1987 au plus tard. Enfin, le Conseil ordonne en outre à la compagnie de lui présenter, au plus tard le 16 février 1987, un rapport donnant le détail de la mise en œuvre du crédit.

a Le Conseil estime que le meilleur moyen de traiter les revenus excédentaires de 1987 est par la voie de réductions tarifaires devant entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1987. [Je souligne.]

b Même si l'intimée a toujours imposé les taux approuvés par l'appelant, ce dernier a jugé nécessaire de s'assurer que son évaluation des revenus autorisés pour 1985 et 1986 soit respectée. L'appelant soutient que l'ordonnance que conteste maintenant l'intimée constituait le moyen le plus efficace de redistribuer ces revenus excédentaires aux abonnés de l'intimée même si ceux qui ont réellement eu à payer les taux en vigueur au cours de cette période n'obtiendraient pas nécessairement de remboursement.

c Il ressort donc clairement que l'appelant n'a autorisé les taux provisoires à être imposés après le 1^{er} janvier 1985 qu'en supposant qu'il réviserait ces taux au cours d'une audience qui devait porter sur une demande de majoration tarifaire générale. Toutes les décisions provisoires à l'origine de la décision 86-17 ont confirmé l'intention de l'appelant de réviser les taux provisoires à l'audience finale. Enfin, les taux provisoires ont été fixés par ordonnance afin d'empêcher que la situation financière de l'intimée ne se détériore gravement avant qu'une décision finale sur le fond soit rendue. Il va de soi que ces taux provisoires avaient été fixés à partir d'éléments de preuve incomplets présentés par l'intimée. On ne peut affirmer que la majoration tarifaire provisoire ordonnée par l'appelant avait pour objet de servir temporairement de décision finale.

II—La question en litige et les arguments des parties

d Devant cette Cour et la Cour d'appel fédérale, les parties ont convenu que la seule question en litige qui découle des faits de l'espèce est de savoir si l'appelant avait compétence pour ordonner à l'intimée d'accorder à ses abonnés un crédit forfaitaire. L'intimée ne conteste pas les conclusions de fait de l'appelant, ni sa décision quant aux besoins en revenus de l'intimée pour les années 1985 et

amount of excess revenues earned during this period are not contested by the respondent. In my opinion, this issue can be divided in two subquestions:

- 1- whether the appellant had the legislative authority to review the revenues made by the respondent during the period when interim rates were in force;
- 2- whether the appellant had jurisdiction to make an order compelling the respondent to grant a one-time credit to its customers.

The main arguments raised by the appellant can be summarized as follows:

- 1- the *Railway Act* and the *National Transportation Act* grant the appellant the power to review the period during which a regulated entity was allowed to charge interim rates for the purpose of comparing the revenues earned during this period to the appropriate level of revenues set in the final decision;
- 2- the power to make a one-time credit order is necessarily ancillary to the power to review the period during which interim rates were charged and the appellant has jurisdiction to determine the most efficient method of providing a remedy in cases where excess revenues were made.

The main arguments raised by the respondent can be summarized as follows:

- 1- the power to set tolls and tariffs does not include the power to review and make orders with respect to the respondent's level of revenues;
- 2- the appellant has no power to make a one-time credit order with respect to revenues earned as a result of having charged rates which the respondent, by virtue of the *Railway Act*, was obliged to charge, whether these rates were set by interim order or by a final order.

Counsel for the National Anti-Poverty Organization ("NAPO") has also argued that the appel-

1986, ni son calcul du montant des revenus excédentaires gagnés au cours de cette période. À mon avis, il est possible de diviser cette question en deux:

- 1- La loi permettrait-elle à l'appellant d'examiner les revenus réalisés par l'intimée pendant la période où les taux provisoires étaient en vigueur?
- 2- L'appellant avait-il compétence pour rendre une ordonnance obligeant l'intimée à accorder à ses abonnés un crédit forfaitaire?

Les principaux arguments soulevés par l'appellant peuvent être résumés de la façon suivante:

- 1- la *Loi sur les chemins de fer* et la *Loi sur les transports nationaux* confèrent à l'appellant le pouvoir d'examiner les revenus gagnés par un organisme réglementé pendant la période où ce dernier était autorisé à imposer des taux provisoires pour comparer ces revenus avec le niveau approprié de revenus établi dans la décision finale;
- 2- le pouvoir d'ordonner un crédit forfaitaire est nécessairement accessoire au pouvoir d'examiner la période au cours de laquelle les tarifs provisoires ont été imposés et l'appellant a compétence pour décider quel est le meilleur moyen d'accorder un redressement lorsque des revenus excédentaires ont été gagnés.

Les principaux arguments soulevés par l'intimée peuvent être résumés de la façon suivante:

- 1- le pouvoir d'établir des taxes et des tarifs ne comprend pas le pouvoir d'examiner et de rendre des ordonnances quant au niveau de revenus de l'intimée;
- 2- l'appellant n'a aucun pouvoir d'ordonner un crédit forfaitaire quant aux revenus gagnés par suite de l'imposition de taux que l'intimée était obligée d'imposer en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*, que ces taux soient fixés dans une ordonnance provisoire ou définitive.

L'avocat de l'Organisation nationale anti-pauvreté («ONAP») a également soutenu que les déci-

lant's decisions concerning the interpretation of statutes which grant them jurisdiction to deal with certain matters are entitled to curial deference and cannot be reviewed unless they are patently unreasonable. This argument raises the issue of the scope of review allowed by s. 68(1) of the *National Transportation Act*, R.S.C., 1985, c. N-20 (now the *National Telecommunications Powers and Procedures Act*), and must be dealt with prior to any analysis of the relevant statutory provisions claimed to be the source of the appellant's jurisdiction to make the one-time credit order found in Decision 86-17.

The present case raises difficult questions of statutory interpretation and it will therefore be necessary to examine the relevant provisions of the *Railway Act*, R.S.C., 1985, c. R-3, and the *National Transportation Act* before moving to a detailed analysis of the decision of the Federal Court of Appeal and the arguments raised by the parties.

III—Relevant Legislative Provisions

The appellant derives its power to regulate the telephone industry from ss. 334 to 340 of the *Railway Act* ("Provisions Governing Telegraphs and Telephones") and from ss. 47 *et seq.* of the *National Transportation Act* ("General Jurisdiction and Powers in Respect of Railways"). The *Railway Act* sets out the general criteria concerning the setting of rates and tariffs to be charged by telephone utility companies whereas the *National Transportation Act* sets out the appellant's procedural powers in the context of decisions concerning, amongst other matters, telephone rates and tariffs.

Sections 335(1), 335(2) and 335(3) of the *Railway Act* (formerly ss. 320(2) and 320(3)) state the principle upon which the appellant's regulatory authority rests, namely that telephone rates and tariffs are subject to approval by the appellant, cannot be changed without its prior authorization and may be revised at any time by the appellant:

sions de l'appelant concernant l'interprétation des lois qui lui confèrent compétence en certaines matières sont sujettes à retenue judiciaire et ne peuvent être révisées à moins d'être manifestement ^a déraisonnables. Cet argument soulève la question de l'étendue de la révision que permet le par. 68(1) de la *Loi sur les transports nationaux*, L.R.C. (1985), chap. N-20 (maintenant la *Loi nationale sur les attributions en matière de télécommunications*), et doit être traité préalablement à toute ^b analyse des dispositions législatives pertinentes que l'on prétend être à l'origine du pouvoir de l'appelant d'ordonner dans la décision 86-17 un crédit ^c forfaitaire.

La présente affaire soulève d'épineuses questions d'interprétation législative et il sera donc nécessaire d'examiner les dispositions pertinentes de la ^d *Loi sur les chemins de fer*, L.R.C. (1985), chap. R-3, et de la *Loi sur les transports nationaux* avant d'entreprendre une analyse détaillée de la décision de la Cour d'appel fédérale et des arguments des parties.

III—Les dispositions législatives pertinentes

Le pouvoir de l'appelant de réglementer le secteur du téléphone provient des art. 334 à 340 de la ^f *Loi sur les chemins de fer* («Dispositions relatives aux télégraphes et aux téléphones») et des art. 47 et suiv. de la *Loi sur les transports nationaux* («Compétence générale en matière de chemins de ^g fer»). La *Loi sur les chemins de fer* définit les critères généraux concernant l'établissement des taux et des tarifs que peuvent imposer les compagnies de téléphone, tandis que la *Loi sur les transports nationaux* énonce les pouvoirs de l'appelant ^h en matière de procédure visant les décisions qui portent notamment sur les taux et les tarifs du service téléphonique.

Le pouvoir de réglementation de l'appelant ⁱ trouve son fondement aux par. 335(1), (2) et (3) de la *Loi sur les chemins de fer* (les anciens par. 320(2) et (3)) lesquels prévoient que les taux et tarifs de téléphone sont subordonnés à l'agrément de l'appelant, ne peuvent être modifiés sans son ^j consentement préalable et peuvent être révisés en tout temps par l'appelant:

335. (1) Notwithstanding anything in any other Act, all telegraph and telephone tolls to be charged by a company, other than a toll for the transmission of a message intended for reception by the general public and charged by a company licensed under the *Broadcasting Act*, are subject to the approval of the Commission, and may be revised by the Commission from time to time.

(2) The company shall file with the Commission tariffs of any telegraph or telephone tolls to be charged, and the tariffs shall be in such form, size and style, and give such information, particulars and details, as the Commission by regulation or in any particular case prescribes.

(3) Except with the approval of the Commission, the company shall not charge and is not entitled to charge any telegraph or telephone toll in respect of which there is default in filing under subsection (2), or which is disallowed by the Commission . . . [Emphasis added.]

The most important requirement governing the appellant's power to set telephone rates is found in s. 340(1) of the *Railway Act* which provides that all such rates must be "just and reasonable":

340. (1) All tolls shall be just and reasonable and shall always, under substantially similar circumstances and conditions with respect to all traffic of the same description carried over the same route, be charged equally to all persons at the same rate. [Emphasis added.]

Section 340 also prohibits discriminatory telephone rates and gives the appellant the power to suspend, postpone, or disallow a tariff of tolls which is contrary to ss. 335 to 340 and substitute a satisfactory tariff of tolls in lieu thereof.

Finally, s. 340(5) of the *Railway Act* gives the appellant the power to make orders with respect to traffic, tolls and tariffs in all matters not expressly covered by s. 340:

340. . . .

(5) In all other matters not expressly provided for in this section, the Commission may make orders with respect to all matters relating to traffic, tolls and tariffs or any of them.

Although the power granted by s. 340(5) could be construed restrictively by the application of the

335. (1) Nonobstant les dispositions de toute autre loi, toutes les taxes de télégraphe et de téléphone que peut exiger une compagnie, à l'exception des taxes exigées pour la transmission de messages destinés à être captés par le public en général, par une compagnie titulaire d'une licence en vertu de la *Loi sur la radiodiffusion*, sont subordonnées à l'agrément de la Commission, qui peut les réviser.

(2) La compagnie dépose au bureau de la Commission les tarifs des taxes de télégraphe ou de téléphone à exiger, et ces tarifs ont la forme, le modèle et le format et contiennent les renseignements et les détails que la Commission prescrit par voie de règlement ou dans un cas particulier.

(3) À moins d'avoir obtenu le consentement de la Commission, la compagnie ne peut exiger de taxe de télégraphe ou de téléphone lorsque le tarif n'a pas été ainsi déposé ou que la Commission l'a rejeté. [Je souligne.]

La condition la plus importante qui régit le pouvoir de l'appelant d'établir les taux de téléphone se trouve au par. 340(1) de la *Loi sur les chemins de fer* qui prévoit que tous ces taux doivent être «justes et raisonnables»:

340. (1) Toutes les taxes doivent être justes et raisonnables et doivent toujours, dans des circonstances et conditions sensiblement analogues, en ce qui concerne tout le trafic du même type suivant le même parcours, être imposées également à tous au même taux. [Je souligne.]

L'article 340 interdit également l'établissement de taux de téléphone discriminatoires et confère à l'appelant le pouvoir de suspendre, de différer ou de rejeter un tarif de taxes contraire aux art. 335 à 340 et d'y substituer un tarif satisfaisant.

Enfin, le par. 340(5) de la *Loi sur les chemins de fer* confère à l'appelant le pouvoir de rendre des ordonnances en ce qui concerne le trafic, les taxes et les tarifs, dans toute autre matière non visée expressément par l'art. 340:

340. . . .

(5) En toute autre matière non expressément prévue par le présent article, la Commission peut prendre des ordonnances au sujet de tout ce qui a trait au trafic, aux taxes et aux tarifs, ou à l'un deux.

Bien qu'il soit possible d'interpréter restrictivement le pouvoir conféré par le par. 340(5) en

ejusdem generis rule, I do not think that such an interpretation is warranted. Section 340(5) is but one indication of the legislator's intention to give the appellant all the powers necessary to ensure that the principle set out in s. 340(1), namely that all rates should be just and reasonable, be observed at all times.

Sections 47 *et seq.* of the *National Transportation Act* set out, from a procedural point of view, the appellant's jurisdiction with respect to the powers granted by the *Railway Act*. Section 49(1) gives the appellant jurisdiction over all complaints concerning compliance with the Act while s. 49(3) gives the appellant jurisdiction over all matters of fact or law for the purposes of the *Railway Act* and of ss. 47 *et seq.* of the *National Transportation Act*. However, s. 68(1) provides an appeal to the Federal Court of Appeal, with leave, on any question of law or jurisdiction and it is under this provision that the respondent has challenged Decision 86-17.

In many respects, ss. 47 *et seq.* of the *National Transportation Act* have been designed to further the policy objectives and the regulatory scheme set out in the *Railway Act* governing the approval of telephone rates and tariffs. Thus, s. 52 of the *National Transportation Act* gives the appellant the power to inquire into, hear or determine, of its own motion or upon request from the Minister, any matter which it has the right to inquire into, hear or determine under the *Railway Act*:

52. The Commission may, of its own motion, or shall, on the request of the Minister, inquire into, hear and determine any matter or thing that, under this part or the *Railway Act*, it may inquire into, hear and determine upon application or complaint, and with respect thereto has the same powers as, on any application or complaint, are vested in it by this Act.

Section 52 is therefore the corollary of the appellant's power to "revise [tolls] . . . from time to time" found in s. 335(1) of the *Railway Act*. Thus, the appellant has the power to review, from time to

application de la règle *ejusdem generis*, je ne crois pas que cette interprétation soit justifiée. Le paragraphe 340(5) ne fait qu'indiquer l'intention du législateur de conférer à l'appellant tous les pouvoirs nécessaires pour garantir que le principe établi au par. 340(1), savoir que tous les taux soient justes et raisonnables, soit respecté en tout temps.

b Sur le plan de la procédure, la compétence de l'appellant en ce qui a trait aux pouvoirs conférés par la *Loi sur les chemins de fer* est énoncée aux art. 47 et suiv. de la *Loi sur les transports nationaux*. Le paragraphe 49(1) prévoit que l'appellant a compétence pour entendre toutes plaintes relatives au respect de la Loi alors que le par. 49(3) prévoit que l'appellant a compétence sur toutes les questions de droit ou de fait aux fins de la *Loi sur les chemins de fer* et des art. 47 et suiv. de la *Loi sur les transports nationaux*. Le paragraphe 68(1) prévoit cependant que toute question de droit ou de compétence peut, suite à une autorisation en ce sens, être portée en appel devant la Cour d'appel fédérale et c'est en vertu de cette disposition que l'intimée a contesté la décision 86-17.

À maints égards, les art. 47 et suiv. de la *Loi sur les transports nationaux* ont été conçus pour servir les objectifs de principe et le système de réglementation qui sont énoncés dans la *Loi sur les chemins de fer* et qui régissent l'approbation des taux et des tarifs de téléphone. Ainsi, l'art. 52 de la *Loi sur les transports nationaux* prévoit que l'appellant peut, de son propre chef ou à la demande du ministre, instruire, entendre et juger toute affaire qu'il peut, en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*, instruire, entendre et juger:

h 52. La Commission peut, de son propre chef, ou doit, à la demande du ministre, instruire, entendre et juger toute affaire qu'elle peut, en vertu de la présente partie ou de la *Loi sur les chemins de fer*, instruire, entendre et juger sur une demande ou sur une plainte, et, à cet égard, elle a les mêmes pouvoirs que la présente loi lui confère pour statuer sur une demande ou sur une plainte.

L'article 52 est donc le corollaire du par. 335(1) de la *Loi sur les chemins de fer* qui confère à l'appellant le pouvoir de «réviser» les taxes. L'appellant a donc le pouvoir de réviser ses propres décisions

1989 CanLII 67 (CSC)

time, its own final decisions on a *proprio motu* basis. Similarly, s. 61 provides that the appellant is not bound by the wording of any complaint or application it hears and may make orders which would otherwise offend the *ultra petita* rule:

61. On any application made to the Commission, the Commission may make an order granting the whole or part only of the application, or may grant such further or other relief, in addition to or in substitution for that applied for, as to the Commission may seem just and proper, as fully in all respects as if the application had been for that partial, other or further relief.

By virtue of s. 60(2) of the *National Transportation Act*, the appellant also has the power to make interim orders:

60. ...

(2) The Commission may, instead of making an order final in the first instance, make an interim order and reserve further directions either for an adjourned hearing of the matter or for further application.

Finally, by virtue of s. 66 of the *National Transportation Act*, the appellant has the power to review any of its past decisions whether they are final or interim:

66. The Commission may review, rescind, change, alter or vary any order or decision made by it or may re-hear any application before deciding it.

It is obvious from the legislative scheme set out in the *Railway Act* and the *National Transportation Act* that the appellant has been given broad powers for the purpose of ensuring that telephone rates and tariffs are, at all times, just and reasonable. The appellant may revise rates at any time, either of its own motion or in the context of an application made by an interested party. The appellant is not even bound by the relief sought by such applications and may make any order related thereto provided that the parties have received adequate notice of the issues to be dealt with at the hearing. Were it not for the fact that the appellant has the power to make interim orders, one might say that the appellant's powers in this area are limited only by the time it takes to process applica-

tionales, et ce, de sa propre initiative. De même, l'art. 61 prévoit que l'appelant n'est pas lié par le texte d'une plainte ou d'une requête qu'il entend et peut rendre toute ordonnance qui pourrait par ailleurs porter atteinte à la règle de l'*ultra petita*:

61. Sur toute requête présentée à la Commission, cette dernière peut prendre une ordonnance accordant cette requête en totalité ou en partie seulement, ou accorder un redressement plus étendu ou tout autre redressement de griefs, en sus ou au lieu de celui qui a été demandé, selon que la chose lui paraît juste et convenable, aussi amplement à tous égards que si la requête eût été faite pour obtenir ce redressement partiel, différent ou plus étendu.

Le paragraphe 60(2) de la *Loi sur les transports nationaux* permet également à l'appelant de rendre des ordonnances provisoires:

60. ...

(2) La Commission peut prendre, tout d'abord, au lieu d'une ordonnance définitive, une ordonnance provisoire, et se réserver la faculté de donner de plus amples instructions soit à une audition ajournée de l'affaire, soit sur une nouvelle requête.

Enfin, l'art. 66 de la *Loi sur les transports nationaux* lui permet de réviser ses décisions antérieures, qu'elles soient finales ou provisoires:

66. La Commission peut réviser, abroger ou modifier ses ordonnances ou décisions, ou peut entendre à nouveau une demande qui lui est faite, avant de rendre sa décision.

Il ressort clairement de l'économie de la *Loi sur les chemins de fer* et de la *Loi sur les transports nationaux* que l'appelant s'est vu conférer de vastes pouvoirs afin de garantir que les taux et tarifs de téléphone soient justes et raisonnables en tout temps. L'appelant peut réviser les taux de son propre chef ou à la demande d'une partie intéressée. L'appelant n'est même pas lié par le redressement demandé et peut rendre toute ordonnance s'y rapportant pourvu que les parties aient reçu un avis suffisant des questions à traiter à l'audience. N'était-ce du fait que l'appelant a le pouvoir de rendre des ordonnances provisoires, on pourrait affirmer que les pouvoirs de l'appelant en la matière ne sont limités que par le délai nécessaire pour examiner les demandes, se préparer aux

tions, prepare for hearings and analyse all the evidence. However, the appellant does have the power to make interim orders and this power must be interpreted in light of the legislator's intention to provide the appellant with flexible and versatile powers for the purpose of ensuring that telephone rates are always just and reasonable.

The question before this Court is whether the appellant has the statutory authority to make a one-time credit order for the purpose of remedying a situation where, after a final hearing dealing with the reasonableness of telephone rates charged during the years under review, it finds that interim rates in force during that period were not just and reasonable. Since there is no clear provision on this subject in the *Railway Act* or in the *National Transportation Act*, it will be necessary to determine whether this power is derived by necessary implication from the regulatory schemes set out in these statutes.

IV—The Decision of the Court Below

In the Federal Court of Appeal, the respondent in this Court argued that in order to find statutory authority for the power to make a one-time credit order, it was necessary to find that s. 66 (power to "review, rescind, change, alter or vary" previous decisions) or s. 60(2) (power to make interim orders) of the *National Transportation Act* provide powers to make retroactive orders. Of course, the respondent argued that these provisions did not grant such a power and the majority of the Federal Court of Appeal composed of Marceau and Pratte J.J. agreed with this argument, Hugessen J. dissenting: [1988] 1 F.C. 296, 43 D.L.R. (4th) 30, 78 N.R. 58.

Marceau J. held that the appellant in this Court only had the power to fix telephone tolls and tariffs and that it has no statutory authority to deal with excess revenues or deficiencies in revenues arising as a result of a discrepancy between the rate of return yielded from the interim rates in force prior to the final decision and the permissible rate of return fixed by this final decision. Marceau J. was of the opinion that the wording of s. 66 of the *National Transportation Act* is neutral with

audiences et analyser tous les éléments de preuve. L'appellant a toutefois le pouvoir de rendre des ordonnances provisoires et ce pouvoir doit être interprété en fonction de l'intention du législateur de conférer à l'appellant des pouvoirs souples et variés en vue d'assurer que les taux de téléphone soient toujours justes et raisonnables.

La Cour doit donc déterminer si la loi habilite l'appellant à ordonner l'attribution d'un crédit forfaitaire pour redresser une situation si ce dernier décide, après une audition finale portant sur le caractère raisonnable des taux de téléphone imposés au cours des années qui font l'objet de l'examen, que les tarifs provisoires en vigueur au cours de cette période n'étaient pas justes et raisonnables. Puisque la *Loi sur les chemins de fer* et la *Loi sur les transports nationaux* ne comportent aucune disposition claire à cet égard, il faudra déterminer si l'existence de ce pouvoir découle implicitement des systèmes de réglementation établis dans ces lois.

e IV—La décision du tribunal d'instance inférieure

En Cour d'appel fédérale, Bell Canada a soutenu que pour être en mesure d'affirmer qu'il existe un pouvoir légal d'ordonner l'attribution d'un crédit forfaitaire, il fallait conclure que l'art. 66 (le pouvoir de «réviser, abroger ou modifier» les décisions antérieures) ou que le par. 60(2) (le pouvoir de rendre des ordonnances provisoires) de la *Loi sur les transports nationaux* comporte le pouvoir de rendre des ordonnances rétroactives. L'intimée a évidemment soutenu que ces dispositions ne conféraient pas un tel pouvoir et la Cour d'appel fédérale à la majorité (les juges Marceau et Pratte) a retenu cet argument, le juge Hugessen étant dissident: [1988] 1 C.F. 296, 43 D.L.R. (4th) 30, 78 N.R. 58.

Le juge Marceau a conclu que le CRTC avait seulement le pouvoir de fixer les taxes et tarifs de téléphone et que la loi ne l'habilitait pas à traiter d'un excédent ou d'une insuffisance de revenus résultant de l'écart entre le taux de rendement généré par les taux provisoires en vigueur avant la décision finale et le taux de rendement autorisé dans cette décision finale. Selon le juge Marceau, le texte de l'art. 66 de la *Loi sur les transports nationaux* est neutre en ce qui concerne le pouvoir

respect to retroactivity and that the presumption against retroactivity should therefore operate. Marceau J. added that the power to make interim orders does not carry with it the power to remedy any discrepancy between interim and final orders because the respondent could not be forced to reimburse revenues earned by charging rates approved by the appellant. Thus, according to Marceau J., the regulatory scheme set out in the *Railway Act* and the *National Transportation Act* is prospective in nature and, in the context of such a scheme, the power to make interim orders only involves the power to make orders "for the time being".

Pratte J., who concurred in the result with Marceau J., rejected all arguments based on the retroactive nature of the powers granted by ss. 60(2) and 66 of the *National Transportation Act*. Pratte J. was of the opinion that the impugned order was not retroactive in nature since its effect was to force the respondent to grant a credit in the future rather than change the rates charged in the past in a retroactive manner. Pratte J. then stated that if legislative authority existed for Decision 86-17, it must be found in s. 60(2) of the *National Transportation Act* which provides for "further directions" to be made at a later date following an interim decision. However, Pratte J. was of the opinion that any "further direction" must be in the nature of an order which can be made under s. 60(2) in the first place. It follows from that reasoning that if no one-time credit order can be made by interim order, no "further direction" to that effect can be made under s. 60(2). Pratte J. then agreed with Marceau J. that the respondent could not be forced to reimburse revenues made by charging rates approved by the appellant whether by interim order or by a "further direction" made in a final order.

Hugessen J. dissented on the basis that, within the statutory framework set out in the *Railway Act* and the *National Transportation Act*, all

d'agir rétroactivement et la présomption contre le pouvoir d'agir rétroactivement devrait donc s'appliquer. Le juge Marceau a ajouté que le pouvoir de rendre des ordonnances provisoires ne comprend pas le pouvoir de remédier à tout écart entre les ordonnances provisoires et définitives puisque l'intimée ne saurait être obligée de rembourser des revenus gagnés lorsque les taux imposés ont été approuvés par l'appelant. Ainsi, selon le juge Marceau, le système de réglementation établi dans la *Loi sur les chemins de fer* et la *Loi sur les transports nationaux* est de nature prospective et, dans ce contexte, le pouvoir de rendre des ordonnances provisoires comprend seulement le pouvoir de rendre des ordonnances «pour le moment».

Le juge Pratte, qui a souscrit à la conclusion du juge Marceau, a rejeté tous les arguments fondés sur le caractère rétroactif des pouvoirs conférés par le par. 60(2) et l'art. 66 de la *Loi sur les transports nationaux*. Le juge Pratte était d'avis que l'ordonnance contestée n'avait pas de caractère rétroactif puisqu'elle avait pour effet d'obliger l'intimée à accorder un crédit forfaitaire à l'avenir, plutôt que de modifier rétroactivement les taux imposés dans le passé. Le juge Pratte a ensuite affirmé que s'il existait un fondement législatif à la décision 86-17, il devait se trouver au par. 60(2) de la *Loi sur les transports nationaux* qui prévoit que «de plus amples instructions» peuvent être données à une date ultérieure à la suite d'une décision provisoire. Le juge Pratte était cependant d'avis que ces instructions devaient tenir d'une ordonnance qui, à l'origine, pouvait être rendue en vertu du par. 60(2). Selon ce raisonnement, il s'ensuit que si un crédit forfaitaire ne peut être imposé dans une ordonnance provisoire, «de plus amples instructions» en ce sens ne peuvent être données en vertu du par. 60(2). Le juge Pratte a ensuite convenu avec le juge Marceau qu'on ne pouvait obliger l'intimée à rembourser des revenus qu'elle avait gagnés en imposant des taux que l'appelant avait approuvés que ce soit par voie d'ordonnance provisoire ou «de plus amples instructions» données dans une ordonnance définitive.

Le juge Hugessen était dissident parce que selon le régime juridique établi dans la *Loi sur les chemins de fer* et la *Loi sur les transports natio-*

orders whether final or interim can, by virtue of ss. 60(2) and 66 of the *National Transportation Act*, be modified by a further prospective order; thus, the proposed rule that interim orders can only be modified by a further prospective order would, in Hugessen J.'s opinion, effectively eliminate any distinction between final and interim orders and defeat the legislator's intention to provide the appellant with a distinct and independent power to make interim orders. In order to differentiate interim orders from final orders, Hugessen J. was of the opinion that the appellant in this Court must have the power to fix just and reasonable rates as of the date at which interim rates came into effect. Thus, only interim rates can be modified in a retrospective manner by a final order. Hugessen J. then stated that the interim rates in force in 1985 and 1986 must not be divided into the previous rate and the interim rate increase of 2 per cent: the resulting rate must be viewed as interim in its entirety because all the rates charged after January 1, 1985 were authorized by interim orders. Finally, Hugessen J. stated that the one-time credit order was a valid exercise of the power to set just and reasonable rates as of January 1, 1985 and that the choice of the appropriate remedy was an "administrative matter" properly left for the Commission's determination". Hugessen J. also noted that the appellant's order was in substance though not in form a "matter relating to tolls and tariffs" within the meaning of s. 340(5) of the *Railway Act*.

V—Analysis

(A) *Curial Deference Towards the Decisions of the CRTC*

NAPO argues that the appellant's decisions are entitled to "curial deference" because of their national importance and that these decisions should not be overturned unless they are patently unreasonable. NAPO cites the following cases as

naux, les ordonnances, qu'elles soient définitives ou provisoires, peuvent toutes, en application du par. 60(2) et de l'art. 66 de la *Loi sur les transports nationaux*, être modifiées par une autre ordonnance de nature prospective; ainsi, de l'avis du juge Hugessen, la règle proposée selon laquelle les ordonnances provisoires ne peuvent être modifiées que par une autre ordonnance prospective aurait effectivement pour effet d'éliminer toute distinction entre les ordonnances définitives et provisoires et de contrecarrer l'intention du législateur d'accorder à l'appelant un pouvoir distinct et indépendant de rendre des ordonnances provisoires. Le juge Hugessen a estimé que, pour distinguer les ordonnances provisoires des ordonnances définitives, le CRTC doit avoir le pouvoir de fixer des taux justes et raisonnables applicables à compter de la date d'entrée en vigueur des tarifs provisoires. Par conséquent, seuls les tarifs provisoires peuvent être modifiés rétroactivement par une ordonnance définitive. Le juge Hugessen a ensuite affirmé que les tarifs provisoires en vigueur en 1985 et 1986 ne doivent pas être divisés en tarif antérieur et en majoration tarifaire provisoire de 2 pour 100: le nouveau tarif doit être considéré comme entièrement provisoire parce que tous les taux chargés après le 1^{er} janvier 1985 étaient autorisés par des ordonnances provisoires. Enfin, le juge Hugessen a affirmé que le crédit forfaitaire ordonné représentait un exercice valide du pouvoir de fixer des taux justes et raisonnables à compter du 1^{er} janvier 1985 et que le choix du redressement approprié était une «question administrative» qu'il convient de laisser trancher par le Conseil.» Le juge Hugessen a également souligné que l'ordonnance de l'appelant était en substance mais non quant à la forme «une question ayant trait aux taxes et aux tarifs» au sens du par. 340(5) de la *Loi sur les chemins de fer*.

V—Analyse

(A) *La retenue judiciaire à l'égard des décisions du CRTC*

L'ONAP soutient que les décisions de l'appelant doivent faire l'objet de «retenue judiciaire» en raison de leur importance nationale et qu'elles ne devraient pas être écartées à moins d'être manifestement déraisonnables. L'ONAP cite les arrêts

authority for this proposition: *Canadian Union of Public Employees, Local 963 v. New Brunswick Liquor Corp.*, [1979] 2 S.C.R. 227 (“*CUPE*”); *Douglas Aircraft Co. of Canada Ltd. v. McConnell*, [1980] 1 S.C.R. 245; *Alberta Union of Provincial Employees v. Board of Governors of Olds College*, [1982] 1 S.C.R. 923; *Re Ontario Public Service Employees Union and Forer* (1985), 52 O.R. (2d) 705 (C.A.); *Re City of Ottawa and Ottawa Professional Firefighters’ Association, Local 162* (1987), 58 O.R. (2d) 685 (C.A.); *Greyhound Lines of Canada Ltd. v. Canadian Human Rights Commission* (1987), 78 N.R. 192 (F.C.A.); and *Canadian Pacific Ltd. v. Canadian Transport Commission* (1987), 79 N.R. 13 (F.C.A.) (“*Canadian Pacific*”).

With the exception of the *Canadian Pacific* case, all these cases involved judicial review of decisions which were either protected by a privative clause or by a provision stating that no appeal lies therefrom. Where the legislator has clearly stated that the decision of an administrative tribunal is final and binding, courts of original jurisdiction cannot interfere with such decisions unless the tribunal has committed an error which goes to its jurisdiction. Thus, this Court has decided in the *CUPE* case that judicial review cannot be completely excluded by statute and that courts of original jurisdiction can always quash a decision if it is “so patently unreasonable that its construction cannot be rationally supported by the relevant legislation and demands intervention by the court upon review” (p. 237). Decisions which are so protected are, in that sense, entitled to a non-discretionary form of deference because the legislator intended them to be final and conclusive and, in turn, this intention arises out of the desire to leave the resolution of some issues in the hands of a specialized tribunal. In the *CUPE* case, Dickson J., as he then was, described the legislator’s intention as follows, at pp. 235-36:

Section 101 constitutes a clear statutory direction on the part of the Legislature that public sector labour matters be promptly and finally decided by the Board. Privative clauses of this type are typically found in labour rela-

suivants à l’appui de cette affirmation: *Syndicat canadien de la Fonction publique, section locale 963 c. Société des alcools du Nouveau-Brunswick*, [1979] 2 R.C.S. 227 (“*SCFP*”), *Douglas Aircraft Co. of Canada Ltd. c. McConnell*, [1980] 1 R.C.S. 245, *Alberta Union of Provincial Employees c. Conseil d’administration de Olds College*, [1982] 1 R.C.S. 923, *Re Ontario Public Service Employees Union and Forer* (1985), 52 O.R. (2d) 705 (C.A.), *Re City of Ottawa and Ottawa Professional Firefighters’ Association, Local 162* (1987), 58 O.R. (2d) 685 (C.A.), *Greyhound Lines of Canada Ltd. c. Commission canadienne des droits de la personne* (1987), 78 N.R. 192 (C.A.F.), et *Canadien Pacifique Ltée c. Commission canadienne des transports* (1987), 79 N.R. 13 (C.A.F.) (“*Canadien Pacifique*”).

d Sous réserve de l’affaire *Canadien Pacifique*, tous ces arrêts portent sur le contrôle judiciaire de décisions visées par une clause privative ou par une disposition qui interdit d’interjeter appel de ces décisions. Si le législateur affirme clairement que e la décision d’un tribunal administratif est finale et exécutoire, les tribunaux judiciaires de première instance ne peuvent toucher à ces décisions à moins que le tribunal administratif n’ait commis un erreur qui porte atteinte à sa compétence. f Cette Cour a donc décidé dans l’arrêt *SCFP* qu’une loi ne peut complètement écarter le contrôle judiciaire et que les tribunaux judiciaires de première instance peuvent toujours annuler une g décision si elle est «déraisonnable au point de ne pouvoir rationnellement s’appuyer sur la législation pertinente et d’exiger une intervention judiciaire» (p. 237). Les décisions qui sont ainsi protégées doivent, en ce sens, faire l’objet d’une forme h de retenue non discrétionnaire parce que le législateur a voulu qu’elles soient définitives et sans appel et cette intervention du législateur découle, à son tour, de la volonté de laisser à des tribunaux spécialisés le soin de trancher certains litiges. Dans i l’arrêt *SCFP*, le juge Dickson, alors juge puîné, décrit ainsi l’intention du législateur, aux pp. 235 et 236:

L’article 101 révèle clairement la volonté du législateur que les différends du travail dans le secteur public soient réglés promptement et en dernier ressort par la Commission. Des clauses privatives de ce genre sont typiques

tions legislation. The rationale for protection of a labour board's decisions within jurisdiction is straightforward and compelling. The labour board is a specialized tribunal which administers a comprehensive statute regulating labour relations. In the administration of that regime, a board is called upon not only to find facts and decide questions of law, but also to exercise its understanding of the body of jurisprudence that has developed around the collective bargaining system, as understood in Canada, and its labour relations sense acquired from accumulated experience in the area.

However, it is important to stress the fact that the decision of an administrative tribunal can only be entitled to such deference if the legislator has clearly expressed his intention to protect such decisions through the use of privative clauses or clauses which state that the decision is final and without appeal. As formulated, NAPO's argument on curial deference must therefore be rejected because it fails to recognize the basic difference between appellate review and judicial review of decisions which do not fall within the jurisdiction of the lower tribunal.

Although s. 49(3) of the *National Transportation Act* provides that the appellant has full jurisdiction to hear and determine all matters whether of law or fact for the purposes of the *Railway Act* and of Part IV of the *National Transportation Act*, the appellant's decisions are subject to appeal, with leave, to the Federal Court of Appeal on questions of law or jurisdiction by virtue of s. 68(1) which reads as follows:

68. (1) An appeal lies from the Commission to the Federal Court of Appeal on a question of law or a question of jurisdiction on leave therefor being obtained from that Court on application made within one month after the making of the order, decision, rule or regulation sought to be appealed from or within such further time as a judge of that Court under special circumstances allows, and on notice to the parties and the Commission, and on hearing such of them as appear and desire to be heard.

It is trite to say that the jurisdiction of a court on appeal is much broader than the jurisdiction of a court on judicial review. In principle, a court is

dans les lois sur les relations de travail. On veut protéger les décisions d'une commission des relations de travail, lorsqu'elles relèvent de sa compétence, pour des raisons simples et impérieuses. La commission est un tribunal spécialisé chargé d'appliquer une loi régissant l'ensemble des relations de travail. Aux fins de l'administration de ce régime, une commission n'est pas seulement appelée à constater des faits et à trancher de questions de droit, mais également à recourir à sa compréhension du corps jurisprudentiel qui s'est développé à partir du système de négociation collective, tel qu'il est envisagé au Canada, et à sa perception des relations de travail acquise par une longue expérience dans ce domaine.

Il convient toutefois d'insister sur le fait que les décisions d'un tribunal administratif ne doivent faire l'objet d'une telle retenue que si le législateur a clairement exprimé son intention de les protéger par des clauses privatives ou des dispositions qui prévoient qu'elles sont définitives et sans appel. En raison de sa formulation, l'argument de l'ONAP sur la retenue judiciaire doit donc être rejeté parce qu'il ne reconnaît pas la différence fondamentale entre le contrôle par un tribunal d'appel et le contrôle judiciaire de décisions qui ne relèvent pas de la compétence du tribunal d'instance inférieure.

Même si le par. 49(3) de la *Loi sur les transports nationaux* prévoit que l'appelant a pleine compétence pour entendre et juger toute question de droit ou de fait aux fins de la *Loi sur les chemins de fer* et de la partie IV de la *Loi sur les transports nationaux*, les décisions de l'appelant sont susceptibles d'appel, sous réserve d'une autorisation, à la Cour d'appel fédérale sur une question de droit ou de compétence en vertu du par. 68(1) qui se lit ainsi:

68. (1) Les décisions de la Commission sont susceptibles d'appel à la Cour d'appel fédérale sur une question de droit ou une question de compétence, quand une autorisation à cet effet a été obtenue de cette Cour sur demande faite dans le délai d'un mois après que l'ordonnance, la décision, la règle ou le règlement dont appel est projeté a été pris, ou dans telle autre limite de temps que le juge permet dans des circonstances spéciales, après avis aux parties et à la Commission, et après audition de ceux des intéressés qui comparaissent et désirent être entendus.

Il va de soi que la compétence d'un tribunal saisi d'un appel est beaucoup plus large que celle d'un tribunal qui exerce un contrôle judiciaire. En prin-

1-989-CanLII 67 (CSC)

entitled, on appeal, to disagree with the reasoning of the lower tribunal.

However, within the context of a statutory appeal from an administrative tribunal, additional consideration must be given to the principle of specialization of duties. Although an appeal tribunal has the right to disagree with the lower tribunal on issues which fall within the scope of the statutory appeal, curial deference should be given to the opinion of the lower tribunal on issues which fall squarely within its area of expertise. The *Canadian Pacific* case is an example of a situation where curial deference towards a decision of the Canadian Transport Commission involving the interpretation of a tariff was appropriate. The decision of the Canadian Transport Commission was appealed to a review committee and then to the Federal Court of Appeal. Urie J. held that the decision of the review committee must not be reversed unless it is unreasonable or clearly wrong, at pp. 16-17:

On the appeal from that decision to this court, the appellant advanced essentially the same grounds and arguments which it had submitted to the RTC. As to the first ground, I am of the opinion that the RTC correctly interpreted the two items from the tariff and since its view was confirmed by the Review Committee, that committee did not commit an error in construction. No useful purpose would be served by my restating the reasons of the R.T.C. for interpreting the items as they did and I respectfully adopt them as my own. This Court should not interfere with an interpretation made by bodies having the expertise of the R.T.C. and the Review Committee in an area within their jurisdiction, unless their interpretation is not reasonable or is clearly wrong. Neither situation prevails in this case. [Emphasis added.]

Although the very purpose of the review committee is to interpret the tariff and although such questions of interpretation fall within the Review Committee's area of special expertise, it does not follow that its decisions can only be reviewed if they are unreasonable. However the principle of specialization of duties justifies curial deference in such circumstances.

cipe, le tribunal saisi d'un appel a le droit d'exprimer son désaccord avec le raisonnement du tribunal d'instance inférieure.

Toutefois, dans le contexte d'un appel prévu par la loi d'une décision d'un tribunal administratif, il faut de plus tenir compte du principe de la spécialisation des fonctions. Bien qu'un tribunal d'appel puisse être en désaccord avec le tribunal d'instance inférieure sur des questions qui relèvent du pouvoir d'appel prévu par la loi, les tribunaux devraient faire preuve de retenue envers l'opinion du tribunal d'instance inférieure sur des questions qui relèvent parfaitement de son champ d'expertise. L'affaire *Canadien Pacifique* est un exemple d'une situation où la décision de la Commission canadienne des transports sur une question d'interprétation d'un tarif a fait à bon droit l'objet de retenue judiciaire. La décision de la Commission canadienne des transports a été portée en appel devant un comité de révision et ensuite devant la Cour d'appel fédérale. Le juge Urie a conclu que la décision du comité de révision ne devrait pas être infirmée à moins d'être déraisonnable ou clairement erronée, aux pp. 16 et 17:

Dans le cadre de l'appel qu'elle a interjeté contre cette décision auprès de cette Cour, l'appelante a essentiellement présenté les mêmes motifs et les mêmes arguments qu'elle avait soumis à l'appréciation du C.T.C.F. Pour ce qui est du premier motif d'appel, je suis d'avis que le C.T.C.F. a correctement interprété les deux articles du tarif, et puisque son opinion a été confirmée par le comité de révision, ce comité n'a pas commis une erreur d'interprétation. Cela ne servirait à aucune fin utile que je répète les motifs pour lesquels le C.T.C.F. a interprété les articles comme il l'a fait, et en toute déférence, je les fais miens. Cette Cour ne devrait pas modifier l'interprétation donnée par des organismes ayant l'expertise du C.T.C.F. et du comité de révision dans un domaine ressortissant à leur compétence, à moins que cette interprétation soit déraisonnable ou clairement erronée, ce qui n'est pas le cas en l'espèce. [Je souligne.]

Bien que le but même du comité de révision soit d'interpréter le tarif et bien que ces questions d'interprétation relèvent du champ d'expertise particulier du comité de révision, il ne s'ensuit pas que ses décisions peuvent être révisées uniquement si elles sont déraisonnables. Le principe de la spécialisation des fonctions justifie cependant la retenue judiciaire dans ces circonstances.

In this case, the respondent is challenging the appellant's decision on a question of law and jurisdiction involving the nature of interim decisions and the extent of the powers conferred on the appellant when it makes interim decisions. This question cannot be solved without an analysis of the procedural scheme created by the *Railway Act* and the *National Transportation Act*. It is a question of law which is clearly subject to appeal under s. 68(1) of the *National Transportation Act*. It is also a question of jurisdiction because it involves an inquiry into whether the appellant had the power to make a one-time credit order.

Except as regards the choice, amongst remedies available to the appellant, of the most appropriate remedy to achieve the goal of just and reasonable rates throughout the interim period, the decision impugned by the respondent is not a decision which falls within the appellant's area of special expertise and is therefore pursuant to s. 68(1) subject to review in accordance with the principles governing appeals. Indeed, the appellant was not created for the purpose of interpreting the *Railway Act* or the *National Transportation Act* but rather to ensure, amongst other duties, that telephone rates are always just and reasonable.

(B) *The Power to Regulate Bell Canada's Revenues*

The respondent argues that the appellant only has jurisdiction to regulate tolls and tariffs and that this power does not include the power to regulate its level of revenues or its return on equity.

The fixing of tolls and tariffs that are just and reasonable necessarily involves the regulation of the revenues of the regulated entity. This has been recognized by this Court interpreting provisions similar to s. 340(1) of the *Railway Act* which prescribe that "[a]ll tolls shall be just and reasonable". In *British Columbia Electric Railway Co. v. Public Utilities Commission of British Columbia*, [1960] S.C.R. 837, Locke J. said the following about s. 16(1)(b) of the *Public Utilities Act*, R.S.B.C. 1948, c. 277, which provided that in

En l'espèce, l'intimée conteste la décision de l'appellant sur une question de droit et de compétence relative à la nature des décisions provisoires et à l'étendue des pouvoirs conférés à l'appellant lorsqu'il rend des décisions provisoires. On ne peut résoudre cette question sans analyser le régime de procédure créé par la *Loi sur les chemins de fer* et la *Loi sur les transports nationaux*. Il s'agit d'une question de droit qui est certainement susceptible d'appel en vertu du par. 68(1) de la *Loi sur les transports nationaux*. Il s'agit également d'une question de compétence parce qu'il faut déterminer si l'appellant avait le pouvoir d'ordonner l'attribution d'un crédit forfaitaire.

Hormis le choix du redressement le plus approprié parmi ceux dont disposait l'appellant pour fixer des tarifs justes et raisonnables au cours de la période provisoire, la décision contestée par l'intimée ne relève pas du champ d'expertise particulier de l'appellant et est donc, conformément au par. 68(1), susceptible de contrôle selon les principes qui régissent les appels. En effet, l'appellant a été créé non pas dans le but d'interpréter la *Loi sur les chemins de fer* ou la *Loi sur les transports nationaux*, mais plutôt pour assurer, notamment, que les tarifs de téléphone soient toujours justes et raisonnables.

(B) *Le pouvoir de réglementer les revenus de Bell Canada*

L'intimée soutient que l'appellant n'a compétence que pour réglementer les taxes et les tarifs et que ce pouvoir ne comprend pas celui de réglementer son niveau de revenu ou son taux de rendement de l'avoir moyen des détenteurs d'actions ordinaires.

L'établissement de taxes et de tarifs justes et raisonnables comporte forcément la réglementation des revenus de l'organisme réglementé. Cette Cour a reconnu cette nécessité dans le cadre de décisions où elle interprétait des dispositions semblables au par. 340(1) de la *Loi sur les chemins de fer*, qui prévoit que «[t]outes les taxes doivent être justes et raisonnables». Dans l'arrêt *British Columbia Electric Railway Co. v. Public Utilities Commission of British Columbia*, [1960] R.C.S. 837, voici ce que le juge Locke a dit au sujet de

fixing a rate the Public Utility Commission of British Columbia should take into consideration the "fair and reasonable return upon the appraised value of the property of the public utility used . . . to enable the public utility to furnish the service" (at p. 848):

I do not think it is possible to define what constitutes a fair return upon the property of utilities in a manner applicable to all cases or that it is expedient to attempt to do so. It is a continuing obligation that rests upon such a utility to provide what the Commission regards as adequate service in supplying not only electricity but transportation and gas, to maintain its properties in a satisfactory state to render adequate service and to provide extensions to these services when, in the opinion of the Commission, such are necessary. In coming to its conclusion as to what constituted a fair return to be allowed to the appellant these matters as well as the undoubted fact that the earnings must be sufficient, if the company was to discharge these statutory duties, to enable it to pay reasonable dividends and attract capital, either by the sale of shares or securities, were of necessity considered. Once that decision was made it was, in my opinion, the duty of the Commission imposed by the statute to approve rates which would enable the company to earn such a return or such lesser return as it might decide to ask. [Emphasis added.]

In *Northwestern Utilities Ltd. v. City of Edmonton*, [1929] S.C.R. 186, Lamont J. described the relevant factors in the determination of what are just and reasonable rates as follows (at p. 190):

In order to fix just and reasonable rates, which it was the duty of the Board to fix, the Board had to consider certain elements which must always be taken into account in fixing a rate which is fair and reasonable to the consumer and to the company. One of these is the rate base, by which is meant the amount which the Board considers the owner of the utility has invested in the enterprise and on which he is entitled to a fair return. Another is the percentage to be allowed as a fair return.

Such provisions require the administrative tribunal to balance the interests of the customers with the necessity of ensuring that the regulated entity is allowed to make sufficient revenues to finance the costs of the services it sells to the public.

l'al. 16(1)b) de la *Public Utilities Act*, R.S.B.C. 1948, chap. 277, qui prévoyait que pour établir un taux la Public Utility Commission de la Colombie-Britannique devrait tenir compte du [TRADUCTION] «rendement juste et raisonnable de la valeur estimative des biens du service public utilisés [. . .] pour lui permettre de fournir le service» (à la p. 848):

[TRADUCTION] Je ne crois pas qu'il soit possible de définir ce qui constitue un rendement juste des biens de services publics d'une façon qui soit applicable dans tous les cas ni qu'il soit opportun de tenter de le faire. Il appartient au service public de fournir sans cesse ce que la Commission estime être un service approprié en ce qui concerne non seulement l'électricité, mais encore le transport et le gaz, et de maintenir ses biens suffisamment en bon état pour fournir des services appropriés et des services supplémentaires lorsque la Commission l'estime nécessaire. Pour finalement décider quel rendement juste l'appelante se verrait accorder, ces questions ont forcément été examinées ainsi que le fait indubitable que les revenus doivent être suffisants si la compagnie doit satisfaire à ces obligations prévues par la loi, verser des dividendes raisonnables et attirer du capital par la vente d'actions ou de valeurs mobilières. À mon avis, une fois la décision prise, la loi imposait à la Commission d'approuver des taux qui permettraient à la compagnie d'obtenir ce rendement ou le rendement inférieur qu'elle pourrait choisir de demander. [Je souligne.]

Dans l'arrêt *Northwestern Utilities Ltd. v. City of Edmonton*, [1929] R.C.S. 186, le juge Lamont a décrit de la façon suivante ce dont il fallait tenir compte pour déterminer ce qui constitue des taux justes et raisonnables (à la p. 190):

[TRADUCTION] Pour fixer des taux justes et raisonnables comme il lui incombe de le faire, le Conseil devait examiner certains éléments qui doivent toujours être pris en considération pour fixer un taux qui soit juste et raisonnable pour les consommateurs et pour la compagnie. L'un de ces éléments est la base tarifaire qui représente le montant que le Conseil estime avoir été investi dans l'entreprise par son propriétaire et pour lequel il a droit à un rendement juste. Un autre élément est le pourcentage qui doit être autorisé comme rendement juste.

Ces dispositions exigent que le tribunal administratif soupèse les intérêts des consommateurs en fonction de la nécessité que l'organisme réglementé puisse gagner des revenus suffisants pour financer les coûts des services qu'il vend au public.

Thus, it is trite to say that in fixing fair and reasonable tolls the appellant must take into consideration the level of revenues needed by the respondent. In fact, the respondent would be the first to complain if its financial situation was not taken into consideration when tolls are fixed. By so doing, the appellant regulates the respondent's revenues albeit in a seemingly indirect manner. I would therefore dismiss this argument.

(C) *The Power to Revisit the Period During Which Interim Rates Were in Force*

(i) Introduction

As indicated above, the appellant has examined the period during which interim rates were in force, i.e. from January 1, 1985 to October 14, 1986, for the purpose of ascertaining whether these interim rates were in fact just and reasonable. Following a factual finding that these rates were not just and reasonable, the one-time credit order now contested before this Court was made in order to remedy this situation. Thus, the effect of Decision 86-17 was not retroactive in nature since it does not seek to establish rates to replace or be substituted to those which were charged during that period. The one-time credit order is, however, retrospective in the sense that its purpose is to remedy the imposition of rates approved in the past and found in the final analysis to be excessive. Thus, the question before this Court is whether the appellant has jurisdiction to make orders for the purpose of remedying the inappropriateness of rates which were approved by it in a previous interim decision.

This question involves a determination of whether rates approved by interim order are inherently contingent as well as provisional or whether the statutory scheme established by the *Railway Act* and the *National Transportation Act* is so prospective in nature that it precludes such a retrospective review of interim rates approved by the appellant. Finally, it is also necessary to determine whether the appellant has jurisdiction to order the reimbursement of amounts which exceed the reve-

Il est donc évident que pour fixer des taxes justes et raisonnables, l'appellant doit tenir compte des besoins en revenus de l'intimée. D'ailleurs, l'intimée serait la première à se plaindre si on ne tenait pas compte de sa situation financière au moment de fixer les taxes. Ce faisant, l'appellant réglemente les revenus de l'intimée quoique d'une façon apparemment indirecte. Je suis donc d'avis de rejeter cet argument.

(C) *Le pouvoir de réexaminer la période pendant laquelle les taux provisoires étaient en vigueur*

(i) Introduction

Comme je l'ai déjà indiqué, l'appellant a examiné la période pendant laquelle les taux provisoires étaient en vigueur, c'est-à-dire la période s'étendant du 1^{er} janvier 1985 au 14 octobre 1986, afin de vérifier si ces taux provisoires étaient effectivement justes et raisonnables. Après avoir tiré la conclusion de fait que ces taux n'étaient pas justes et raisonnables, l'ordonnance de crédit forfaitaire maintenant contestée devant cette Cour a été rendue pour remédier à cette situation. Ainsi, la décision 86-17 n'a pas eu d'effet rétroactif puisqu'elle n'avait pas pour but de fixer des taux qui remplaceraient ceux imposés au cours de cette période. L'ordonnance de crédit forfaitaire est cependant rétroactive en ce sens qu'elle vise à remédier à l'imposition des taux approuvés antérieurement qui ont été jugés excessifs en dernier ressort. Par conséquent, la question dont est saisie cette Cour est de déterminer si l'appellant a compétence pour rendre des ordonnances visant à remédier, dans la mesure où ils se sont avérés injustifiés, à des taux qu'il a approuvés dans une décision provisoire antérieure.

Pour répondre à cette question, il faut déterminer si les taux approuvés dans l'ordonnance provisoire sont en soi conditionnels et temporaires ou si le régime juridique établi par la *Loi sur les chemins de fer* et la *Loi sur les transports nationaux* est de nature prospective au point d'empêcher un tel examen rétrospectif des taux provisoires approuvés par l'appellant. Enfin, il est également nécessaire de décider si l'appellant a compétence pour ordonner le remboursement des montants

nues actually collected as a direct result of the interim rates.

(ii) The Distinction Between Interim and Final Orders

The respondent argues that the *Railway Act* and the *National Transportation Act* establish a regulatory regime which is exclusively prospective in nature because all rates, whether interim or final, must be just and reasonable. Thus, if interim rates have been approved on the basis that they are just and reasonable, no excessive revenues can be earned by charging such rates; interim rates, by reason only of their approval by the appellant, are presumed to be just and reasonable until they are modified by a subsequent order. According to the respondent, interim orders are therefore orders made "for the time being" until a more permanent order is made.

In his dissenting reasons, Hugessen J. points out quite accurately that if interim orders are simply orders made "for the time being", it will be impossible to distinguish final orders from interim orders within the statutory scheme established by the *Railway Act* and the *National Transportation Act* since all final orders may be revised by the appellant of its own motion and at any time: s. 335(1) of the *Railway Act* and s. 52 of the *National Transportation Act*. It is therefore impossible to say that final orders made under these statutes are final in the sense that they may never be reconsidered. The on-going nature of the appellant's regulatory activities necessarily entails a continuous review of past decisions concerning tolls and tariffs. Thus, all orders, whether final or interim, would be orders "for the time being" within the statutory scheme established by the *Railway Act* and the *National Transportation Act*.

Both the appellant and Hugessen J. rely heavily on *Re Coseka Resources Ltd. and Saratoga Processing Co.* (1981), 126 D.L.R. (3d) 705 (Alta.

excédentaires des revenus effectivement perçus comme conséquence directe des taux provisoires.

(ii) La distinction entre les ordonnances provisoires et définitives

L'intimée soutient que la *Loi sur les chemins de fer* et la *Loi sur les transports nationaux* établissent un système de réglementation qui est exclusivement de nature prospective parce que tous les taux, qu'ils soient provisoires ou définitifs, doivent être justes et raisonnables. Ainsi, si les taux provisoires ont été approuvés parce qu'ils sont justes et raisonnables, ils ne peuvent donner lieu à des revenus excédentaires lorsqu'ils sont imposés; les taux provisoires, du seul fait de leur approbation par l'appellant, sont présumés justes et raisonnables à moins d'être modifiés par une ordonnance ultérieure. Selon l'intimée, les ordonnances provisoires sont donc rendues «pour le moment» jusqu'à ce qu'une ordonnance de nature plus permanente soit rendue.

Dans ses motifs de dissidence, le juge Hugessen a souligné tout à fait à juste titre que si les ordonnances provisoires ne sont que des ordonnances rendues «pour le moment», il sera impossible de distinguer les ordonnances définitives des ordonnances provisoires au sens du régime juridique établi par la *Loi sur les chemins de fer* et la *Loi sur les transports nationaux*, puisque toutes les ordonnances définitives peuvent être révisées par l'appellant de son propre chef et en tout temps: par. 335(1) de la *Loi sur les chemins de fer* et art. 52 de la *Loi sur les transports nationaux*. On ne peut donc affirmer que les ordonnances définitives rendues en application de ces lois sont finales en ce sens qu'elles ne pourront jamais être révisées. La nature continue des fonctions de réglementation de l'appellant comporte inévitablement une révision constante des décisions antérieures sur les taxes et les tarifs. Ainsi, toutes les ordonnances, définitives ou provisoires, seraient rendues «pour le moment» au sens du régime juridique établi par la *Loi sur les chemins de fer* et la *Loi sur les transports nationaux*.

L'appellant et le juge Hugessen s'appuient largement sur l'arrêt *Re Coseka Resources Ltd. and Saratoga Processing Co.* (1981), 126 D.L.R. (3d)

C.A.) for the proposition that interim decisions must be distinguished from final decisions in that they may be reviewed in a retrospective manner. This distinction is based on the fact that interim decisions are made subject to "further direction" as prescribed by s. 60(2) of the *National Transportation Act* which, for convenience, I cite again:

60. ...

(2) The Commission may, instead of making an order final in the first instance, make an interim order and reserve further directions either for an adjourned hearing of the matter or for further application. [Emphasis added.]

The statutory scheme analysed by the Alberta Court of Appeal in *Re Coseka* is substantially similar to though more clearly prospective than the statutory scheme established by the *Railway Act* and the *National Transportation Act*. Furthermore, s. 52(2) of the *Public Utilities Board Act*, R.S.A. 1970, c. 302, is identical in wording to s. 60(2) of the *National Transportation Act*. Laycraft J.A., as he then was, cited with approval by Hugessen J., wrote the following with respect to the possibility of revisiting the period during which interim rates were in force for the purpose of deciding whether those interim rates were in fact just and reasonable, at pp. 717-18:

In my view, to say that an interim order may not be replaced by a final order is to attribute virtually no additional powers to the Board from s. 52 beyond those already contained in either the *Gas Utilities Act* or the *Public Utilities Board Act* to make final orders. The Board is by other provisions of the statute empowered by order to fix rates either on application or on its own motion. An interim order would be the same, and have the same effect, as a final order unless the "further direction" which the statute contemplates includes the power to change the interim order. On that construction of the section the interim order would be a "final" order in all but name. The Board would need no further legislative authority to issue a further "final" order since it may fix rates under s. 27 on its own motion without a further application. The provision for an interim order was intended to permit rates to be fixed subject to

705 (C.A. Alb.) pour affirmer que les décisions provisoires doivent être distinguées des décisions finales en ce qu'elles peuvent être révisées rétroactivement. Cette distinction repose sur le fait que les décisions provisoires sont susceptibles de «plus amples instructions» comme le prévoit le par. 60(2) de la *Loi sur les transports nationaux* que j'estime utile de reproduire à nouveau:

60. ...

(2) La Commission peut prendre, tout d'abord, au lieu d'une ordonnance définitive, une ordonnance provisoire, et se réserver la faculté de donner de plus amples instructions soit à une audition ajournée de l'affaire, soit sur une nouvelle requête. [Je souligne.]

Le régime juridique que la Cour d'appel de l'Alberta a analysé dans *Re Coseka* est essentiellement le même, bien que plus clairement prospectif, que le régime juridique établi par la *Loi sur les chemins de fer* et la *Loi sur les transports nationaux*. De plus, le texte du par. 52(2) de la *Public Utilities Board Act*, R.S.A. 1970, chap. 302, est identique à celui du par. 60(2) de la *Loi sur les transports nationaux*. Le juge Hugessen a cité et approuvé les propos suivants du juge Laycraft, tel était alors son titre, quant à la possibilité de réexaminer la période pendant laquelle les taux provisoires étaient en vigueur pour déterminer si ces taux étaient effectivement justes et raisonnables, aux pp. 717 et 718:

[TRADUCTION] À mon sens, dire qu'on ne peut substituer une ordonnance finale à une ordonnance provisoire, c'est attribuer à la Commission pratiquement aucun pouvoir supplémentaire en vertu de l'art. 52, si ce n'est les pouvoirs de rendre des ordonnances définitives, que prévoit déjà la *Gas Utilities Act* et la *Public Utilities Board Act*. D'autres articles de la loi autorisent la Commission à établir des tarifs, par ordonnance, soit sur requête ou de sa propre initiative. Une ordonnance provisoire serait la même, et aurait le même effet, qu'une ordonnance définitive si les «plus amples instructions» qu'envisage la Loi ne comprenaient pas le pouvoir de modifier l'ordonnance provisoire. Selon une telle interprétation de l'article, l'ordonnance «provisoire» serait «définitive» sauf en titre. La Commission n'aurait pas à être autorisée davantage par le législateur à rendre une autre ordonnance «définitive» puisqu'en vertu de l'art. 27 elle peut fixer des tarifs de sa propre initiative sans autre requête à cet égard. L'objet des ordonnances provisoires est de permettre la fixation de tarifs suscepti-

correction to be made when the hearing is subsequently completed.

It was urged during argument that s. 52(2) was merely intended to enable the Board to achieve "rough justice" during the period of its operation until a final order is issued. However, the Board is required to fix "just and reasonable rates" not "roughly just and reasonable rates". The words "reserve for further direction", in my view, contemplate changes as soon as the Board is able to determine those just and reasonable rates. [Emphasis added.]

I agree with Hugessen J. and with the reasons of Laycraft J.A. in *Re Coseka* where he made a careful review of previous cases. The statutory scheme established by the *Railway Act* and the *National Transportation Act* is such that one of the differences between interim and final orders must be that interim decisions may be reviewed and modified in a retrospective manner by a final decision. It is inherent in the nature of interim orders that their effect as well as any discrepancy between the interim order and the final order may be reviewed and remedied by the final order. I hasten to add that the words "further directions" do not have any magical, retrospective content. Under the *Railway Act* and the *National Transportation Act*, final orders are subject to "further [prospective] directions" as well. It is the interim nature of the order which makes it subject to further retrospective directions.

The importance of distinguishing final orders from interim orders is illustrated by the case of *City of Calgary v. Madison Natural Gas Co.* (1959), 19 D.L.R. (2d) 655 (Alta. C.A.) In *Madison*, the Public Utility Board (the "Board") was faced with an application by the City of Calgary for the reimbursement of amounts earned in excess of the rates of return allowed in orders 34 and 41 for the sale of natural gas. The Board had allowed a rate of return of 7 per cent but, due to its lack of useful information to predict the effect of rates on

bles d'être corrigés une fois terminée l'audition de l'affaire.

On a fait valoir au cours des plaidoiries que le par. 52(2) avait simplement pour objet de permettre à la Commission de rendre une justice «approximative» tant qu'était en vigueur la mesure provisoire en attendant qu'une ordonnance définitive soit rendue. Cependant, la Commission est tenue de fixer des «tarifs justes et raisonnables» et non des «tarifs approximativement justes et raisonnables». J'estime que les mots «se réserver la faculté de donner de plus amples instructions» envisagent des modifications dès que la Commission est en mesure de déterminer ce que sont les tarifs justes et raisonnables. [Je souligne.]

Je suis d'accord avec le juge Hugessen et les motifs rédigés par le juge Laycraft dans l'affaire *Re Coseka* où ce dernier a fait un examen minutieux des décisions antérieures. Le régime juridique de la *Loi sur les chemins de fer* et de la *Loi sur les transports nationaux* est tel que l'une des différences entre les ordonnances provisoires et définitives doit être que les décisions provisoires peuvent être révisées et modifiées rétroactivement dans une décision finale. Il relève de la nature même des ordonnances provisoires que leur effet ainsi que toute divergence entre une ordonnance provisoire et une ordonnance définitive peuvent être révisés et corrigés dans l'ordonnance définitive. Je m'empresse d'ajouter que les mots «de plus amples instructions» ne comportent en soi aucun sens magique ni rétroactif. En vertu de la *Loi sur les chemins de fer* et de la *Loi sur les transports nationaux*, les ordonnances définitives sont également sujettes à «de plus amples instructions [prospectives]». C'est le caractère provisoire de l'ordonnance qui la rend sujette à de plus amples instructions rétroactives.

L'arrêt *City of Calgary v. Madison Natural Gas Co.* (1959), 19 D.L.R. (2d) 655 (C.A. Alb.), illustre l'importance de distinguer les ordonnances définitives des ordonnances provisoires. Dans l'affaire *Madison*, la ville de Calgary avait présenté à la Public Utility Board (la «Commission») une demande de remboursement des sommes gagnées en sus des taux de rendement autorisés dans les ordonnances 34 et 41 pour la vente de gaz naturel. La Commission avait autorisé un taux de rendement de 7 pour 100, mais parce qu'elle ne disposait

the actual financial performance of the regulated entity, the rates per volume fixed by the Board actually yielded greater profits than anticipated. The Board refused to grant the demands made in the application because it felt it had no jurisdiction to revisit periods during which rates approved in a final decision were in force. This decision was confirmed by the Court of Appeal on the basis that, contrary to arguments made by the City of Calgary, orders 34 and 41 were final orders not governed by s. 35a(3) of the *Natural Gas Utilities Act*, which read as follows:

35a—...

(3) The Board is hereby authorized, empowered and directed, on the final hearing, to give consideration to the effect of the operation of such interim or temporary order and in the final order to make, allow or provide for such adjustments, allowances or other factors, as to the Board may seem just and reasonable.

Order 34 provided that the price was set at 9 cents per mcf and that "if it should turn out that there is a surplus, it can be dealt with when the time arrives" which led to the argument that this order was in fact an interim order. Johnson J.A. dismissed this argument in the following terms, at pp. 662-63:

It is the submission of the appellants that O. 34 and O. 41 are interim or temporary orders and the Board can now deal with these surpluses in accordance with s-s (3). As I have mentioned, orders fixing interim prices were made while the Board was hearing the application and considering its report. These, of course, were superseded by the order now under consideration. Orders 34 and 41 are, of course, not final orders in the sense that judgments are final. The Act contemplates that subsequent applications will be made to change the price fixed by these orders. They are nonetheless final so far as each application is concerned.

It is useful to note that the respondent relies heavily on the *Madison* case for the proposition that a regulated entity cannot be forced to dis-

pas des renseignements utiles pour prévoir l'effet des taux sur le rendement financier réel de l'organisme réglementé, les taux par volume que la Commission avait fixés ont effectivement généré plus de profits que prévu. La Commission a refusé de se rendre aux demandes qui lui étaient faites parce qu'elle estimait qu'elle n'avait pas le pouvoir de réexaminer les périodes pendant lesquelles les taux approuvés dans une décision finale étaient en vigueur. La Cour d'appel a confirmé cette décision en affirmant, contrairement aux arguments présentés par la ville de Calgary, que les ordonnances 34 et 41 étaient des ordonnances définitives non régies par le par. 35a(3) de la *Natural Gas Utilities Act*, qui prévoyait:

[TRADUCTION] 35a—...

(3) La Commission peut et doit, à la dernière audience, tenir compte de l'effet de l'ordonnance provisoire ou temporaire et faire dans l'ordonnance définitive les rajustements qu'elle estime justes et raisonnables.

Dans l'ordonnance 34, le prix avait été fixé à 9 cents par millier de pieds cubes et il avait été prévu que [TRADUCTION] «si jamais il y avait un surplus, on pourrait en traiter en temps et lieu», d'où l'argument que cette ordonnance était en fait provisoire. Le juge Johnson de la Cour d'appel a rejeté cet argument dans les termes suivants, aux pp. 662 et 663:

[TRADUCTION] Les appelantes prétendent que les ordonnances 34 et 41 sont provisoires ou temporaires et que la Commission peut maintenant traiter de ces surpluses conformément au par. (3). Comme je l'ai mentionné, les ordonnances dans lesquelles la Commission a fixé provisoirement les prix ont été rendues alors que la Commission entendait la demande et préparait son rapport. Ces ordonnances ont été évidemment remplacées par l'ordonnance qui est examinée actuellement. Il va de soi que les ordonnances 34 et 41 ne sont pas définitives dans le sens où les jugements sont définitifs. La Loi prévoit que des demandes ultérieures seront présentées pour modifier le prix fixé dans ces ordonnances. Elles sont néanmoins définitives en ce qui concerne chaque demande.

Il convient de souligner que l'intimée s'appuie largement sur l'arrêt *Madison* pour affirmer qu'une entreprise réglementée ne peut être forcée

gorge profits legally earned by charging rates approved by the relevant regulatory authority on the basis that they are just and reasonable. Since the City of Calgary sought to obtain the reimbursement of profits earned by charging rates approved by final order, this case does not support the respondent's position.

A consideration of the nature of interim orders and the circumstances under which they are granted further explains and justifies their being, unlike final decisions, subject to retrospective review and remedial orders. The appellant may make a wide variety of interim orders dealing with hearings, notices and, in general, all matters concerning the administration of proceedings before the appellant. Such orders are obviously interim in nature. However, this is less obvious when an interim order deals with a matter which is to be dealt with in the final decision, as was the case with the interim rate increase ordered in Decision 84-28. If interim rate increases are awarded on the basis of the same criteria as those applied in the final decision, the interim decision would serve as a preliminary decision on the merits as far as the rate increase is concerned. This, however, is not the purpose of interim rate orders.

Traditionnellement, les ordonnances tarifaires provisoires qui traitent de manière interlocutoire de questions devant faire l'objet d'une décision finale sont accordées pour éviter que le requérant ne subisse les effets néfastes de la longueur des procédures. Ces décisions sont prises rapidement à partir d'éléments de preuve qui seraient souvent insuffisants pour rendre une décision finale. Le fait qu'une ordonnance ne porte pas sur le fond d'une question devant être traitée dans une décision finale et le fait qu'elle ait pour objet d'accorder un redressement temporaire contre les effets néfastes de la longueur des procédures constituent des caractéristiques fondamentales d'une ordonnance tarifaire provisoire.

In Decision 84-28, the appellant granted the respondent an interim rate increase on the basis of

de rembourser les profits qu'elle a gagnés légalement en imposant les taux approuvés par l'organisme de réglementation compétent pour le motif qu'ils sont justes et raisonnables. Puisque la ville de Calgary tentait d'obtenir le remboursement des profits gagnés en imposant les taux approuvés dans l'ordonnance définitive, cet arrêt ne saurait étayer la thèse de l'intimée.

L'examen de la nature des ordonnances provisoires et des circonstances dans lesquelles elles sont accordées explique et justifie davantage pourquoi elles peuvent, contrairement aux décisions finales, être révisées rétroactivement et faire l'objet d'une ordonnance de redressement. L'appelant peut rendre toute une gamme d'ordonnances provisoires concernant les audiences, les avis et, généralement, les questions relatives à l'administration des procédures devant lui. De toute évidence, ces ordonnances ont un caractère provisoire. Toutefois, cela est moins évident lorsque l'ordonnance provisoire porte sur une question qui doit être traitée dans la décision finale, comme dans le cas de la majoration tarifaire provisoire ordonnée dans la décision 84-28. Si les majorations tarifaires provisoires étaient accordées selon les mêmes critères que ceux qui sont appliqués dans la décision finale, la décision provisoire constituerait une décision préliminaire sur le fond en ce qui concerne la majoration tarifaire. Là n'est cependant pas l'objet des ordonnances tarifaires provisoires.

Traditionnellement, les ordonnances tarifaires provisoires qui traitent de manière interlocutoire de questions devant faire l'objet d'une décision finale sont accordées pour éviter que le requérant ne subisse les effets néfastes de la longueur des procédures. Ces décisions sont prises rapidement à partir d'éléments de preuve qui seraient souvent insuffisants pour rendre une décision finale. Le fait qu'une ordonnance ne porte pas sur le fond d'une question devant être traitée dans une décision finale et le fait qu'elle ait pour objet d'accorder un redressement temporaire contre les effets néfastes de la longueur des procédures constituent des caractéristiques fondamentales d'une ordonnance tarifaire provisoire.

Dans la décision 84-28, l'appelant a accordé à l'intimée une majoration tarifaire provisoire en

the following criteria which, for convenience, I cite again (at p. 9):

The Commission considers that, as a rule, general rate increases should only be granted following the full public process contemplated by Part III of its Telecommunications Rules of Procedure. In the absence of such a process, general rate increases should not in the Commission's view be granted, even on an interim basis, except where special circumstances can be demonstrated. Such circumstances would include lengthy delays in dealing with an application that could result in a serious deterioration in the financial condition of an applicant absent a general interim increase.

Decision 84-28 was truly an interim decision since it did not seek to decide in a preliminary manner an issue which would be dealt with in the final decision. Instead, the appellant granted the interim rate increase on the basis that such an increase was necessary in order to prevent the respondent from having serious financial difficulties.

Furthermore, the appellant consistently reiterated throughout the procedures which led to Decision 86-17 its intention to review the rates charged for the test year 1985 and up to the date of the final decision. Holding that the interim rates in force during that period cannot be reviewed would not only be contrary to the nature of interim orders, it would also frustrate and subvert the appellant's order approving interim rates.

It is true, as the respondent argues, that all telephone rates approved by the appellant must be just and reasonable whether these rates are approved by interim or final order; no other conclusion can be derived from s. 340(1) of the *Railway Act*. However, interim rates must be just and reasonable on the basis of the evidence filed by the applicant at the hearing or otherwise available for the interim decision. It would be useless to order a final hearing if the appellant was bound by the evidence filed at the interim hearing. Furthermore, the interim rate increase was granted on the basis that the length of the proceedings could cause a serious deterioration in the financial condition of

fonction des critères formulés dans l'extrait de la p. 9, que j'estime utile de reproduire de nouveau:

Le Conseil estime que, en principe, les majorations tarifaires générales ne devraient être accordées qu'à la suite du processus public complet envisagé à la partie III de ses Règles de procédure en matière de télécommunications. En l'absence d'un tel processus, les majorations tarifaires générales ne devraient pas, selon le Conseil, être accordées même de façon intérimaire sauf si le requérant peut démontrer qu'il s'agit de circonstances spéciales. Ce pourrait être le cas, par exemple, si de longs délais dans le traitement d'une requête entraînaient une dégradation sérieuse de la situation financière d'un requérant à moins d'une majoration tarifaire intérimaire.

La décision 84-28 était véritablement une décision provisoire puisqu'elle ne visait pas à trancher d'une manière préliminaire une question qui serait traitée dans une décision finale. L'appelant a plutôt accordé la majoration tarifaire provisoire considérant qu'une majoration était nécessaire pour éviter que l'intimée connaisse de graves difficultés financières.

De plus, l'appelant a constamment réitéré tout au long des procédures qui ont abouti à la décision 86-17 son intention de réviser les taux imposés à compter de l'année témoin 1985 jusqu'à la date de la décision finale. Conclure que les taux provisoires en vigueur au cours de cette période ne peuvent être révisés serait non seulement contraire à la nature des ordonnances provisoires mais encore aurait pour effet de contrecarrer l'ordonnance dans laquelle l'appelant a approuvé les taux provisoires.

Il est vrai, comme le soutient l'intimée, que tous les tarifs de téléphone approuvés par l'appelant doivent être justes et raisonnables peu importe qu'ils soient approuvés dans une ordonnance provisoire ou définitive; aucune autre conclusion ne saurait être tirée du par. 340(1) de la *Loi sur les chemins de fer*. Toutefois, les taux provisoires doivent être justes et raisonnables en regard des éléments de preuve produits par le requérant à l'audience ou des éléments par ailleurs disponibles pour rendre une décision provisoire. Il serait inutile d'ordonner la tenue d'une audience finale si l'appelant était lié par les éléments de preuve produits à l'audience intérimaire. En outre, la majoration

the respondent. Only once such an emergency situation was found to exist did the appellant ask itself what rate increase would be just and reasonable on the basis of the available evidence and for the purpose of preventing such a financial deterioration. The inherent differences between a decision made on an interim basis and a decision made on a final basis clearly justify the power to revisit the period during which interim rates were in force.

The respondent argues that the power to revisit the period during which interim rates were in force cannot exist within the statutory scheme established by the *Railway Act* and the *National Transportation Act* because these statutes do not grant such a power explicitly, unlike s. 64 of the *National Energy Board Act*, R.S.C., 1985, c. N-7. The powers of any administrative tribunal must of course be stated in its enabling statute but they may also exist by necessary implication from the wording of the act, its structure and its purpose. Although courts must refrain from unduly broadening the powers of such regulatory authorities through judicial law-making, they must also avoid sterilizing these powers through overly technical interpretations of enabling statutes. I have found that, within the statutory scheme established by the *Railway Act* and the *National Transportation Act*, the power to make interim orders necessarily implies the power to revisit the period during which interim rates were in force. The fact that this power is provided explicitly in other statutes cannot modify this conclusion based as it is on the interpretation of these two statutes as a whole.

I am bolstered in my opinion by the fact that the regulatory scheme established by the *Railway Act* and the *National Transportation Act* gives the appellant very broad procedural powers for the purpose of ensuring that telephone rates and tariffs are, at all times, just and reasonable. Within this regulatory framework, the power to make appropriate orders for the purpose of

tarifaire provisoire a été accordée parce que la longueur des procédures pouvait entraîner une grave détérioration de la situation financière de l'intimée. Ce n'est que lorsque l'appelant a conclu qu'une telle situation d'urgence existait qu'il s'est demandé quelle majoration provisoire serait juste et raisonnable compte tenu des éléments de preuve disponibles et pour éviter cette détérioration financière. Les différences inhérentes entre une décision provisoire et une décision finale justifient clairement le pouvoir de réexaminer la période pendant laquelle les taux provisoires étaient en vigueur.

L'intimée soutient que le pouvoir de réexaminer la période pendant laquelle les taux provisoires étaient en vigueur ne saurait exister dans le régime juridique établi par la *Loi sur les chemins de fer* et la *Loi sur les transports nationaux* parce que ces lois ne confèrent pas explicitement ce pouvoir, contrairement à l'art. 64 de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, L.R.C. (1985), chap. N-7. Les pouvoirs d'un tribunal administratif doivent évidemment être énoncés dans sa loi habilitante, mais ils peuvent également découler implicitement du texte de la loi, de son économie et de son objet. Bien que les tribunaux doivent s'abstenir de trop élargir les pouvoirs de ces organismes de réglementation par législation judiciaire, ils doivent également éviter de les rendre stériles en interprétant les lois habilitantes de façon trop formaliste. J'ai conclu que dans le régime juridique établi par la *Loi sur les chemins de fer* et la *Loi sur les transports nationaux* le pouvoir de rendre des ordonnances provisoires comporte nécessairement le pouvoir de réexaminer la période pendant laquelle les taux provisoires étaient en vigueur. Le fait que ce pouvoir soit prévu explicitement dans d'autres lois ne saurait changer cette conclusion fondée sur l'interprétation de ces deux lois dans leur ensemble.

Je me vois renforcé dans mon opinion par le fait que le régime de réglementation établi par la *Loi sur les chemins de fer* et la *Loi sur les transports nationaux* confère à l'appelant des pouvoirs très larges en matière de procédure pour veiller à ce que les taux et tarifs de téléphone soient justes et raisonnables en tout temps. À l'intérieur de ce cadre de réglementation, le pouvoir de rendre des

remediating interim rates which are not just and reasonable is a necessary adjunct to the power to make interim orders.

It is interesting to note that, in the context of statutory schemes which did not provide any power to set interim rates, the United States Supreme Court has held that regulatory agencies have both the power to impose interim rates and the power to make reimbursement orders where the interim rates are found to be excessive in the final order: *United States v. Fulton*, 475 U.S. 657 (1986), at pp. 669-71; *Trans Alaska Pipeline Rate Cases*, 436 U.S. 631 (1978), where Brennan J. wrote the following comments at pp. 654-56:

Finally, petitioners contend that the Commission has no power to subject them to an obligation to account for and refund amounts collected under the interim rates in effect during the suspension period and the initial rates which would become effective at the end of such a period . . . In response, we note first that we have already recognized in *Chessie* that the Commission does have powers "ancillary" to its suspension power which do not depend on an express statutory grant of authority. We had no occasion in *Chessie* to consider what the full range of such powers might be, but we did indicate that the touchstone of ancillary power was a "direct relationship" between the power asserted and the Commission's "mandate to assess the reasonableness of . . . rates and to suspend them pending investigation if there is a question as to their legality." 426 U.S., at 514.

Thus, here as in *Chessie*, the Commission's refund conditions are a "legitimate, reasonable, and direct adjunct to the Commission's explicit statutory power to suspend rates pending investigation," in that they allow the Commission, in exercising its suspension power, to pursue "a more measured course" and to "offe(r) an alternative tailored far more precisely to the particular circumstances" of these cases. Since, again as in *Chessie*, the measured course adopted here is necessary to strike a proper balance between the interests of carriers and the public, we think the Interstate Commerce Act should be construed to confer on the Commission the

ordonnances appropriées pour remédier aux taux provisoires qui ne sont pas justes et raisonnables est nécessairement accessoire au pouvoir de rendre des ordonnances provisoires.

^a Dans le cadre de régimes juridiques où le pouvoir d'établir des taux provisoires n'existait pas, il est intéressant de souligner que la Cour suprême des États-Unis a décidé que les organismes de réglementation ont à la fois le pouvoir d'imposer des taux provisoires et le pouvoir d'ordonner des remboursements lorsque l'on conclut que ces taux sont excessifs dans l'ordonnance définitive: voir l'arrêt *United States v. Fulton*, 475 U.S. 657 (1986), aux pp. 669 à 671, et l'arrêt *Trans Alaska Pipeline Rate Cases*, 436 U.S. 631 (1978), où le juge Brennan fait les remarques suivantes, aux pp. 654 à 656:

^b [TRADUCTION] Enfin, les requérants prétendent que la Commission ne peut les obliger à rendre compte des sommes perçues en vertu des taux provisoires en vigueur pendant la période de suspension et des taux imposés à l'origine qui entreraient en vigueur à la fin de cette période et à les rembourser . . . En réponse à cet argument, soulignons d'abord que nous avons déjà reconnu dans l'arrêt *Chessie* que la Commission a des pouvoirs «accessoires» à son pouvoir de suspension et que ces derniers ne découlent pas d'une disposition législative le lui conférant expressément. Nous n'avons pas eu l'occasion de déterminer ce que pourrait comprendre toute l'étendue de ces pouvoirs dans l'arrêt *Chessie*, mais nous avons indiqué que la pierre de touche de ce pouvoir accessoire était un «rapport direct» entre le pouvoir invoqué et le «mandat [de la Commission] d'évaluer le caractère raisonnable des [...] taux et de les suspendre pendant l'enquête si leur légalité est mise en doute.» 426 U.S., à la p. 514.

^c Ainsi, en l'espèce comme dans l'arrêt *Chessie* les conditions de remboursement imposées par la Commission sont «légitimes, raisonnables et directement accessoires au pouvoir légal exprès de la Commission de suspendre les taux pendant l'enquête» en ce qu'elles lui permettent, dans l'exercice de son pouvoir de suspension, de poursuivre une «ligne de conduite plus appropriée» et d'offrir une solution de rechange beaucoup mieux adaptée aux circonstances particulières de ces instances. Encore une fois comme dans l'arrêt *Chessie*, puisque la ligne de conduite appropriée adoptée en l'espèce est nécessaire pour établir un équilibre convenable entre les

authority to enter on this course unless language in the Act plainly requires a contrary result.

This approach to the interpretation of statutes conferring regulatory authority over rates and tariffs is only the expression of the wider rule that the court must not stifle the legislator's intention by reason only of the fact that a power has not been explicitly provided for.

The appellant has also argued that the power to "vary" a previous decision, whether interim or final, found in s. 66 of the *National Transportation Act*, includes the power to vary these decisions in a retroactive manner. Given my conclusion based on the inherent nature of interim orders, it is unnecessary for me to deal with this argument.

(iii) The Relevance of the Distinction Between Positive Approval and Negative Disallowance Schemes of Rate Regulation

Much was said in argument about the difference between positive approval schemes and negative disallowance schemes with respect to the power to act retrospectively. The first category includes schemes which provide that the administrative agency is the only body having statutory authority to approve or fix tolls payable to utility companies; these schemes generally stipulate that tolls shall be "just and reasonable" and that the administrative agency has the power to review these tolls on a *proprio motu* basis or upon application by an interested party. The second category includes schemes which grant utility companies the right to fix tolls as they wish but also grant users the right to complain before an administrative agency which has the power to vary those tolls if it finds that they are not "just and reasonable". It has generally been found that negative disallowance schemes provide the power to make orders which are retroactive to the date of the application by the ratepayer who claims that the rates are not "just and reasonable". On the other hand, positive approval schemes have been found to be exclusively prospective in nature and not to allow orders

intérêts des transporteurs et ceux du public, nous croyons que l'Interstate Commerce Act devrait être interprétée de façon à conférer à la Commission le pouvoir d'adopter cette ligne de conduite à moins que le texte de la loi ne dicte clairement un résultat contraire.

Cette façon d'interpréter les lois qui confèrent un pouvoir de réglementation des taux et des tarifs n'est qu'une façon de formuler la règle plus large selon laquelle le tribunal ne doit pas réprimer l'intention du législateur pour la seule raison qu'un pouvoir n'a pas été prévu expressément.

L'appelant a également soutenu que le pouvoir de «modifier» une décision antérieure, provisoire ou finale, que confère l'art. 66 de la *Loi sur les transports nationaux*, comporte le pouvoir de les modifier rétroactivement. Étant donné ma conclusion sur la nature inhérente des ordonnances provisoires, il ne m'est pas nécessaire de traiter de cet argument.

(iii) L'importance de la distinction entre les systèmes positifs d'approbation et les systèmes négatifs de rejet en matière de réglementation des tarifs

On a beaucoup insisté dans les plaidoiries sur la différence entre les systèmes positifs d'approbation et les systèmes négatifs de rejet relativement au pouvoir d'agir rétroactivement. La première catégorie comprend les systèmes qui prévoient que seul l'organisme administratif a le pouvoir légal d'approuver ou de fixer les taxes payables aux services publics; ces systèmes prévoient généralement que les taxes doivent être «justes et raisonnables» et que l'organisme administratif a le pouvoir de réviser ces taxes de sa propre initiative ou à la demande d'une partie intéressée. La deuxième catégorie couvre les systèmes qui reconnaissent aux services publics le droit de fixer les taxes comme ils l'entendent, mais qui reconnaissent aussi aux usagers le droit de se plaindre auprès d'un organisme administratif qui a le pouvoir de modifier les taxes s'il conclut qu'elles ne sont pas «justes et raisonnables». On a conclu de façon générale que les systèmes négatifs de rejet permettent de rendre des ordonnances qui sont rétroactives à la date de la demande du contribuable qui prétend que les taux ne sont pas «justes et raisonnables». D'autre part, on a jugé que les systèmes positifs d'approbation

applicable to periods prior to the final decision itself. A full discussion of this issue was made by Estey J. in *Nova v. Amoco Canada Petroleum Co.*, [1981] 2 S.C.R. 437, at pp. 450-51, and I do not propose to repeat or to criticize what was said in that case with respect to the power to review rates approved by a previous final order. I am of the opinion that the regulatory scheme established by the *Railway Act* and the *National Transportation Act* is a positive approval scheme inasmuch as the respondent's rates are subject to approval by the appellant. However, the *Nova* case only dealt with the power to review rates approved in a previous final decision and, as I have said before, entirely different considerations apply when interim rates are reviewed.

It has often been said that the power to review its own previous final decision on the fairness and the reasonableness of rates would threaten the stability of the regulated entity's financial situation. In *Regina v. Board of Commissioners of Public Utilities* (1966), 60 D.L.R. (2d) 703, Ritchie J.A., wrote the following comments on this issue, at p. 729:

The distributor contends that in the absence of any express limitation or restriction or an express provision as to the effective date of any order made by the board, the jurisdiction conferred on the board by the Legislature includes jurisdiction to make orders with retrospective effect. Reliance is placed on *Bakery and Confectionery Workers International Union of America, Local 468 v. Salmi, White Lunch Ltd. v. Labour Relations Board of British Columbia*, 56 D.L.R. (2d) 193, [1966] S.C.R. 282, 55 W.W.R. 129 which it is contended must be applied when interpreting s. 6(1) of the Act.

The clear object of the Act is to ensure stability in the operation of public utilities and the maintenance of just, reasonable and non-discriminatory rates. That object would be defeated if the board having, on November 14, 1962, made an order fixing the rates to be paid by the distributor for natural gas purchased from the producer, reduced those rates on February 19, 1966, more than three years later, and directed the reduced rates be

étaient de nature exclusivement prospective et ne permettaient pas de rendre des ordonnances applicables à des périodes antérieures à la décision finale elle-même. Le juge Estey traite cette question de façon exhaustive dans l'arrêt *Nova c. Amoco Canada Petroleum Co.*, [1981] 2 R.C.S. 437, aux pp. 450 et 451, et je n'ai pas l'intention de répéter ou de critiquer ce qui a été dit dans cet arrêt quant au pouvoir de réviser les taux approuvés dans une ordonnance définitive antérieure. Je suis d'avis que le système de réglementation établi par la *Loi sur les chemins de fer* et la *Loi sur les transports nationaux* est un système positif d'approbation dans la mesure où les taux de l'intimée sont sujets à l'approbation de l'appelant. L'arrêt *Nova* ne portait toutefois que sur le pouvoir de réviser les taux approuvés dans une décision finale antérieure et, comme je l'ai déjà affirmé, des considérations tout à fait différentes s'appliquent lorsque des tarifs provisoires sont révisés.

On a souvent dit que le pouvoir de réviser sa propre décision finale quant au caractère juste et raisonnable des taux compromettrait la stabilité de la situation financière de l'entreprise réglementée. Dans l'arrêt *Regina v. Board of Commissioners of Public Utilities* (1966), 60 D.L.R. (2d) 703, le juge Ritchie a fait les remarques suivantes sur cette question, à la p. 729:

[TRADUCTION] Le distributeur prétend qu'en l'absence d'une limite ou restriction expresse ou d'une disposition expresse quant à la date d'entrée en vigueur d'une ordonnance rendue par la commission, la compétence que le législateur confère à cette dernière comprend le pouvoir de rendre des ordonnances rétroactives. On invoque l'arrêt *Bakery and Confectionery Workers International Union of America, Local 468 v. Salmi, White Lunch Ltd. v. Labour Relations Board of British Columbia*, 56 D.L.R. (2d) 193, [1966] R.C.S. 282, 55 W.W.R. 129, qui, prétend-on, doit s'appliquer à l'interprétation du par. 6(1) de la Loi.

Il est clair que l'objet de la Loi est d'assurer la stabilité de l'exploitation des services publics et le maintien de taux justes, raisonnables et non discriminatoires. Cet objet ne serait pas atteint si la commission, après avoir rendu le 14 novembre 1962 une ordonnance fixant les taux payables par le distributeur de gaz naturel acheté au producteur, réduisait ces taux le 19 février 1966, plus de trois ans plus tard et ordonnait que les

effective as from January 1, 1962, or as from any other date prior to February 19, 1966.

and further at p. 732:

In no section of the Act do I find any wording indicating an intention on the part of the Legislature to confer on the board authority to make orders fixing rates with retrospective effect or any language requiring a construction that such authority has been bestowed on the board. To so interpret s. 6(1) would render insecure the position of not only every public utility carrying on business in the Province but also the position of every customer of such public utility.

However, Ritchie J.A.'s comments deal with the *Public Utilities Act*, R.S.N.B. 1952, c. 186, which did not provide the Board with any power to make interim orders. I readily agree that Ritchie J.A.'s concerns about the financial stability of utility companies are valid when one is faced with the argument that a Board has the power to revisit its own previous final decisions. Since no time limit could be placed on the period which could be revisited, any power to revisit previous final decisions would have to be explicitly provided in the enabling statute. Furthermore, even if final orders are "for the time being", it does not necessarily follow that they must be stripped of all their finality through the judicial recognition of a power to revisit a period during which final rates were in force.

However, there should be no concern over the financial stability of regulated utility companies where one deals with the power to revisit interim rates. The very purpose of interim rates is to allay the prospect of financial instability which can be caused by the duration of proceedings before a regulatory tribunal. In fact, in this case, the respondent asked for and was granted interim rate increases on the basis of serious apprehended financial difficulties. The added flexibility provided by the power to make interim orders is meant to foster financial stability throughout the regulatory process. The power to revisit the period during which interim rates were in force is a necessary corollary of this power without which interim orders made in emergency situations may

taux réduits entrent en vigueur à compter du 1^{er} janvier 1962 ou à compter d'une autre date antérieure au 19 février 1966.

et plus loin, à la p. 732:

^a [TRADUCTION] Je ne trouve nulle part dans la Loi un article qui indique que le législateur a voulu conférer à la commission le pouvoir de rendre des ordonnances fixant des taux avec effet rétroactif ou des mots exigeant une telle interprétation. Interpréter ainsi le par. 6(1) rendrait non seulement incertaine la situation de tous les services publics qui font des affaires dans la province, mais celle également de chacun de ses usagers.

^c Les remarques du juge Ritchie portent cependant sur la *Public Utilities Act*, R.S.N.B. 1952, chap. 186, qui ne conférait à la Commission aucun pouvoir de rendre des ordonnances provisoires. J'accepte volontiers que les préoccupations du juge Ritchie quant à la stabilité financière des services publics sont valables face à l'argument que la Commission a le pouvoir de réexaminer ses propres décisions finales antérieures. Puisqu'aucun délai ne pouvait s'appliquer à la période qui pouvait faire l'objet d'un réexamen, il aurait fallu prévoir explicitement dans la loi habilitante le pouvoir de réexaminer les décisions finales antérieures. En outre, même si les ordonnances définitives sont rendues «pour le moment», il ne s'ensuit pas forcément qu'on doive les priver de tout caractère définitif par la reconnaissance judiciaire d'un pouvoir de réexaminer la période pendant laquelle les taux définitifs étaient en vigueur.

^g La stabilité financière des services publics réglementés ne devrait cependant soulever aucune difficulté lorsqu'il s'agit de traiter du pouvoir de réexaminer des tarifs provisoires. L'objet même des tarifs provisoires est de dissiper les risques d'instabilité financière liés à la longueur des procédures devant un tribunal administratif. D'ailleurs, en l'espèce, l'intimée a demandé et obtenu des majorations tarifaires provisoires en raison des graves difficultés financières qu'elle appréhendait. La souplesse supplémentaire que procure le pouvoir de rendre des ordonnances provisoires vise à favoriser la stabilité financière tout au long du processus de réglementation. Le pouvoir de réexaminer la période pendant laquelle les taux provisoires étaient en vigueur est forcément accessoire à ce

cause irreparable harm and subvert the fundamental purpose of ensuring that rates are just and reasonable.

Even though Parliament has decided to adopt a positive approval regulatory scheme for the regulation of telephone rates, the added flexibility provided by the power to make interim orders indicates that the appellant is empowered to make orders as of the date at which the initial application was made or as of the date the appellant initiated the proceedings of its own motion. The underlying theory behind the rule that a positive approval scheme only gives jurisdiction to make prospective orders is that the rates are presumed to be just and reasonable until they are modified because they have been approved by the regulatory authority on the basis that they were indeed just and reasonable. However, the power to make interim orders necessarily implies the power to modify in its entirety the rate structure previously established by final order. As a result, it cannot be said that the rate review process begins at the date of the final hearing; instead, the rate review begins when the appellant sets interim rates pending a final decision on the merits. As was stated in *obiter* in *Re Eurocan Pulp & Paper Co. and British Columbia Energy Commission* (1978), 87 D.L.R. (3d) 727 (B.C.C.A.), with respect to a similar though not identical legislative scheme, the power to make interim orders effectively implies the power to make orders effective from the date of the beginning of the proceedings. In turn, this power must comprise the power to make appropriate orders for the purpose of remedying any discrepancy between the rate of return yielded by the interim rates and the rate of return allowed in the final decision for the period during which they are in effect so as to achieve just and reasonable rates throughout that period.

pouvoir sans lequel les ordonnances provisoires rendues dans des situations d'urgence peuvent causer un préjudice irréparable et contrecarrer l'objectif fondamental d'assurer le maintien de
 a taux justes et raisonnables.

Même si le Parlement a décidé d'adopter un
 b système de réglementation des tarifs de téléphone par voie d'approbation, la souplesse additionnelle que procure le pouvoir de rendre des ordonnances provisoires indique que l'appellant peut rendre des ordonnances effectives à compter de la date du
 c dépôt de la demande initiale ou de la date à laquelle l'appellant a entrepris les procédures de son propre chef. La théorie qui sous-tend la règle portant qu'un système positif d'approbation
 d permet seulement de rendre des ordonnances prospectives repose sur la présomption que les taux sont justes et raisonnables jusqu'à leur modification pour le motif que l'organisme de réglementation qui les a approuvés l'a fait parce qu'ils étaient
 e effectivement justes et raisonnables. Cependant, le pouvoir de rendre des ordonnances provisoires comporte forcément le pouvoir de modifier en entier la structure des taux établie antérieurement dans l'ordonnance définitive. Par conséquent, on
 f ne saurait affirmer que le processus de révision des taux commence à la date de la dernière audience; la révision des taux commence plutôt lorsque l'appelant établit des taux provisoires en attendant qu'une décision finale sur le fond soit rendue.
 g Comme il a été dit dans une opinion incidente dans *Re Eurocan Pulp & Paper Co. and British Columbia Energy Commission* (1978), 87 D.L.R. (3d) 727 (C.A.C.-B.), au sujet d'un régime législatif semblable mais non identique, le pouvoir de
 h rendre des ordonnances provisoires comporte effectivement le pouvoir de les rendre exécutoires à compter de la date du début des procédures. À son tour, ce pouvoir doit comprendre celui de rendre
 i des ordonnances appropriées pour corriger tout écart entre le taux de rendement généré par les taux provisoires et le taux de rendement autorisé dans la décision finale pour la période pendant
 j laquelle ils sont en vigueur, et ce, pour parvenir à des taux justes et raisonnables pendant toute cette période.

(iv) The Power to Make a One-time Credit Order

Once it is decided, as I have, that the appellant does have the power to revisit the period during which interim rates were in force for the purpose of ascertaining whether they were just and reasonable, it would be absurd to hold that it has no power to make a remedial order where, in fact, these rates were not just and reasonable. I also agree with Hugessen J. that s. 340(5) of the *Railway Act* provides a sufficient statutory basis for the power to make remedial orders including an order to give a one-time credit to certain classes of customers.

CNCP Telecommunications argues that the one-time credit order should be limited to the amount of revenues actually derived as a direct result of the 2 per cent interim rate increase and that these excess revenues should be refunded to the actual customers who paid them. The presumption behind this argument is that the portion of the interim rates corresponding to the final rates in force prior to the beginning of the proceedings cannot be held to be unjust or unreasonable until a final decision is rendered. As I have held that the appellant has jurisdiction to review the fairness and the reasonableness of these interim rates in their entirety because the rate-review process starts as of the date of the beginning of the proceedings, this argument must be dismissed.

Finally, it is true that the one-time credit ordered by the appellant will not necessarily benefit the customers who were actually billed excessive rates. However, once it is found that the appellant does have the power to make a remedial order, the nature and extent of this order remain within its jurisdiction in the absence of any specific statutory provision on this issue. The appellant admits that the use of a one-time credit is not the perfect way of reimbursing excess revenues. However, in view of the cost and the complexity of finding who actually paid excessive rates, where these persons reside and of quantifying the amount of excessive payments made by each, and having regard to the appellant's broad jurisdiction in

(iv) Le pouvoir d'ordonner l'attribution d'un crédit forfaitaire

Une fois qu'il a été décidé, comme je l'ai fait, que l'appellant a le pouvoir de réexaminer la période pendant laquelle les taux provisoires étaient en vigueur pour déterminer s'ils sont justes et raisonnables, il serait absurde de décider qu'il n'a pas le pouvoir d'ordonner un redressement lorsqu'en fait ces taux n'étaient pas justes et raisonnables. Je partage également l'avis du juge Hugessen selon lequel le par. 340(5) de la *Loi sur les chemins de fer* fournit un fondement légal suffisant au pouvoir d'ordonner un redressement, y compris celui d'ordonner l'attribution d'un crédit forfaitaire à certaines catégories d'abonnés.

Télécommunications CNCP soutient que le crédit forfaitaire ordonné devrait être restreint aux revenus qui proviennent directement de la majoration tarifaire provisoire de 2 pour 100 et que ces revenus excédentaires devraient être remboursés aux abonnés qui les ont effectivement payés. La présomption qui sous-tend cet argument est qu'on ne peut affirmer que la portion des taux provisoires qui correspond aux taux définitifs en vigueur avant le début des procédures est injuste ou déraisonnable jusqu'à ce qu'une décision finale soit rendue. Puisque j'ai conclu que l'appellant a compétence pour examiner intégralement le caractère juste et raisonnable de ces taux provisoires en raison du fait que le processus de révision des taux commence à la date du début des procédures, cet argument doit être rejeté.

Enfin, il est vrai que ce ne sont pas les abonnés à qui des taux excessifs ont été facturés qui vont nécessairement profiter du crédit forfaitaire ordonné. Cependant, une fois qu'on a conclu que l'appellant a le pouvoir d'ordonner un redressement, la nature et l'étendue de cette ordonnance relèvent de sa compétence en l'absence d'une disposition législative expresse sur la question. L'appellant reconnaît que le crédit forfaitaire n'est pas le moyen par excellence de rembourser les revenus excédentaires. Étant donné toutefois le coût et la complexité liés à l'identification des personnes qui ont payé des taux excessifs ainsi qu'à la détermination de leur lieu de résidence et de la somme que chacune a versée en trop, et compte tenu de la

weighing the many factors involved in apportioning respondent's revenue requirement amongst its several classes of customers to determine just and reasonable rates, the appellant's decision was eminently reasonable and I agree with Hugessen J. that it should not be overturned.

VI—Conclusion

In my opinion, the appellant had jurisdiction to review the interim rates in force prior to Decision 86-17 for the purpose of ascertaining whether they were just and reasonable, had jurisdiction to order the respondent to grant the one-time credit described in Decision 86-17 and has committed no error in so doing.

I would allow the appeal and confirm the appellant's decision, with costs in all courts.

Appeal allowed with costs.

Solicitor for the appellant: Avrum Cohen, Hull.

Solicitors for the respondent: Clarkson, Tétrault, Montréal.

Solicitor for the intervener the Attorney General of Canada: The Deputy Attorney General of Canada, Ottawa.

Solicitor for the intervener the Consumers' Association of Canada: Janet Yale, Ottawa.

Solicitor for the intervener Canadian Business Telecommunications Alliance: Kenneth G. Engelhart, Toronto.

Solicitor for the intervener the CNCP Telecommunications: Michael Ryan, Toronto.

Solicitors for the intervener the National Anti-Poverty Organization: Andrew Roman and Glenn W. Bell, Ottawa.

compétence générale de l'appelant pour ce qui est d'évaluer les nombreux facteurs qui entrent en jeu dans la répartition des besoins en revenus de l'appelant parmi ses différentes catégories d'abonnés en vue de fixer des taux justes et raisonnables, la décision de l'appelant était tout à fait raisonnable et je partage l'avis du juge Hugessen qu'elle ne devrait pas être écartée.

b VI—Conclusion

À mon avis, l'appelant avait le pouvoir d'examiner les taux provisoires en vigueur avant que la décision 86-17 soit rendue pour vérifier s'ils étaient justes et raisonnables et il avait le pouvoir d'ordonner à l'intimée d'accorder le crédit forfaitaire décrit dans la décision 86-17 et, ce faisant, il n'a commis aucune erreur.

d Je suis d'avis d'accueillir le pourvoi et de confirmer la décision de l'appelant, avec dépens dans toutes les cours.

Pourvoi accueilli avec dépens.

Procureur de l'appelant: Avrum Cohen, Hull.

Procureurs de l'intimée: Clarkson, Tétrault, Montréal.

Procureur de l'intervenant le procureur général du Canada: Le sous-procureur général du Canada, Ottawa.

Procureur de l'intervenante l'Association des consommateurs du Canada: Janet Yale, Ottawa.

g *Procureur de l'intervenante l'Alliance canadienne des télécommunications de l'entreprise: Kenneth G. Engelhart, Toronto.*

h *Procureur de l'intervenante Télécommunications CNCP: Michael Ryan, Toronto.*

Procureurs de l'intervenante l'Organisation nationale anti-pauvreté: Andrew Roman et Glenn W. Bell, Ottawa.

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2006-66

R-3549-2004

18 avril 2006

PRÉSENTS :

M^e Benoît Pepin, LL.M.

M. François Tanguay

M. Richard Carrier, B.Sc. (Écon.), M.A. (Écon.)

Régisseurs

Hydro-Québec

Demanderesse

et

Intervenants dont les noms apparaissent à la page suivante

Intervenants

**Décision sur la Phase 2 : répartition du coût de service,
tarifs et conditions de service**

*Demande relative à la modification des conditions des
services de transport d'Hydro-Québec*

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);
- Brascan Énergie Marketing Inc. (BEMI);
- Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI);
- Option consommateurs (OC);
- Ontario Power Generation (OPG);
- Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ);
- Union des consommateurs (UC);
- Union des municipalités du Québec (UMQ).

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION.....	4
2. SUIVIS DE LA PHASE 1	5
2.1 Réglementation incitative et performance du transporteur.....	5
2.2 Procédure accélérée d'examen des plaintes	6
3. RÉPARTITION DES COÛTS.....	7
3.1 Répartition des coûts par fonction	8
3.2 Répartition des coûts par composante	13
3.3 Répartition des coûts par service	18
4. TARIFS.....	22
4.1 Tarif de long terme	22
4.2 Tarifs de court terme	24
4.3 Politique de rabais.....	25
5. SERVICES COMPLÉMENTAIRES.....	28
5.1 Services de Réglage de tension et de maintien des réserves tournante et arrêtée... 28	28
5.2 Service de Réglage de fréquence.....	31
5.3 Services de Compensation d'écart de livraison et de réception.....	32
5.4 Application aux services de transport de point à point.....	33
5.5 Services complémentaires pour la charge locale.....	34
6. CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ.....	34
6.1 Ajouts au réseau.....	35
6.2 Priorités d'utilisation des interconnexions.....	43
6.3 Énergie d'urgence	46
6.4 Convention de service de transport de point à point	48
6.5 Autres	48
7. RÉTROACTIVITÉ	49
7.1 Rétroactivité des tarifs des services de transport d'électricité	49
7.2 Rétroactivité des tarifs des services complémentaires	50
7.3 Rétroactivité des Conditions de services de transport d'électricité.....	51
8. ARTICLE 75.....	52
ANNEXE A – Politique accélérée d'examen des plaintes	55
ANNEXE B – Tarifs des services de transport	57
ANNEXE C – Tarifs des services complémentaires	59
ANNEXE D – Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec.....	61

1. INTRODUCTION

Le 30 septembre 2004, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) en vertu des articles 31, 32, 48, 49, 50, 51 et 164.1 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi) une demande relative à la modification de ses tarifs et conditions de service. La Régie procède à l'étude du dossier tarifaire 2005 du Transporteur en deux phases.

Le 31 mars 2005, la Régie rend la décision D-2005-50, relative à la Phase 1 du dossier, portant sur la détermination du revenu requis du Transporteur pour l'année tarifaire 2005. Le 15 avril 2005, la Régie émet sa décision finale D-2005-63 sur le revenu requis.

Le 23 juin 2005, le Transporteur dépose une demande amendée ainsi que la preuve concernant la Phase 2 de son dossier tarifaire 2005. Les conclusions recherchées sont les suivantes :

« ACCUEILLIR la présente demande révisée portant sur la Phase 2 de la cause tarifaire 2005 du Transporteur;

*RECEVOIR le rapport final du Transporteur sur sa politique transitoire de rabais pour la période du 15 janvier 2003 au 14 janvier 2004 déposé auprès de la Régie comme pièce **HQT-2, Document 3**;*

*APPROUVER la procédure accélérée d'examen des plaintes du Transporteur déposée auprès de la Régie comme pièce **HQT-2, Document 4**;*

*APPROUVER la méthode de répartition du coût du service de transport utilisée par le Transporteur ainsi que les résultats présentés en preuve, à la section **HQT-3**, pour les fins d'établissement des tarifs des services de transport pour l'année tarifaire 2005;*

*MODIFIER les tarifs de transport d'électricité du Transporteur applicables à compter du 1^{er} janvier 2005 tels que présentés à la section **HQT-4** de la preuve de façon à ce qu'ils génèrent des revenus de 2 591,0 M\$, pour permettre de rencontrer le coût total de la prestation du service, incluant l'atteinte du taux de rendement autorisé;*

¹ L.R.Q., c. R-6.01.

APPROUVER les conditions des services de transport telles que proposées en vertu des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec déposés en preuve auprès de la Régie comme pièce **HQT-5, Document 3**;

AUTORISER le Transporteur à appliquer les tarifs de transport et les conditions des services de transport d'Hydro-Québec résultant de la décision à être rendue sur la présente demande révisée de façon rétroactive, à compter du 1^{er} janvier 2005. »

Le 11 juillet 2005, le Transporteur dépose la pièce révisée HQT-2, document 4, relative à la procédure accélérée d'examen des plaintes. Ce même jour, la Régie demande au Transporteur de déposer au dossier pour examen une politique de rabais selon les critères énoncés dans sa preuve. Le 10 août 2005, le Transporteur dépose une telle politique comme pièce HQT-2, document 5.

Le 14 octobre 2005, le Transporteur révisé certaines pièces de sa preuve². Puis, la Régie reporte au 18 octobre 2005 le dépôt des preuves des intervenants.

L'audience se déroule sur 11 jours, du 14 au 30 novembre 2005. Les 28, 29 et 30 novembre sont consacrés aux argumentations des parties et à la réplique du Transporteur. La Régie entreprend son délibéré le 30 novembre 2005.

2. SUIVIS DE LA PHASE 1.

2.1 RÉGLEMENTATION INCITATIVE ET PERFORMANCE DU TRANSPORTEUR

Dans la décision D-2005-50 relative à la Phase 1, la Régie s'exprime sur l'étude de la réglementation incitative pour le Transporteur.

« La Régie considère enfin que la mise en place d'une réglementation incitative est une étape importante de l'évolution de la réglementation. Elle accepte la proposition de mettre sur pied un groupe de travail sur l'élaboration d'un régime de réglementation incitative du Transporteur. Ce groupe de travail produira son rapport à la Régie à la fin de l'année 2005. Puisque la Régie poursuit l'objectif d'examiner la question sur un horizon plus court que le

² Pièces HQT-5, document 3, HQT-2, documents 1.4, 2 et 5, HQT-3, documents 2 à 6 et HQT-4, documents 1 et 2.

Transporteur, elle demande à ce dernier de soumettre un plan de travail et les modalités de fonctionnement de ce groupe de travail lors de la Phase 2 du présent dossier. Elle encourage le Transporteur à continuer dans cette voie de collaboration avec les intervenants afin de se donner les meilleures chances de mettre en place un outil de réglementation approprié, qui permette de créer un régime incitatif fonctionnel et durable.

La Régie souligne que ce groupe de travail ne doit pas se limiter au seul examen de la détermination du rendement à l'actionnaire. Son examen peut englober l'ensemble des incitatifs portant sur la gestion, les dépenses d'opération, les investissements et le rendement. » (page 8)

Le Transporteur réitère, en Phase 2, qu'il déposera à la fin de 2005 un rapport présentant le résultat de ses réflexions et qu'il proposera alors un plan de travail à la Régie et aux intervenants, de même que les modalités de fonctionnement d'un groupe de travail constitué à cette fin. À l'audience, la Régie prend acte de la disponibilité du Transporteur, en début 2006, à rencontrer les intervenants en vue d'initier les travaux d'un tel groupe de travail. Le 6 janvier 2006, le Transporteur dépose son « Rapport sur la Réglementation de la performance ». **À la suite de ce dépôt, la Régie informe les participants que la formation au présent dossier les convoquera sous peu à une rencontre préparatoire pour assurer le suivi des travaux demandés par la décision D-2005-50³ portant sur la réglementation incitative et la performance du Transporteur.**

2.2 PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE D'EXAMEN DES PLAINTES

Dans sa décision D-2002-95⁴, la Régie demandait au Transporteur de soumettre une proposition de modification à la procédure d'examen des plaintes approuvée par la décision D-98-25⁵ pour en prévoir le traitement d'urgence. La Régie doit approuver cette procédure conformément à l'article 87 de la Loi.

La procédure proposée prévoit que pour toute question relative au rejet d'une demande de service de transport, dont le début est prévu dans un délai de moins de 90 jours, le client doit contacter le délégué commercial. Si aucune entente n'intervient, il peut présenter une plainte écrite au Transporteur. Le client reçoit une réponse à sa plainte dans un délai de cinq jours ouvrables qui suit la réception de la plainte et est informé du droit de recours devant la Régie.

³ Dossier R-3549-2004, 31 mars 2005, pages 8 et 18.

⁴ Dossier R-3401-98, 30 avril 2002, page 354.

⁵ Dossier R-3392-97, 13 mai 1998.

BEMI, le seul client du Transporteur ayant témoigné devant la Régie, reconnaît le caractère raisonnable du délai de cinq jours proposé.

Seul commentaire sur cette proposition, la FCEI propose d'en clarifier le texte pour qu'il se lise « ... *il peut présenter à ce dernier une plainte. Cette plainte doit être déposée par écrit...* ». Ce changement vise à rendre explicite que la plainte doit obligatoirement être écrite.

La Régie approuve la procédure accélérée d'examen des plaintes du Transporteur, telle que présentée à la pièce HQT-2, document 4, page 3, en incluant l'amendement proposé par la FCEI.

La Régie ordonne au Transporteur d'afficher le texte de la procédure accélérée d'examen des plaintes jointe comme Annexe A à la présente décision sur son site OASIS dans les meilleurs délais.

3. RÉPARTITION DES COÛTS

En suivi des décisions D-2002-95⁶ et D-2004-206⁷, le Transporteur soumet une méthodologie de répartition de son coût de service et en fournit les résultats pour les années 2001 à 2005. Pour l'année 2005, la méthodologie est appliquée au revenu requis approuvé par la Régie en Phase 1, soit 2 591,0 M\$. Elle comporte les trois étapes généralement reconnues dans la répartition du coût de service, soit la répartition des coûts par fonction, puis selon les composantes puissance, énergie et abonnement et l'allocation des coûts entre les catégories tarifaires assimilées ici aux services de transport.

De plus, la méthodologie proposée respecte, selon le Transporteur, les principes suivants :

- le traitement équitable de la clientèle;
- la relation de causalité entre les coûts encourus et les clientèles desservies;
- la simplicité et la précision des méthodes.

⁶ Dossier R-3401-98, 30 avril 2002.

⁷ Dossier R-3549-2004, 6 octobre 2004.

3.1 RÉPARTITION DES COÛTS PAR FONCTION

Conformément à la décision D-2002-95, les fonctions et sous-fonctions considérées par la Régie dans cette première étape de sa répartition des coûts sont les suivantes :

- Raccordements des centrales
 - Postes élévateurs
 - Lignes de raccordement
- Réseau
 - Transport très haute tension (THT)
 - Transport 450 kV
 - Transport haute tension (HT)
- Raccordements des clients
 - Postes abaisseurs
 - Raccordements des clients haute tension
- Interconnexions
 - Churchill Falls
 - Autres interconnexions
- Centre de conduite du réseau (CCR) et centre de téléconduite (CT)
- Soutien

3.1.1 RÉPARTITION DE LA BASE DE TARIFICATION

Le Transporteur répartit sa base de tarification de 14 840,6 M\$ entre les différentes fonctions et sous-fonctions selon les actifs au 31 décembre 2005.

L'écart entre la base de tarification au 31 décembre 2005 et celle approuvée en Phase 1 selon les moyennes des 13 soldes de 14 657,1 M\$ se chiffre à 183,5 M\$. Cet écart risque de s'amplifier étant donné l'importance des investissements à venir.

Le Transporteur indique que les données mensuelles des immobilisations en exploitation et des actifs incorporels découpées par fonction du réseau ne sont pas disponibles, puisque ces données ne sont pas suivies de la sorte dans sa gestion courante. Il mentionne que, même dans l'hypothèse où le système comptable était adapté, un travail extracomptable serait nécessaire pour effectuer un exercice précis. Le Transporteur allègue qu'un tel découpage nécessiterait un travail d'envergure qui ne serait pas justifié, compte tenu du niveau de précision adéquat que procure son approche.

La Régie doit pouvoir identifier les éléments d'actifs qui se retrouvent dans chaque fonction et sous-fonction pour pouvoir en apprécier l'évolution, notamment lorsque la méthodologie de répartition des coûts fait intervenir des critères de répartition différents selon les fonctions.

La Régie comprend qu'une répartition de la base de tarification sur la base de la moyenne des 13 soldes requiert des efforts importants et un délai pour la mise à jour du système comptable du Transporteur. Toutefois, une fois cette mise à jour réalisée, le travail extracomptable du Transporteur s'en trouvera facilité. Cette opération se soldera par un gain en temps et une plus grande précision dans l'exercice de répartition des coûts.

La Régie accepte la répartition des coûts fondée sur la base de tarification au 31 décembre. À l'avenir, la Régie souhaite raffiner la répartition des coûts et que le Transporteur explore, dès à présent, les moyens d'assurer la cohérence entre son système comptable et sa méthodologie de répartition des coûts réels et prévisionnels. Elle demande au Transporteur de lui soumettre le résultat de cet exercice lors de son prochain dossier tarifaire.

3.1.2 FONCTIONS SOUTIEN ET CENTRE DE CONDUITE DU RÉSEAU ET CENTRE DE TÉLÉCONDUITE (CCR/CT)

Le Transporteur propose de répartir les coûts liés aux fonctions Soutien et CCR/CT entre les quatre fonctions principales du réseau au prorata de leurs actifs nets. Du point de vue du Transporteur, cette approche permet une estimation plus juste des coûts liés aux fonctions de transport et respecte l'orientation donnée par la Régie pour la fonction Soutien. **Pour la Régie, ce type de répartition se justifie, pour la fonction Soutien, par la nature des coûts de cette fonction**⁸.

Quant au CCR/CT, ces installations jouent un rôle unique et primordial au sein du réseau de transport. Elles rendent un service continu à toutes les heures de l'année, quel que soit le niveau de la demande.

« Pour réaliser leur mission de base, soit assurer l'équilibre offre-demande en temps réel sur le réseau de transport, les fonctions CCR et CT doivent non seulement permettre le contrôle du transit sur le réseau de transport, mais elles doivent également assurer la gestion des capacités de transport, le maintien de la stabilité du réseau, le réglage des niveaux de tension et l'application de

⁸ Décision D-2002-95, dossier R-3401-98, 30 avril 2002, page 214.

configurations sécuritaires, le tout de façon à assurer l'exploitation optimale du réseau de transport. »⁹

Ces caractéristiques particulières des équipements des centres de conduite et de téléconduite amènent la Régie à les maintenir comme fonction distincte. La Régie retient toutefois la proposition du Transporteur de répartir les coûts de cette fonction au prorata des immobilisations nettes des autres fonctions. Cette approche permet de prendre en compte la nature particulière de ces installations et leur finalité qui est d'assurer la gestion en tout temps de l'ensemble des installations de transport et l'alimentation fiable du réseau.

3.1.3 ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT ASSOCIÉS À LA PRODUCTION

Dans la décision D-2002-95¹⁰, la Régie faisait ressortir la nécessité de porter une attention particulière à certaines installations, dont les équipements associés aux centrales de production.

Dans sa demande, le Transporteur propose de ne considérer que les postes élévateurs et les lignes de raccordement comme équipements de transport associés à la production. Ces deux sous fonctions sont définies comme suit :

« Sous-fonction Postes élévateurs : les postes élévateurs assurant la transformation de la puissance à un niveau supérieur de tension afin de transiter de façon optimale l'électricité sur le réseau de transport ;

Sous-fonction Lignes de raccordements : les lignes à haute et très haute tension reliant les centrales de production au réseau de transport »¹¹.

Le Transporteur indique qu'il ne peut segmenter son réseau afin d'identifier d'autres tronçons de ligne et postes servant exclusivement au raccordement des centrales puisque les autres équipements ont une fonction de transport sur le réseau, lequel est conçu, planifié et exploité de façon intégrée¹².

⁹ Pièce HQT-6, document 1, page 34.

¹⁰ Décision D-2002-95, dossier R-3401-98, 30 avril 2002, page 212.

¹¹ Pièce HQT-3, document 1, page 13.

¹² Pièce HQT-6, document 1, page 48.

La conception, la planification et l'exploitation du réseau de transport de façon intégrée ne sont pas mises en cause par le choix d'une répartition des coûts par fonction. Toutefois, si toutes ces installations restent destinées à transporter l'électricité, leurs caractéristiques amènent la Régie à se questionner sur le choix du Transporteur d'un seul inducteur de coût applicable à toutes les fonctions.

À cet égard, la Régie note que le concept d'équipement de transport associé à la production est utilisé ailleurs dans la répartition du coût de service, comme en témoigne l'expert de OC¹³. La Régie constate également que ce concept a été examiné par Hydro-Québec dans le passé¹⁴.

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 leur flux électrique soit, pour l'essentiel, à sens unique.

Les équipements regroupés dans la fonction Raccordements des centrales, comprenant les postes élévateurs et 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 réception¹⁵. Même si des charges de faible ampleur par rapport à la capacité des lignes sont alimentées au passage par le réseau THT¹⁶, il n'a pas été démontré que l'alimentation de ces charges en a justifié la construction.

Il en est de même de la ligne à courant continu à 450 kV qui sert exclusivement à intégrer la production de la centrale LG-2A au réseau¹⁷. Avant le poste Nicolet, à proximité de Trois-Rivières, aucune charge n'est desservie par la ligne. La ligne à 450 kV répond donc aux caractéristiques des équipements associés à la production.

¹³ Pièce OC-1, page 14.

¹⁴ Pièces ACEF de Québec-4 et 5.

¹⁵ Notes sténographiques (NS), volume 3, page 44.

¹⁶ NS, volume 3, page 45.

¹⁷ NS, volume 3, page 47.

De même, le Transporteur confirme à l'audience que les lignes à 735 kV provenant de la Baie-James sont requises pour intégrer au réseau l'ensemble de la production éloignée provenant de cette région¹⁸. Elles répondent donc également à ce critère.

En contrepartie, quant au rôle de la boucle autour de Montréal et des lignes à 735 kV entre Québec et Montréal, le Transporteur explique que ces équipements sont requis, non pas pour intégrer la production au réseau mais pour en alimenter la charge. Il confirme également que le flux sur la boucle autour de Montréal et sur les lignes THT entre Montréal et Québec peut s'inverser. À ce titre, ces équipements ne peuvent être associés à la production.

« [...] tout le corridor des lignes à 735 KV entre Québec et Montréal et la boucle autour de Montréal a principalement pour but d'alimenter la charge locale. »¹⁹

Ainsi, les lignes THT provenant des complexes de production hydroélectriques, autres que les lignes à 735 kV autour de Montréal et reliant Montréal et Québec, ont pour rôle d'acheminer la production des centrales vers les centres de consommation. Elles répondent donc au critère au même titre que les équipements composant la fonction Raccordements des centrales et sont des équipements de transport associés à la production.

En conclusion, la Régie accepte la répartition des coûts par fonction proposée par le Transporteur, à l'exception de celle relative aux équipements de transport associés à la production.

La Régie considère, aux fins de la répartition des coûts, comme équipements de transport associés à la production, les équipements inclus dans les fonctions et sous-fonctions suivantes :

- **la fonction Raccordements des centrales;**
- **la sous-fonction Réseau THT, déduction faite des lignes à 735 kV entre Montréal et Québec et de la boucle autour de Montréal;**
- **la sous-fonction Réseau 450 kV; et**
- **la sous-fonction Churchill Falls de la fonction Interconnexions.**

Le Transporteur pourra apporter dans le futur les raffinements nécessaires aux données servant à déterminer, en application du critère choisi par la Régie, les équipements de transport associés à la production.

¹⁸ NS, volume 3, pages 51 et 52.

¹⁹ NS, volume 3, pages 50 et 51.

3.2 RÉPARTITION DES COÛTS PAR COMPOSANTE

La répartition des coûts par composante est examinée successivement pour les fonctions, sous-fonctions ou regroupements suivants :

- Équipements de transport associés à la production;
- Réseau de transport THT (Boucle de Montréal et lignes à 735 kV entre Montréal et Québec) et Réseau de transport HT;
- Interconnexions - Autres; et
- Raccordements des clients.

Cette répartition est effectuée en fonction de l'énergie et de la puissance, la Régie ayant conclu, dans la décision D-2002-95, que l'identification de frais spécifiques d'abonnement est peu utile en raison de leur part minime du coût de service²⁰.

3.2.1 ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT ASSOCIÉS À LA PRODUCTION

Le Transporteur propose, pour le coût des équipements de Raccordements des centrales, une allocation en puissance à raison de 100 %. Le Transporteur affirme, à plusieurs reprises, que sa planification est basée sur la pointe annuelle et que la capacité des équipements est dimensionnée en fonction de cette puissance. Il affirme également que la puissance est son seul inducteur de coût.

Dans un scénario alternatif présenté à la demande de la Régie, le Transporteur répartit, à raison de 60,14 % à l'énergie et de 39,86 % à la puissance, les coûts de la fonction Raccordements des centrales. Ces facteurs sont calculés par le Transporteur à partir de l'énergie totale consommée et de la pointe coïncidente du réseau de transport²¹. Ils excluent la contribution de l'interconnexion Churchill Falls. En incluant cette dernière, ces facteurs de répartition sont de 61,16 % énergie et 38,84 % puissance.

La Régie comprend que la notion de puissance de pointe sur laquelle le Transporteur base sa planification annuelle est un inducteur de coût important. Toutefois, elle considère que d'autres facteurs que l'appel de puissance en pointe sont à prendre en compte aux fins de la répartition des coûts.

²⁰ Décision D-2002-95, dossier R-3401-98, 30 avril 2002, page 213.

²¹ Pièce HQT-3, document 7, pages 8 et 13.

L'expert de l'AQCIE/CIFQ résume bien la complexité du problème :

«... the transmission system is driven by lot of other things that occurred like reliability, like contingencies and all these are a lot more complex than just I want to meet my peak demand, it's a component to the system. You change where the generator is going to be located, your peak demand is exactly the same, your transmission system is completely different »²².

De même, l'expert de l'AIEQ explique l'impact de la distance sur les caractéristiques des équipements :

« Évidemment, c'est clair que lorsqu'un réseau de transport doit véhiculer l'énergie sur de longues distances, bien, il va y avoir des caractéristiques différentes tant au niveau de sa conception qu'au niveau de son coût »²³.

Le Transporteur planifie ses installations en fonction de la localisation des sources de production et la fiabilité du réseau de transport est une préoccupation dominante pour lui.

« Je dirais que le réseau d'Hydro-Québec s'est grandement amélioré si on compare au début des années quatre-vingt-dix (90). Donc si on revient, quatre-vingt-huit (88), quatre-vingt-neuf (89), pour ceux qui se rappellent de nos deux pannes générales successives, qui ont créé une certaine, en tout cas, disons un impact majeur à Hydro-Québec, il y a eu la mise sur pied d'un programme important d'amélioration, que j'ai noté tout à l'heure, le programme AFRT, Amélioration de la fiabilité du réseau de transport. Mais même depuis ce temps-là, Hydro-Québec a continué à investir beaucoup dans la simulation de réseaux, dans les automatismes »²⁴.

Ces programmes de fiabilité ont nécessité des investissements considérables et profitent, non pas à la seule heure de pointe, mais à toutes les heures de l'année. Le coût des investissements en fiabilité doit être considéré à sa juste mesure dans la répartition du coût de service du Transporteur.

Il apparaît ainsi qu'en plus de la puissance à la pointe, les dépenses en fiabilité et la distance liée à la localisation des centrales de production en expliquent les coûts.

²² NS, volume 4, page 60.

²³ NS, volume 8, page 114.

²⁴ NS, volume 1, page 50.

L'ACEF de Québec souligne que le Transporteur n'a pas démontré qu'il existe une relation linéaire entre les coûts encourus et la demande de pointe.

L'expert d'UC mentionne également qu'on ne peut se permettre d'utiliser, sans démonstration, les puissances annuelles à la pointe comme seul paramètre de répartition des coûts. Selon ce dernier, il faut s'assurer que tous les utilisateurs participent équitablement à la couverture des coûts, que ces utilisations se produisent au moment de la pointe annuelle ou aux autres heures de l'année²⁵. Il recommande à cet égard de répartir les coûts de transport selon la méthode des 12 pointes coïncidentes (12-PC). À défaut, il recommande d'utiliser la méthode du facteur d'utilisation (FU). L'ACEF de Québec partage cette position.

Bien qu'acceptant la proposition du Transporteur pour ces équipements, l'expert d'OC complète sa preuve sur le sujet avec le commentaire suivant :

«... generation integration costs are often considered to be “generation” costs ... Their inclusion as transmission cost by HQT arises as a result of the statutory definition of transmission. As generation costs, the costs of these facilities would likely be classified as both energy and demand-related »²⁶.

La pratique nord-américaine réfère à la possibilité de répartir les coûts de transport en énergie et en puissance lorsque les coûts des équipements de production sont répartis sur cette base²⁷. Selon cette approche, une part des coûts de transport est présumée être encourue pour desservir de façon fiable l'appel de puissance moyen des clients tout au long de l'année, soit la portion énergie, et l'excédent de ces coûts est présumé encouru pour satisfaire l'appel de puissance à la pointe. Les méthodes de ce type sont généralement établies à partir de la méthode du facteur d'utilisation du réseau.

Selon la Régie, la finalité du réseau est d'assurer le transport de l'électricité, de façon fiable à tous les utilisateurs, et ce durant toutes les heures de l'année. **En raison de l'importance des équipements associés à la production dans le réseau du Transporteur et de la nature de la production qu'ils acheminent, la Régie conclut à l'inclusion d'une composante énergie dans la répartition des coûts des équipements de transport associés à la production.** L'énergie transitée dessert aussi bien les besoins de pointe que ceux des autres périodes de l'année. **Pour déterminer la composante énergie, la Régie privilégie la méthode du facteur d'utilisation qui alloue à l'énergie une part des coûts égale au**

²⁵ Pièce UC-2, page 12.

²⁶ Pièce OC-1, page 34.

²⁷ Pièce Régie-1, APPA, page 1X-7 et NARUC, page 75.

facteur d'utilisation mesuré en fonction de la pointe du réseau. Cette méthode prend également en compte une composante puissance permettant de refléter les coûts supplémentaires encourus en pointe pour desservir les clients.

Cette approche reflète la mission du Transporteur et les caractéristiques essentielles du réseau de transport. Pour la détermination des composantes puissance et énergie du coût de service du Transporteur, la Régie retient le facteur d'utilisation déterminé à partir de l'énergie totale et de la pointe coïncidente, incluant l'interconnexion Churchill Falls. **La Régie retient comme facteur de répartition les pourcentages de 61 % pour la composante énergie et 39 % pour la composante puissance.**

3.2.2 RÉSEAU DE TRANSPORT THT (BOUCLE DE MONTRÉAL ET LIGNES À 735 K V ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC) ET RÉSEAU HAUTE TENSION

Le Transporteur propose que le coût de ces équipements soit alloué en puissance à 100 %. Ces actifs sont associés au transport pour l'alimentation de la charge. **Tel que mentionné dans la décision D-2002-95, page 213, cette vocation charge justifie, pour la Régie, leur répartition en puissance à 100 %.**

3.2.3 INTERCONNEXIONS - AUTRES

Le Transporteur propose, pour des motifs de stabilité, d'allouer en puissance 100 % des coûts de la sous-fonction Interconnexions – Autres et de retenir, comme critères de répartition des coûts, les capacités d'interconnexion à l'importation et les capacités d'interconnexion à l'exportation. L'approche proposée par le Transporteur est acceptée par OC²⁸, UC²⁹ et l'ACEF de Québec³⁰.

La Régie constate que la proposition du Transporteur résulte en une allocation des coûts indépendante de l'utilisation de ces installations. Quel que soit le niveau de réservation du service de point à point de long terme, le coût attribué à ce service avoisine le montant de 80 M\$. Face à cette préoccupation, soulevée par la Régie en audience, l'expert d'OC, bien qu'appuyant la méthode proposée par le Transporteur, s'exprime comme suit :

«... it is hard to go back and look at how, why things were built twenty (20), thirty (30), how many years ago, you can't assign cost responsibility to contracts that no

²⁸ Pièce OC-1, page 43 (avec une modification à l'allocation proposée).

²⁹ Pièce UC-2, page 19.

³⁰ Pièce ACEF de Québec-2, page 16.

longer exist now, you have to look at the customers that are using the system now and how are we going to apportion cost responsibility to those »³¹.

Bien que le concept d'allouer le coût des interconnexions en fonction des capacités de transfert totales destinées à l'importation et à l'exportation ait recueilli l'adhésion d'une majorité de participants, la Régie se questionne sur la raisonnable de cette proposition en relation avec la répartition des coûts des autres composantes du réseau. Elle considère qu'une telle méthode s'apparente à une attribution spécifique des coûts de la capacité disponible des interconnexions à l'un ou l'autre des services. Or, à l'exception de la fonction Raccordements des clients, l'approche retenue pour toutes les fonctions est de considérer une utilisation commune à tous les services des actifs concernés.

Selon la Régie, les interconnexions, point de sortie de la production excédentaire locale ou de celle en transit sur le réseau et point d'entrée au bénéfice de la sécurité des approvisionnements de la charge locale ou au bénéfice de charges en transit, servent tant la charge locale que les usagers du service de point à point tout au long de l'année. Le recours à des approvisionnements externes que permettent les interconnexions s'ajoute à la production locale. La Régie juge, dans ces circonstances, que le rôle des interconnexions s'apparente à celui des équipements associés à la production et qu'une alternative basée sur les inducteurs traditionnels de coûts que sont la puissance et l'énergie est appropriée. Cette alternative, retenue par la Régie, est davantage susceptible de prendre en compte les variations dans l'usage de ces actifs.

Une répartition exclusive des coûts des interconnexions en énergie ne prend pas en compte les caractéristiques des besoins en pointe des usagers du transport, en particulier ceux de la charge locale. Par ailleurs, une approche basée sur la puissance à 100 % ne reflète pas l'utilisation réelle des interconnexions en dehors de la période de pointe.

Par conséquent, la Régie privilégie l'utilisation de la méthode du facteur d'utilisation du réseau. Compte tenu du mode de répartition retenu pour les autres fonctions, cette méthode permet une répartition équitable entre l'usage local en importation et celui offert aux producteurs pour l'exportation.

3.2.4 RACCORDEMENTS DES CLIENTS

En continuité avec la décision D-2002-95, la Régie alloue les coûts de cette fonction directement aux clients concernés, ici à la charge locale qui en est la seule bénéficiaire.

³¹ NS, volume 6, page 62.

3.3 RÉPARTITION DES COÛTS PAR SERVICE

Le Transporteur répartit les composantes de son coût de service entre la charge locale et le service de point à point de long terme. **Cette répartition entre les services fermes de long terme est adéquate puisque seuls ces services sont pris en compte aux fins de la planification du réseau. Seuls ces services sont à la source de dépenses significatives d'investissement pour le Transporteur.**

3.3.1 RÉPARTITION DE LA COMPOSANTE ÉNERGIE

Lorsque la composante énergie doit être répartie entre les services, la Régie estime que la part de la consommation d'énergie annuelle du service dans la consommation totale d'énergie annuelle constitue le facteur de répartition approprié.

3.3.2 RÉPARTITION DE LA COMPOSANTE PUISSANCE

Le Transporteur propose l'utilisation de la méthode de la pointe coïncidente du réseau (1-PC) pour répartir le coût de puissance entre ses services. Le Transporteur justifie ce choix par la capacité des équipements dimensionnés en fonction de la puissance et sa planification basée sur la pointe annuelle du réseau, fortement influencée par le chauffage électrique. Diverses méthodes alternatives sont proposées par les intervenants.

L'AIEQ et l'AQCIE/CIFQ appuient l'approche 1-PC pour la répartition des coûts de puissance. L'ACEF de Québec et UC préconisent l'utilisation de l'approche basée sur les pointes mensuelles coïncidentes (12-PC). L'ACEF de Québec plaide que la vraie valeur économique du réseau de transport n'est pas nulle en dehors de la pointe³². UC partage cette préoccupation et recommande de « *refléter correctement l'utilisation du réseau par différents services en considérant différents paliers de puissance et ce, à toutes les heures d'une année donnée, ce que la méthode du 1-PC ne permet pas de faire* »³³.

La FCEI et OC proposent l'utilisation de l'approche fondée sur trois pointes coïncidentes (3-PC). Pour la FCEI, cette méthode établit un équilibre raisonnable entre les méthodes 1-PC et 12-PC et permet de prendre en considération la période d'hiver au cours de laquelle le réseau est le plus sollicité³⁴. OC s'appuie sur les tests effectués par l'expert du Transporteur.

³² NS, volume 10, page 128.

³³ Pièce UC-2, page 12.

³⁴ Pièce FCEI-1, page 12.

« [...] while HQT and Dr. Orans support the continued use of 1-CP, there are equally compelling reasons for adopting a 3-CP allocation factor, including :

- The relatively close proximity of the December, January and February transmission system peak requirements and Dr. Orans' observation that the coldest day of the year can fall in any of these three months,
- The fact that over the past 4 winters the maximum utilization of the transmission system has occurred in December, January or February,
- US state regulatory practice to adopt 1-CP, 3- or 4-CP and 12-CP for utilities with single seasonal peaks, and
- The lack of any broad adoption of 1-CP for purposes of setting transmission tariffs.

When issues of year-to-year stability are also taken into account, it would be prudent for the Régie to adopt the 3-CP allocation factor »³⁵.

(notes de bas de pages omises)

Au Québec, la demande électrique se caractérise par une forte composante de chauffage qui génère une pointe hivernale marquée. La Régie considère que l'approche 12-PC accorde implicitement un poids égal aux pointes de chacun des 12 mois de l'année et n'apparaît pas justifiée compte tenu de l'importance marquée de la pointe hivernale sur le réseau du Transporteur.

La Régie juge également non représentative l'approche des quatre pointes coïncidentes (4-PC) qui considère la pointe du mois de mars en plus de celle des mois de décembre, janvier et février. La pointe prévue pour le mois de mars est significativement moins élevée que celle des trois mois d'hiver et correspond à moins de 90 % de la pointe annuelle.

Si la méthode 3-PC peut constituer une alternative à la proposition du Transporteur, les avantages que procure son utilisation n'ont pas été démontrés. L'approche 1-PC reflète davantage les caractéristiques de la demande électrique au Québec et son utilisation est cohérente avec celle du facteur d'utilisation du réseau retenue pour allouer les coûts des équipements de transport associés à la production.

La Régie accepte la proposition du Transporteur d'allouer les coûts de puissance selon la pointe coïncidente (1-PC).

³⁵ Pièce OC-1, page 40.

Dans son application, la sous-fonction Réseau Haute Tension se caractérise par des équipements de tension inférieure ou égale à 315 kV. Ces éléments du réseau sont plus proches des centres de consommation et, de ce fait, calibrés pour des demandes régionales qui ne sont pas forcément coïncidentes. Les données fournies par le Transporteur³⁶ permettent de conclure que les pointes régionales ne sont coïncidentes ni entre elles ni avec la pointe globale du réseau.

Toutefois, selon les pointes des territoires d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur) pour l'année 2004³⁷, cette non coïncidence apparaît trop faible, dans les circonstances, pour justifier une approche autre que celle de la 1-PC.

3.3.3 CONCLUSION SUR LA RÉPARTITION DU COÛT DE SERVICE

La Régie retient la répartition des coûts par service reproduite au tableau 1. Elle demande au Transporteur, lors de ses prochains dossiers tarifaires, de présenter l'allocation de son coût de service selon la fonctionnalisation retenue dans la présente décision.

L'exercice de répartition du coût de service du Transporteur que la Régie vient de faire revêt une importance particulière aux fins de répartition des coûts de transport du Distributeur, comme en témoigne sa décision D-2003-93 dans le cadre du premier dossier tarifaire du Distributeur³⁸.

Elle demande au Transporteur de fournir, dans son prochain dossier tarifaire, les résultats de l'exercice de répartition des coûts appliquée aux données de l'année témoin projetée considérée.

³⁶ Pièce HQT-6, document 1, page 85.

³⁷ Pièce HQT-9, document 20, page 3.

³⁸ Décision D-2003-93, dossier R-3492-2002, 21 mai 2003, page 150.

TABLEAU 1
RÉPARTITION DU COÛT DE SERVICE – ANNÉE TÉMOIN PROJETÉE 2005

	Charge locale				Point à point			Total
	Puissance	Énergie	Spécifique	Sous-total	Puissance	Énergie	Sous-total	
Raccordements des centrales								
Postes élévateurs	86,8	135,6		222,4	1	1,8	2,8	225,2
Lignes de raccordement	19,4	30,3		49,7	0,2	0,4	0,6	50,3
Réseau								
Très haute tension								
- Postes et lignes (Mtl-Qc et boucle autour Mtl) ^(‡)	334,6	0		334,6	4	0	4	338,6
- Autres	321,9	502,6		824,5	3,8	6,8	10,6	835,1
450 kV	45,7	71,3		117,0	0,5	1	1,5	118,5
Haute tension	428,6	0		428,6	5,1	0	5,1	433,7
Raccordements des clients			416,8	416,8			0	416,8
Postes abaisseurs								
Raccordements clients HT								
Interconnexions								
Churchill Falls	14,8	23,1		37,9	0,2	0,3	0,5	38,4
Autres	51,8	80,9		132,7	0,6	1,1	1,7	134,4
TOTAL	1 303,6	843,8	416,8	2 564,2	15,4	11,4	26,8	2 591,0

(‡) Un ajustement a dû être apporté à la répartition du coût de service entre Postes et lignes (Montréal-Québec et boucle autour Montréal) et Autres afin que le total du coût de service du Réseau THT ne soit pas excédé. Le montant de 436,0 M\$ à la colonne 7 de la ligne Postes et lignes (Mtl-Qc et boucle autour Mtl) de la pièce HQT-6, document 1.2, page 3 a été ajusté à 338,6 M\$ pour y concilier les sous-totaux.

Aux fins de la répartition des coûts, les facteurs d'utilisation retenus sont de 61 % énergie et 39 % puissance. Pour la charge locale, la demande est de 34 060 MW en puissance et de 182 200 GWh en énergie. Pour le service de point à point de long terme, elle est de 405 MW en puissance et de 2 461 GWh en énergie.

4. TARIFS

La répartition du coût de service constitue un intrant important de la détermination de la structure et du caractère juste et raisonnable des tarifs³⁹. Lors de la conception des tarifs des services de transport d'électricité, la Régie considère aussi d'autres critères que la seule causalité des coûts, dont l'efficacité économique, la stabilité tarifaire et la simplicité d'application.

La Régie retient du témoignage de l'expert du Transporteur que la pratique courante nord-américaine est de recourir à un critère de facturation pour l'élaboration des tarifs de transport et que ce critère est relié à la puissance.

« I think it's fair to say most utilities, most transmission utilities would continue to use a billing determinant related to demand »⁴⁰.

La Régie considère que l'exercice de répartition des coûts permet de s'assurer d'un niveau adéquat des tarifs et d'une récupération équitable du revenu requis du Transporteur auprès de ses services. Cela n'oblige cependant pas à imposer une égalité parfaite entre les revenus produits par les tarifs et les résultats de l'étude d'allocation des coûts.

Aux fins du présent dossier, la Régie accepte que les tarifs du Transporteur soient établis sur la base d'un critère de facturation. Cette approche respecte les principes de tarification énoncés ci-dessus et correspond à la pratique observée dans l'industrie. La Régie retient de cette pratique une interrelation entre le choix du critère de facturation et les fondements de la méthode de répartition des coûts entre les services.

4.1 TARIF DE LONG TERME

Le tarif de long terme détermine la facture de la charge locale et s'applique au service de point à point ferme de long terme. Il est établi à partir du revenu requis approuvé par la Régie pour l'année témoin projetée 2005. Ce tarif s'appuie sur la prévision, pour l'année 2005, des besoins de transport pour l'alimentation de la charge locale, le service de transport en réseau intégré et les services de transport de point à point.

³⁹ Article 49 (7) de la Loi.

⁴⁰ NS, volume 3, page 205.

Les besoins de transport incluent des pertes de transport dont le taux est de 5,2 %. Ce taux, actuellement en vigueur, correspond au taux annuel moyen applicable à tous les services de transport.

Le tarif de long terme permet de récupérer le revenu requis résiduel. Celui-ci correspond au revenu requis de 2 591 M\$ diminué du revenu tiré des réservations de point à point de court terme de 78 M\$. Ce revenu est fondé sur une prévision de réservations de 9,3 TWh, dont 9,2 TWh pour le service de point à point horaire et 0,1 TWh pour le service de point à point quotidien.

Sur la base de la preuve présentée, la Régie retient, comme critère de facturation pour l'élaboration des tarifs, celui proposé par le Transporteur basé sur la puissance coïncidente à la pointe. L'exercice assure ainsi une cohérence avec la répartition des coûts. De plus, les tarifs qui en découlent permettent au Transporteur de récupérer le revenu requis autorisé et sont justes et raisonnables.

Pour la détermination de la structure du tarif, la Régie maintient l'approche retenue dans la décision D-2002-95 du tarif timbre-poste exprimé en \$/kW, établi en divisant le revenu requis résiduel par la pointe coïncidente (1-PC) du réseau pour l'année témoin projetée, soit 34 465 MW. Cette dernière se compose de 34 060 MW pour la charge locale et 405 MW pour les réservations de point à point de long terme. Le tarif ainsi calculé pour l'année témoin projetée 2005 se chiffre à 72,90 \$/kW/an.

La Régie considère qu'un tarif de long terme élaboré selon la méthode 1-PC découle de l'utilisation de l'approche retenue pour répartir les coûts de puissance et permet une adéquation raisonnable entre les revenus générés par service et le revenu requis pour ces services. Elle tient compte aussi du fait que les clients du service de point à point de long terme paient en fonction du niveau de leur réservation et non de leur utilisation.

Pour ces motifs, la Régie approuve le tarif annuel de transport de 72,90 \$/kW/an indiqué à l'Annexe B de la présente décision. Il était, en comparaison, de 72,91 \$/kw/an depuis 2001. **Quant à la facture que le Distributeur devra assumer pour le service de l'alimentation de la charge locale, la Régie maintient l'approche actuelle qui consiste à lui facturer un montant fixe. Elle fixe ce montant, inscrit à l'appendice H des *Tarifs et conditions des services de transport*⁴¹ (Tarifs et conditions) à 2 482 974 000 \$, soit le produit du tarif de long terme de 72,90 \$/kW/an par une charge estimée de 34 060 MW.**

⁴¹ *Tarifs et conditions des services de transport*, approuvés par la décision D-2003-12 le 16 janvier 2003 et modifiés par la décision D-2004-122 le 17 juin 2004.

4.2 TARIFS DE COURT TERME

La Régie distingue trois points de vue en matière de structure des tarifs de court terme. Le Transporteur propose, pour des motifs de stabilité, la reconduction de la structure des tarifs de court terme. Le RNCREQ et l'ACEF de Québec proposent d'introduire une tarification en pointe qui augmente le tarif des heures de pointe. Enfin, l'AIEQ, l'AQCIE/CIFQ, BEMI et OPG considèrent ces tarifs élevés et proposent de les réduire par une politique de rabais ou des encans.

Le dossier fait ressortir le lien indissociable entre la structure et le niveau des tarifs de court terme, d'une part, et la politique de rabais, d'autre part. Toutefois, la preuve au dossier ne permet pas de mesurer avec suffisamment de précision cette interaction et de tirer les conclusions nécessaires sur ces questions. Tel qu'il sera vu dans la section suivante, la Régie poursuivra l'étude de ces questions. **Dans une perspective de continuité tarifaire, la Régie maintient la structure et le niveau actuels des tarifs de point à point de court terme.**

La Régie approuve les tarifs de court terme indiqués à l'Annexe B de la présente décision et calculés comme suit.

TABLEAU 2
TARIFS DU SERVICE DE POINT À POINT DE COURT TERME

Tarif mensuel ferme	= Tarif annuel/12 mois = 72,90 \$/kW/an/12 mois	= 6,08 \$/kW/mois
Tarif mensuel non ferme	= Tarif annuel/12 mois = 72,90 \$/kW/an/12 mois	= 6,08 \$/kW/mois
Tarif hebdomadaire ferme	= Tarif annuel/52 semaines = 72,90 \$/kW/an/52 semaines	= 1,40 \$/kW/semaine
Tarif hebdomadaire non ferme	= Tarif annuel/52 semaines = 72,90 \$/kW/an/52 semaines	= 1,40 \$/kW/semaine
Tarif quotidien ferme	= Tarif annuel/52 semaines/5 jours = 72,90 \$/kW/an/52 semaines/5 jours	= 0,28 \$/kW/jour
Tarif quotidien non ferme	= Tarif annuel/365 jours = 72,90 \$/kW/an/365 jours	= 0,20 \$/kW/jour
Tarif horaire non ferme	= Tarif/jour non ferme/24 jours x 1 000 = 0,20 \$/kW/jour/24 heures x 1 000	= 8,33 \$/MW/heure

4.3 POLITIQUE DE RABAIS

La Régie reçoit le rapport final du Transporteur sur sa politique de rabais pour la période du 15 janvier 2003 au 14 janvier 2004. Cette politique se solde par les résultats suivants : 16 % des transactions horaires ont été effectuées dans les périodes hors pointe et 79 % des transactions horaires ont été effectuées par Hydro-Québec dans ses activités de production (le Producteur), dont 8 % avec rabais.

Le Transporteur commente l'évolution de l'utilisation de ses services de point à point en affirmant qu'il y a très peu de clients utilisateurs du service de point à point, dont le Producteur est le principal client et BEMI le seul autre client actif.

Quant à la politique de rabais, le Transporteur croit qu'elle n'aurait qu'un impact marginal sur ses revenus et que le coût de sa mise en place et de sa gestion est difficile à justifier par rapport aux gains potentiels.

À la demande de la Régie, le Transporteur propose une politique de rabais qui, pour être efficace, doit rencontrer deux conditions :

- elle doit être établie selon des paramètres économiques basés sur les écarts de prix de l'électricité entre les marchés limitrophes au réseau du Transporteur et calibrée de telle sorte qu'elle permette au client de réaliser des transactions qu'il n'aurait pu faire autrement, faute de rentabilité;
- elle doit permettre la modulation par chemin des rabais offerts; ceux-ci doivent varier en fonction du taux d'utilisation de chacune des interconnexions afin qu'un rabais offert sur une interconnexion faiblement utilisée ne réduise pas celui provenant d'autres interconnexions.

La politique proposée ne s'applique pas aux services complémentaires.

L'AQCIE/CIFQ estime que la proposition du Transporteur ne favorise pas la mise en place d'un marché compétitif à long terme au Québec. Son expert fournit des exemples de mesures appliquées en Colombie-Britannique dans cette perspective et indique les éléments à considérer afin d'ouvrir le marché :

« The other consideration that must be kept in mind is that, what's the long-term versus the short-term impact on Hydro-Québec? And Hydro-Québec maintains that sometime, when you reduce the rates, you only lose revenue, but you don't really increase the utilization. And that may be true in the short term, but

assuming that there is a rate elasticity, that there is a, that the markets respond to prices, over the long run, if you make the prices reasonable, over the long run, you will have a chance of developing more a effective market. ... And I am worried that if we keep saying that we don't have enough users of the system that we will end up with a self-fulfilling prophecy where, yes, we are not going to have anybody and there is no reason to reduce it. But if we reduce the rates or make the rates reasonable, I think over time, you would be able to achieve a higher utilization and maybe a better development of a competitive market »⁴².

BEMI est d'avis que la politique de rabais proposée est biaisée en faveur des producteurs d'électricité ayant des capacités de stockage au Québec, au détriment des utilisateurs de service de point à point effectuant des transactions d'arbitrage en temps réel. Selon BEMI, cette politique n'aura pas pour effet d'augmenter l'utilisation du réseau de transport. Les tarifs de court terme sont trop élevés pour inciter une augmentation des transactions et, par voie de conséquence, des revenus du Transporteur.

Puisqu'il existe une capacité excédentaire de transport en exportation et en importation, BEMI recommande la mise en place d'encans de cette capacité disponible de transport de point à point et soutient que le Transporteur doit travailler avec ses clients pour développer une structure de tarif et la politique de rabais.

La nécessité d'une consultation avec les clients constitue une trame de fond des interventions devant la Régie, tel que l'exprime OPG.

« Et ça implique une consultation sérieuse de tous ceux qui ont montré un intérêt; on sait que là, il y en a vingt-six (26), quand même, qui ont signé des contrats, je ne dis pas qu'ils vont tous venir mais on pourrait les attirer à une consultation sérieuse pour faire affaire possiblement par le Québec. Et pour qu'ils se manifestent et pour qu'ils prennent la peine de participer à ça, il faut que la Régie envoie un signal clair qu'elle est sérieuse et que le Québec est ouvert au transit, « open for business » »⁴³.

Les intervenants associés à la charge locale indiquent, en contrepartie, leur préoccupation à l'égard du niveau des revenus du service de point à point de court terme.

La preuve soumise laisse entrevoir des pistes de solution visant une utilisation optimale du réseau. Cela dit, elle soulève plus de questions qu'elle n'apporte une solution qui s'impose de manière convaincante.

⁴² NS, volume 4, pages 34 à 36.

⁴³ NS, volume 11, page 14.

À la lumière de ces préoccupations, la mise en place d'un processus de consultation apparaît appropriée. L'implantation d'une politique de rabais doit être examinée dans une perspective de développement du marché de gros, en lien avec la structure des tarifs, l'application aux services complémentaires ainsi que son application aux clients du service de transit de point à point.

La Régie demande au Transporteur de mettre sur pied un groupe de travail en vue d'analyser l'opportunité et les modalités d'une telle politique de rabais. Les participants à ce groupe sont les utilisateurs actuels et potentiels du service de transport de point à point et comprennent les affiliés du Transporteur, soit le Producteur et le Distributeur.

Le mandat confié au groupe de travail est d'analyser et revoir au besoin la structure tarifaire des services de point à point, incluant la politique de rabais et les services complémentaires associés au service de point à point. Les objectifs visés sont l'optimisation du réseau et des revenus du Transporteur, dans une perspective d'ouverture du marché. La Régie désire recevoir le rapport de ce groupe de travail d'ici le 31 octobre 2006.

Le groupe de travail se choisira un rapporteur qui aura pour mandat de rédiger le rapport et de rassembler la signature des participants au groupe. Si le rapport n'est pas unanime, il verra à présenter les propositions que les participants désirent soumettre à la Régie.

Le rapport devra répondre aux préoccupations suivantes :

- l'optimisation du réseau de transport dans une perspective à long terme;
- les impacts des propositions à court, moyen et long terme sur l'utilisation du réseau ainsi que sur les revenus du service de point à point.

Une fois le rapport du groupe de travail déposé, le fruit de ses travaux pourra donner lieu à une modification des tarifs et des conditions de service du Transporteur. Dans ce cas, les intéressés auront l'opportunité de débattre des modifications proposées dans le cadre d'une audience publique, conformément à l'article 31(1) de la Loi.

5. SERVICES COMPLÉMENTAIRES

Le Transporteur propose l'ajout d'un service complémentaire. Il offre ainsi sept services complémentaires dont six font l'objet d'un tarif distinct qui s'ajoute au tarif du service de transport. Le coût du service de Gestion du réseau est, quant à lui, inclus dans le tarif du service de transport.

À l'exception des services de Gestion de réseau et de Réglage de tension, les clients peuvent obtenir les services complémentaires d'autres fournisseurs situés dans la zone de réglage du Transporteur.

5.1 SERVICES DE RÉGLAGE DE TENSION ET DE MAINTIEN DES RÉSERVES TOURNANTE ET ARRÊTÉE

Opinion de la Régie

L'établissement des tarifs de ces services fait intervenir, dans la décision D-2002-95, les paramètres suivants :

- un coût de puissance estimé à 33 % du coût de fourniture pour le Distributeur;
- un coût de fourniture pour le Distributeur de 2,79 ¢/kWh.

Dans le présent dossier, le Transporteur applique à cette même méthodologie un prix de production de 7,5 ¢/kWh équivalent au prix d'approvisionnement des achats de court terme du Distributeur au cours de l'année 2005 selon l'appel d'offres A/O 2004-01 lancé en avril 2004. Cet appel d'offres visait des besoins en énergie. **Aux fins de la présente décision, la Régie retient ce prix de 7,5 ¢/kWh comme l'équivalent d'un prix de marché pour l'énergie.** Elle ne le retient pas, pour les motifs exprimés plus loin, pour la démonstration d'un prix de puissance.

Le Transporteur applique le pourcentage de 33 % au coût de 7,5 ¢/kWh pour évaluer le coût de puissance. Or, l'application de ce pourcentage à un coût d'approvisionnement de court terme en énergie n'assure pas une estimation correcte du coût de la composante puissance observé sur le marché.

Quant au coût de l'énergie, le Transporteur allègue que la fourniture de ces services réduit la capacité du Producteur de livrer de l'énergie sur les marchés externes. Le prix de 7,5 ¢/kWh est donc proposé comme indicateur du prix de marché de la production postpatrimoniale dans le contexte où le besoin de ces services complémentaires ne s'est pas accru.

Cette absence de besoin additionnel est déterminante dans la décision de reporter au moment opportun la modification de la méthodologie du prix de ces services pour s'écarter de la tarification au prix moyen. Une structure de marché particulière est créée par la Loi et le *Décret concernant les caractéristiques de l'approvisionnement des marchés québécois en électricité patrimoniale*⁴⁴. Dans le cadre québécois, un client, le Distributeur, achète suffisamment de ces services complémentaires pour en assurer la disponibilité à l'ensemble de la clientèle du Transporteur. Qui plus est, l'achat de ces services est indissociable de son approvisionnement en électricité patrimoniale.

La proposition du Transporteur vise, par équité, à attribuer une partie du coût de ces services complémentaires aux clients du service de point à point. La Régie est donc placée devant le dilemme suivant: soit elle accorde au fournisseur des services complémentaires une double compensation pour ses services par un traitement similaire de toutes les clientèles du Transporteur, soit elle assure une juste rétribution à ce fournisseur en accordant un traitement différent aux clients du service de point à point⁴⁵. La Régie opte pour la seconde.

Il est primordial pour la Régie d'accorder une compensation liée à la quantité de services fournis et d'éviter le paiement d'une double compensation par les clients de l'activité réglementée de transport d'électricité pris dans leur ensemble⁴⁶. Devant la preuve claire à l'effet que le Transporteur n'acquiert en rien plus de services de réglage de tension et de réserves tournante et arrêtée pour les clients du service de transport de point à point⁴⁷, il est justifié de maintenir la compensation du fournisseur au niveau actuel.

⁴⁴ Décret 1277-2001, 24 octobre 2001, (2001) 133 G.O.2, page 7705.

⁴⁵ Dans le contexte actuel, maintenu par la présente décision, où ces services ne sont applicables que pour alimenter une charge dans la zone de réglage du Transporteur, aucun revenu ne leur est attribuable pour les clients du service de point à point. Voir la pièce HQT-6, document 1, page 7, tableau R-4.2.

⁴⁶ Voir l'Ordonnance 888 « *Promoting Wholesale Competition Through Open Access Non-discriminatory Transmission Services by Public Utilities* », 75 FERC 61,080, aux pages 250 à 252 : « *In response to comments, we offer here some general guidance on ancillary services pricing principles. [...] (3) [...] rates for ancillary services should be cost-based [...] (4) The amount of each ancillary service that the customer must purchase, self-supply, or otherwise procure must be [...] comparable to the obligations to which the transmission provider itself is subject. [...]* » (<http://www.ferc.gov/legal/maj-ord-reg/land-docs/rm95-8-00w.txt>).

⁴⁷ NS, volume 3, pages 280 à 281 et 323 à 326. Voir le commentaire auquel la Régie ne peut souscrire : « *Donc, le Distributeur reçoit le service, il paie le prix du décret. Et vu que le Producteur, lui, peut le vendre à un autre, à ce moment-là le Producteur a droit au crédit. En fait, c'est un peu une question d'infrastructure commune où l'infrastructure est utilisée pour deux utilisateurs.*

Lorsque des services complémentaires additionnels seront requis au-delà de ceux acquis par le Distributeur en vertu du décret, la situation juridique et factuelle présentée à la Régie justifiera la revue de cette méthodologie. Pour l'instant, la modification de la détermination du prix de ces services, sans détermination suffisamment convaincante de leur valeur, sur la base d'un prix de marché, alors qu'aucun achat de service complémentaire n'a eu lieu et qu'aucun marché de tels services n'a été observé, n'apparaît pas raisonnable. Elle est, au mieux, prématurée.

La Régie ne juge pas valide la détermination du coût de puissance proposée et, prenant acte de l'absence de coûts additionnels induits pour les besoins de réserve, **la Régie maintient les tarifs existants pour les services de Réglage de tension, de Réserves d'exploitation – Service de maintien de réserve tournante et Service de maintien de réserve arrêtée. Ces tarifs sont fixés à l'annexe C de la présente décision.**

Enfin, les services complémentaires étant offerts par une entité affiliée, la Régie juge qu'à l'avenir le Transporteur devra faire la démonstration de leurs modalités par le dépôt d'ententes écrites.

Opinion du régisseur Richard Carrier

Je partage la conclusion de mes collègues à l'effet que la démonstration du coût de la composante puissance observé sur les marchés soit insatisfaisante. Toutefois, je ne partage pas les autres motifs référant au fait que le besoin des services complémentaires ne se soit pas accru et que l'on doive prendre acte du fait de l'absence de coûts additionnels induits pour les besoins de réserve.

Les services complémentaires servent tant la charge locale que les utilisateurs du service de point à point. La Régie doit à cet égard, comme elle l'a fait d'ailleurs dans la décision D-2002-95, déterminer un tarif juste et raisonnable pour ces services.

Sur la base de la preuve au dossier, je ne juge pas approprié d'établir le prix des services complémentaires afférents aux transactions de point à point de façon à refléter les caractéristiques de l'approvisionnement patrimonial prévues au décret 1277-2001, lesquelles stipulent que les services complémentaires nécessaires pour en assurer la sécurité et la fiabilité sont inclus dans cet approvisionnement et donc dans le coût moyen de cette

Et à ce moment-là, celui qui la fournit reçoit les revenus des deux, mais ça ne va pas, le revenu ne va pas à l'autre utilisateur, mais il doit aller au fournisseur du service. Mais c'est sûr qu'en définitive le fait que l'on redonne un montant au Producteur, pour lui ça réduit de façon minime le coût de fournir l'électricité patrimoniale parce qu'il fait un double usage de certaines parties. ».

fourniture. Le présent exercice devrait être d'établir des bases raisonnables pour fixer le prix des services offerts par le fournisseur et d'appliquer un tel prix aux services non couverts par l'électricité patrimoniale, lorsque requis.

À cet égard, le type d'équipements à prendre en considération pour établir le coût de ces services peut, tel que le suggère BEMI, tenir compte des caractéristiques des besoins des utilisateurs du service de point à point et tenir compte de la pratique dans l'industrie. Toutefois, une preuve concrète serait nécessaire de la part des intervenants pour s'écarter des critères proposés par le Transporteur.

De plus, la preuve soulève également la nécessité d'établir sur une base suffisamment rigoureuse les modalités de la compensation à offrir au(x) fournisseur(s) des services complémentaires. Les activités de production n'étant pas réglementées en vertu de la Loi, cette compensation doit tenir compte du prix sur le marché pour ce type de produit. À cet égard, un balisage des prix disponibles sur les marchés voisins pour la composante puissance ou pour des produits comparables à ceux offerts serait nécessaire.

En conclusion, étant donné l'absence de démonstration suffisante de la validité de la méthode de détermination des besoins et du coût de puissance proposé, **je maintiendrais inchangés au présent dossier les tarifs existants pour les services de Réglage de tension, de Maintien de la réserve tournante et de Maintien de la réserve arrêtée.**

Enfin, je partage le point de vue de mes collègues à l'effet d'exiger du Transporteur des ententes ou projets d'entente écrits lorsque les services sont acquis auprès d'un affilié, y incluant la démonstration du caractère raisonnable de la proposition et de ses modalités.

5.2 SERVICE DE RÉGLAGE DE FRÉQUENCE

Pour le service de Réglage de fréquence, le Transporteur propose une tarification basée sur un prix de l'énergie de 7,5 ¢/kWh.

Ce service complémentaire est nécessaire au maintien permanent de l'équilibre entre l'offre et la demande et au maintien de la fréquence de 60 hertz du réseau. Le Producteur, fournisseur de ce service, mobilise les moyens de production nécessaires aux fins de la régulation de fréquence. Ses centrales conservent une plage réglante qui se traduit par une perte de rendement estimée à 180 GWh. Son manque à gagner ne peut être évalué par le coût moyen de fourniture mais correspond au prix de marché de l'énergie.

La Régie considère qu'il est justifié de maintenir un tarif fondé sur le coût de l'énergie pour ce service et d'évaluer ce coût sur la base du prix de 7,5 ¢/kWh. **En conséquence, la Régie modifie le tarif du service de Réglage de fréquence. Ces tarifs sont fixés à l'annexe C de la présente décision.**

5.3 SERVICES DE COMPENSATION D'ÉCARTS DE LIVRAISON ET DE RÉCEPTION

Le Transporteur propose d'ajouter le service de Compensation d'écart de réception afin de minimiser les écarts entre la capacité programmée et celle reçue sur le réseau de transport. Il fait valoir que l'absence d'un tel service dans le texte des Tarifs et conditions constitue une carence. Il ajoute qu'il est possible qu'il y ait de plus en plus de producteurs, au cours des prochaines années, qui exportent. Si c'est le cas, le service sera disponible.

Ce nouveau service destiné aux clients du service de transport de point à point est approprié. **Les écarts possibles de réception ne sont pas couverts par le texte des Tarifs et conditions. En conséquence, la Régie accepte que le nouveau service de Compensation d'écart de réception soit ajouté aux services complémentaires offerts par le Transporteur à ses clients du service de point à point.**

BEMI estime que les services de Compensation d'écart de livraison et de réception ne doivent pas être imposés aux réseaux voisins. L'intervenante précise qu'elle et le Transporteur coordonnent leurs actions et opèrent leurs interconnexions conformément à la convention d'exploitation qui les lie.

Le Transporteur affirme, pour sa part, qu'il est capable d'identifier les transactions que BEMI fait à titre de client du service de transport de point à point et celles à titre de réseau voisin. Par conséquent, il réaffirme sa volonté de facturer le tarif applicable des services complémentaires aux transactions que BEMI effectue à titre de client du service de point à point.

« Quand Brascan livre à Hydro-Québec Distribution, c'est Hydro-Québec Distribution qui fait la réservation sous forme de ressource désignée. Et quand c'est Brascan qui fait un « wheel-through » ou qui fait une réservation, c'est Brascan. On le sait. On est capable de distinguer tout ça dans notre système »⁴⁸.

⁴⁸ NS, volume 3, pages 285-286.

La Régie accepte l'argument à l'effet que ces services ne s'appliquent pas aux transactions de BEMI à titre de réseau voisin. Par contre, tous les clients devant être traités équitablement et sans discrimination, ces services s'appliquent aux réservations de BEMI à titre de client du service de point à point.

Concernant la tarification des services de Compensation d'écart de livraison et de Compensation d'écart de réception, le Transporteur traite de façon asymétrique les pénalités et les crédits. Si une livraison est supérieure à la programmation, le tarif proposé est établi à partir d'un prix d'énergie de 7,5 ¢/kWh majoré de 50 %. À l'inverse, le crédit accordé est établi à partir du coût moyen de l'énergie de 2,79 ¢/kWh diminué de 50 %. Selon le Transporteur, lorsque le client reçoit une quantité de puissance inférieure à celle livrée au point de réception, le fournisseur du service d'écart de livraison reçoit une quantité imprévue d'électricité qui n'a alors qu'une faible valeur. La tarification des services de Compensation d'écarts de livraison et de réception se veut donc dissuasive afin d'assurer que la clientèle des services de transport programme correctement ses livraisons d'électricité.

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.**

5.4 APPLICATION AUX SERVICES DE TRANSPORT DE POINT À POINT

Le Transporteur propose enfin d'élargir l'application des services complémentaires Réglage de fréquence et Réserves d'exploitation – Service de maintien de réserve tournante et Service de maintien de réserve arrêtée à toutes les réservations de service de transport de point à point. Cette proposition modifie les Tarifs et conditions actuels qui prévoient une application limitée de ces services à l'alimentation d'une charge dans la zone de réglage du Transporteur.

L'application demandée des services Réglage de fréquence, Maintien de réserve tournante et Maintien de réserve arrêtée à l'ensemble des transactions du service de transport est contestée par BEMI. La Régie n'est pas convaincue qu'une telle proposition reflète la

pratique courante de l'industrie. **Dans les circonstances, la Régie maintient l'application de ces services à l'alimentation d'une charge dans la zone de réglage seulement.** Le changement demandé peut avoir des répercussions sur l'accès au réseau du Transporteur et la Régie est d'avis que la proposition du Transporteur devra faire l'objet d'un premier examen dans le cadre du groupe de travail avec les utilisateurs des services de point à point.

5.5 SERVICES COMPLÉMENTAIRES POUR LA CHARGE LOCALE

Le Transporteur propose de retirer deux services complémentaires associés à l'alimentation de la charge locale, soit les services de Compensation pour écart de réception et de Maintien de la qualité de l'onde produite.

Dans le cas de la Compensation des écarts de réception, les ententes entre le Distributeur et ses fournisseurs y pourvoient, de sorte qu'il n'est plus nécessaire de lui offrir ce service. Quant au Maintien de la qualité de l'onde produite, elle fait partie des exigences de raccordement des centrales et des charges au réseau. Il n'est donc pas nécessaire.

La Régie accepte la proposition du Transporteur de retirer ces deux services complémentaires de ses Tarifs et conditions.

6. CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ

Le Transporteur propose plusieurs modifications au texte des Tarifs et conditions afin de répondre aux besoins de sa clientèle ainsi qu'aux attentes de la Régie et pour assurer la compatibilité de ses services de transport avec ceux des réseaux voisins. Les principales modifications touchent les sujets suivants :

- Raccordement de centrales;
- Point HQT;
- Ajouts au réseau lors de service temporaire;
- Solvabilité et gestion du risque de crédit;
- Services complémentaires;
- Énergie d'urgence;
- Conventions de service de transport de point à point.

Après analyse, à la lumière de l'article 49 (7) de la Loi, la Régie accepte les modifications proposées au texte des Tarifs et conditions détaillées à la pièce HQT-5, document 3, sous réserve de ce qui suit. Le texte approuvé par la Régie est reproduit à l'Annexe D de la présente décision.

6.1 AJOUTS AU RÉSEAU

6.1.1 RACCORDEMENT DE CENTRALES AU RÉSEAU DE TRANSPORT ET DE DISTRIBUTION (ARTICLE 12A)

Ajouts au réseau et neutralité tarifaire

Opinion de la Régie

Le Transporteur propose d'ajouter un article 12A aux Tarifs et conditions pour définir les modalités du raccordement de centrales au réseau de transport et de distribution.

L'article 12A.2 « Achats de services de point à point ou remboursement » présente trois options permettant au Transporteur de couvrir les coûts encourus pour l'intégration d'une nouvelle source de production au réseau.

La première option (article 12A.2i) consiste pour le client à signer une convention de service pour un service de transport ferme de long terme dont la valeur actualisée des paiements pendant sa durée est au moins égale aux coûts encourus par le Transporteur, moins tout montant qui lui est remboursé, pour assurer l'intégration de la source de production.

La deuxième option (article 12A.2ii) consiste à signer un engagement d'achats de services de transport ferme ou non ferme de point à point, de type "take or pay", pour un montant au moins égal en valeur actualisée aux coûts encourus par le Transporteur, moins tout montant remboursé à celui-ci, pour assurer l'intégration de la source de production.

La troisième option (article 12A.2iii) consiste à rembourser immédiatement au Transporteur un montant égal en valeur actualisée aux coûts encourus par celui-ci pour assurer l'intégration de la source de production.

À des fins de compréhension des options proposées, le Transporteur réfère au dossier R-3497-2002 relatif au raccordement de la centrale de la Toulnostouc au réseau de transport où l'ajout de la production de cette centrale permet d'augmenter les revenus attendus du

service de point à point. Cette augmentation de revenus correspond à la garantie d'achat incluse dans l'entente de raccordement convenue entre le Transporteur et le producteur, et permet de récupérer les coûts encourus par le Transporteur pour l'intégration de cette centrale.

Selon le RNCREQ, les trois options proposées ne sont pas équivalentes pour assurer le remboursement des coûts encourus pour un projet spécifique. La deuxième option lui serait acceptable si un producteur exploite une seule centrale dans la zone de réglage du Transporteur. Dans les cas où le producteur opère d'autres centrales dans la zone de réglage du Transporteur et où il fait du courtage en utilisant le réseau de transport de ce dernier, rien n'assure que les revenus résultant de la production de la nouvelle centrale suffisent à couvrir les coûts encourus par le Transporteur pour son intégration.

Le même raisonnement s'applique à la première option. Un producteur qui possède déjà des conventions de service de point à point fermes de long terme pourrait ne pas renouveler une réservation existante et utiliser sa nouvelle réservation pour faire ses transactions qu'il ferait de toute façon. Cette opération est réalisable en vertu de l'article 22.1 des Tarifs et conditions.

L'objectif de l'article 12A.2 est d'assurer que tout nouveau raccordement de centrale génère des revenus additionnels qui permettent de couvrir les coûts qui y sont associés. Cet objectif est assuré par la neutralité tarifaire dont les modalités s'adaptent aux circonstances particulières de chaque projet. L'enjeu, pour la Régie, est d'assurer de façon raisonnable l'atteinte de l'objectif tout en assurant un traitement équitable et non discriminatoire tant aux nouveaux clients qu'à ceux présents sur le réseau. C'est là que réside le choix à faire par la Régie dans l'intérêt public.

Dans ce cadre, la troisième option assure le remboursement des coûts encourus pour le raccordement et remplit l'objectif poursuivi : elle est donc acceptable. La deuxième option est aussi acceptable si le producteur exploite une seule centrale dans la zone de réglage du Transporteur. Si le producteur opère d'autres centrales, il pourrait s'ensuivre un interfinancement en faveur de la centrale nouvellement raccordée. Rien n'assure, dans la formulation proposée par le Transporteur de cette option, que les revenus résultant du branchement de la nouvelle source de production suffisent à couvrir les coûts encourus pour son intégration.

La Régie juge la deuxième option acceptable, dans la mesure où la nouvelle production génère des revenus suffisants pour couvrir les coûts encourus du Transporteur. La Régie souhaite éviter des situations de manque à gagner telles que celles constatées pour

l'intégration des productions éoliennes de Mont Miller et Mont Copper. À cette fin, les revenus pris en compte aux fins de la garantie d'achat seront présumés correspondre au produit de la nouvelle production injectée sur le réseau au point de raccordement par le tarif du service de point à point contracté et, à défaut, du service horaire non ferme.

Concernant la première option, elle est adéquate dans la mesure où l'engagement ferme de long terme conclu avec le producteur génère des revenus additionnels sur une période suffisante pour assurer la neutralité tarifaire du projet.

Pour la Régie, la présence, requise par la première option, d'une convention de service ferme à long terme procure à la clientèle existante du Transporteur une garantie forte assurant le financement des ajouts au réseau. Le risque de modification sur une base non ferme des réservations de long terme actuelles d'un client ne justifie pas l'ajout d'une mesure de l'énergie injectée sur le réseau au même titre que pour la seconde option de l'article 12A.2.

Il n'existe, dans les faits, que quatre conventions de service de point à point de long terme et qu'un seul client, le Producteur. Trois de ces quatre conventions ne valent que pour une année, ne laissant qu'un contrat pour 45 MW sur la ligne CRT pour une durée de près de 20 ans⁴⁹. Le risque que le Producteur, en application de l'article 22.1 des Tarifs et conditions, change cette réservation au profit d'une autre, non ferme, est limité. Il l'est par les conséquences d'un tel geste qui comprennent la perte de priorité d'utilisation du réseau et de ses interconnexions par le client et la perte d'appariement du risque. Il y aurait, pour le client, absence de corrélation entre son engagement de fournir l'électricité et ses réservations sur le réseau de transport pour s'acquitter de son obligation.

La Régie ne perçoit pas ce risque comme suffisant pour imposer au Transporteur le fardeau réglementaire et de gestion d'assurer le suivi annuel de la mesure de l'énergie injectée et d'en faire rapport à la Régie. Dans l'ensemble, la présence d'une convention de service ferme à long terme assure un traitement juste et équitable à l'ensemble des clients du Transporteur, actuels et nouveaux. De plus, cette décision crée un incitatif désirable si elle encourage les nouveaux clients du Transporteur à s'engager par des conventions de service ferme de long terme.

Enfin, la mesure de l'énergie servant à déterminer le montant de l'engagement financier du client par sa multiplication par le tarif payé, l'article 12A.2 des Tarifs et conditions devra être revu par la Régie dans la mesure où elle adopte, un jour, une politique de rabais.

⁴⁹ Pièce HQT-6, document 7, pages 24 et 25.

Ces décisions se justifient dans le contexte de marché du Québec puisque tous les nouveaux ajouts pour le raccordement de centrales sont intégrés à la base de tarification du Transporteur. Le risque entier y est supporté, au premier abord, par les usagers existants du réseau. Dans ce contexte, une garantie suffisamment forte est requise pour protéger ces derniers contre les risques associés aux ajouts au réseau.

Il incombe au Transporteur de s'assurer d'obtenir une telle garantie de la part de ses nouveaux clients producteurs afin d'assurer la neutralité tarifaire de chaque ajout au réseau pris individuellement. **En conséquence, la Régie accepte la proposition d'article 12A.2 aux Tarifs et conditions avec les changements suivants :**

- 1. Pour l'option i), le terme de la convention de service ferme de long terme doit être suffisamment long pour assurer la neutralité tarifaire;**
- 2. Pour l'option ii), l'énergie injectée doit être mesurée au point de raccordement de la centrale avec le réseau pour assurer la neutralité tarifaire de l'ajout de nouveaux raccordements ; et**
- 3. L'option iii) est adoptée telle quelle.**
- 4. Enfin, le choix de l'option appartient au Transporteur qui doit s'assurer de rencontrer l'objectif poursuivi par la Régie.**

La Régie demande au Transporteur de déposer dans le cadre de son Rapport annuel en vertu de l'article 75 de la Loi, pour assurer le respect du suivi de ses décisions, le détail de l'énergie injectée au point de raccordement par chaque nouvelle centrale aux fins du calcul de la garantie financière du client.

De plus, elle lui demande de déposer lors de l'ajout de ces actifs à sa base de tarification, les nouvelles ententes de raccordement signées concernant les projets de moins de 25 M\$. Ces ententes sont nécessaires à la Régie pour établir la base tarifaire du Transporteur en vertu de l'article 49 (1) de la Loi.

Opinion du régisseur Richard Carrier

L'objectif de l'article 12A.2, selon le Transporteur, est de s'assurer que tout nouveau raccordement de centrale entraîne des revenus qui permettent de couvrir les coûts qui y sont associés. Tel que le mentionne ce dernier, les choix offerts au client tiennent compte du fait qu'un client peut raccorder une centrale et ensuite l'utiliser en souscrivant à plus d'un service de transport.

La troisième option assure adéquatement l'objectif de neutralité tarifaire et est vérifiable : elle est donc acceptable.

Tel que mentionné en preuve par l'expert du RNCREQ, les première et deuxième options permettent de rencontrer l'objectif si le producteur exploite une seule centrale dans la zone de réglage du Transporteur. Si tel n'est pas le cas, rien n'assure, dans la formulation proposée par le Transporteur des options 12A.2 i) et 12A.2 ii), que les revenus résultant du raccordement de la nouvelle source de production suffisent à couvrir les coûts encourus pour son intégration.

L'exigence de neutralité tarifaire peut être rencontrée, en de telles circonstances, par la prise en compte, aux fins de la garantie d'achat, des revenus additionnels induits par la nouvelle production injectée sur le réseau au point de raccordement. Toutefois, à mon avis, une telle clause apparaît requise tant dans l'option 12A.2 i) que dans l'option 12A.2 ii) puisque le choix par le client de l'un ou l'autre des services de transport ne change en rien la condition première qui est d'assurer des paiements en valeur actualisée au moins égaux aux coûts encourus.

Ces modalités, bien que plus contraignantes que celles proposées par le Transporteur, s'avèrent nécessaires sur la base de la preuve présentée au présent dossier et constituent un cadre de référence clair pour leur application. À cet égard, je laisserais une certaine flexibilité au Transporteur de pouvoir convenir avec un client, en fonction du contexte propre à un projet donné, de toute modalité contractuelle produisant un effet équivalent à celui recherché au paragraphe précédent et, le cas échéant, de soumettre ces modalités à la Régie pour approbation.

Enfin, je considère que le choix de l'option doit appartenir au promoteur, lequel pourra choisir celle qui convient le mieux à son contexte d'affaires, la responsabilité du Transporteur étant de s'assurer que les modalités convenues respectent les exigences formulées par la Régie.

En ce qui concerne le texte des Tarifs et conditions, j'inclurais les 3 options telles que présentées par le Transporteur, les modalités exactes de chaque entente devant être établies, comme mentionné précédemment, au cas par cas selon le contexte propre à chaque dossier en respectant les principes de la présente décision.

Notion de coûts encourus

La notion de coûts encourus utilisée dans l'article 12A.2 comprend les coûts réellement encourus pour le projet et, dans le cas où des équipements ayant une durée de vie utile et des coûts inférieurs sont utilisés, ces coûts doivent, pour les fins de la garantie financière, être basés sur le coût d'équipements neufs.

«...Bien que la Régie reconnaisse que la réutilisation d'équipements en inventaire ou retirés du réseau témoigne d'une saine gestion, elle est d'avis que le calcul des coûts totaux du projet, pour les fins du calcul de l'Engagement d'achat, devrait refléter des coûts d'équipements neufs et ce, afin d'éviter que certains des coûts effectifs du projet n'aient à être supportés indûment par le reste de la clientèle »⁵⁰.

La Régie note d'ailleurs la volonté du Transporteur exprimée à l'audience de se conformer à cette décision⁵¹.

Pour l'application de l'article 12A des Tarifs et conditions, la garantie pour les coûts encourus est basée sur le coût d'équipements neufs et non sur la valeur nette des actifs. Cette modalité vise, comme la précédente, à assurer que les ajouts au réseau respectent l'objectif de neutralité tarifaire sur l'ensemble de la période considérée.

6.1.2 POLITIQUE DU TRANSPORTEUR RELATIVE AUX AJOUTS AU RÉSEAU DE TRANSPORT (APPENDICE J)

Contribution maximale

Dans la décision D-2002-95, la Régie a limité le montant qui peut être intégré à la base de tarification à titre d'ajout au réseau de transport réalisé pour répondre aux besoins de la clientèle afin d'en assurer la neutralité tarifaire.

Selon la méthode en vigueur, le montant maximal que le Transporteur peut assumer pour les ajouts au réseau correspond à la valeur actualisée du tarif de transport annuel pour une période de 20 ans, en considérant des frais d'entretien et d'exploitation estimés à 15 % de l'investissement, de même que les taxes applicables. Le montant maximal de cette contribution fut fixé pour l'année témoin 2001 à 522 \$/kW. Le Transporteur propose de

⁵⁰ Décision D-2004-187, dossier R-3527-2004, 7 septembre 2004, page 8.

⁵¹ NS, volume 3, page 293.

réviser ce montant selon la même méthodologie en utilisant les paramètres financiers de la décision D-2005-63⁵² pour le porter à 560 \$/kW.

Cette proposition est cohérente avec les décisions antérieures de la Régie et n'a pas fait l'objet de contestation. **En conséquence, la Régie fixe à 560 \$/kW le montant maximal que le Transporteur peut intégrer à sa base de tarification pour tout ajout au réseau de transport réalisé pour répondre aux besoins de la clientèle.**

Contribution des postes de départ

Selon la Politique du Transporteur portant sur les ajouts au réseau de transport pour l'intégration d'une centrale, le poste de départ comprend la partie haute tension du poste, incluant la borne basse tension du transformateur-élévateur.

Comme le poste de départ est généralement réalisé par le producteur lors de la construction des aménagements de la centrale de production et que ce poste fait partie du réseau de transport, le Transporteur doit en rembourser le coût au producteur. Cependant, afin d'éviter tout surdimensionnement des équipements, la Régie a fixé une contribution maximale que le Transporteur peut inclure dans sa base de tarification pour leur réalisation. Cette contribution est différente selon le niveau de tension de la partie haute tension du poste de départ⁵³. Elle correspond au coût d'un poste selon des paramètres standards, incluant une majoration de 15 % pour tenir compte des frais d'entretien et d'exploitation durant une période de 20 ans.

Le Transporteur demande de reconduire les montants approuvés dans la décision D-2002-95 et propose d'ajouter les montants applicables aux centrales appartenant à Hydro-Québec. Dans ce cas, la majoration de 15 % ne s'applique pas puisque l'entretien est à la charge du Transporteur.

Après examen du coût des postes de départ pour les projets réalisés récemment et en cours de réalisation, la Régie constate des écarts importants par rapport aux montants de la contribution maximale. La Régie n'a pu obtenir des explications convaincantes de ces écarts. Il lui est ainsi difficile de statuer sur la raisonnable des montants de la contribution maximale. **À défaut d'un examen de la question, elle reconduit les contributions maximales actuelles pour les postes de départ et accepte la distinction à faire pour les centrales appartenant à Hydro-Québec.**

⁵² Dossier R-3549-2004, Phase 1, 15 avril 2005.

⁵³ Pièce HQT-5, document 3, Tarifs et conditions, Appendice J, feuille 203.

TABLEAU 3
CONTRIBUTION DES POSTES DE DÉPART

Haute tension du poste de départ	Contribution maximale du Transporteur	
	Centrales n'appartenant pas à Hydro-Québec	Centrales appartenant à Hydro-Québec
Moins de 44 kV	35 \$/kW	30 \$/kW
Entre 44 et 120 kV	55 \$/kW	48 \$/kW
Plus de 120 kV	95 \$/kW	83 \$/kW

La Régie veut s'assurer que ces contributions maximales reflètent le coût réel pour un poste de départ en fonction des facteurs qui influencent leur choix et leur coût. Il est probable que ces facteurs comprennent le niveau de tension, la taille et la localisation de la centrale raccordée, ainsi que le caractère aérien ou souterrain de la centrale.

La Régie demande au Transporteur de déposer, d'ici le 31 octobre 2006, une étude portant sur les coûts minimaux des postes selon les facteurs qui en influencent le choix et le coût. Cette étude devrait être confiée ou supervisée par un consultant indépendant. Les résultats de cet examen devront mettre en évidence les paramètres techniques d'un poste standard de type aérien respectant les critères de fiabilité habituels de l'industrie.

Cas de la double transformation

Le Transporteur demande que les valeurs de la contribution maximale soient doublées dans le cas où il y a double transformation, comme c'est le cas pour l'intégration de la production éolienne.

De plus, le Transporteur propose de clarifier la définition du poste de départ dans le cas de la production éolienne en ajoutant à la section B.1 de l'Appendice J des Tarifs et conditions la mention « *ainsi que tout appareillage et ligne reliant entre eux les différents paliers de transformation* ».

Dans le présent dossier, aucun participant ne s'est opposé à la proposition du Transporteur. **La Régie accepte la proposition du Transporteur de doubler le plafond de contribution maximale pour les postes de départ pour la production éolienne. La balise de neutralité tarifaire applicable est celle de 560 \$/kW.** Cette balise s'applique tant à la simple qu'à la double transformation. Toutefois, faute d'une justification convaincante et afin d'éviter tout surdimensionnement éventuel des équipements, la Régie reverra tant l'opportunité d'un

double plafond que le niveau de ce plafond dans le cadre de l'étude relative à la définition des postes de départ justifiant les niveaux des contributions maximales.

6.2 PRIORITÉS D'UTILISATION DES INTERCONNEXIONS

Le Transporteur présente un tableau indiquant les priorités d'utilisation des interconnexions qu'il accorde en mode importation et en mode exportation.

La priorité de niveau 1 concerne le service pour l'alimentation de la charge locale avec une ressource désignée du Distributeur ainsi que le service de point à point ferme de long terme.

En commercialisant les capacités de transport résiduelles auprès de la clientèle des services de transport de point à point, le Transporteur optimise l'utilisation de son réseau et partant, réduit la part du revenu requis assumée par la charge locale. La responsabilité ultime du revenu requis repose sur la charge locale comme l'a souligné la *Federal Energy Regulatory Commission* (FERC) à la page 136 de son Ordonnance 888-A :

« We note that network service is founded on the notion that the transmission provider has a duty to plan and construct the transmission system to meet the present and future needs of its native load and, by comparability, its third-party network customers. In return, the native load and third-party network customers must pay all of the system's fixed costs that are not covered by the proceeds of point-to-point service. This means that native load and third-party network customers bear ultimate responsibility for the costs of both the capacity that they use and any capacity that is not reserved by point-to-point customers ».

Il est légitime d'accorder à la charge locale et au service de point à point ferme de long terme la priorité d'utilisation des installations du réseau de transport nécessaires pour desservir leurs besoins. Les dépenses et les investissements relatifs au réseau de transport servant à répondre aux besoins de ces clients, cette priorité est justifiée.

Le niveau 2 de priorité est accordé au service de point à point ferme de court terme alors que le niveau 4 est réservé aux transactions non fermes. Ces priorités sont conformes à la structure du tarif pro forma de la FERC et sont justifiées.

La priorité de niveau 3 en mode réception proposée s'applique aux ressources non désignées pour alimenter la charge locale, dont les importations du Producteur pour l'alimentation de la charge locale afin d'assurer la satisfaction du contrat patrimonial. Or, cette priorité n'est

prévue au tarif pro forma que pour le Distributeur⁵⁴. On ne peut y lire ni dans le tarif pro forma, ni au *Décret concernant les caractéristiques de l'approvisionnement des marchés québécois en électricité patrimoniale*⁵⁵, qu'elle s'applique au Producteur.

D'un côté, l'ACEF de Québec demande que la charge locale ait priorité sur l'ensemble des services de point à point fermes et non fermes. De l'autre, selon BEMI, la priorité de niveau 3 donne au Producteur une priorité en mode importation sur toute demande de service de point à point non ferme de court terme. Elle constitue un traitement privilégié en sa faveur.

Dans les faits, quand le Producteur importe, le Transporteur présume qu'il alimente la charge locale. Cependant, le Producteur réalise également des activités d'arbitrage. Afin d'éviter un traitement préférentiel, en l'absence d'information permettant de distinguer en temps réel les importations pour l'alimentation de la charge locale des transactions d'arbitrage, le Producteur doit être traité de la même façon que l'ensemble des autres clients du Transporteur, sans privilège pour ses importations.

Pour la charge locale, la Régie reste sensible aux motifs soumis pour justifier la priorité de niveau 3. Son analyse doit prendre en compte non seulement l'intérêt de la charge locale de sécuriser son approvisionnement patrimonial, mais aussi celui des autres participants au marché d'obtenir un accès non discriminatoire au réseau du Transporteur. Cette philosophie d'accès ouvert et non discriminatoire au réseau est une composante fondamentale de l'ensemble de la structure réglementaire du transport de l'électricité au Québec et en Amérique du Nord.

Dans ce cadre, la Régie retient que la charge locale et le service de point à point ferme de long terme sont prioritaires. En plus, le Distributeur désigne les ressources annuellement et peut aussi désigner, en tout temps, les ressources additionnelles qu'il juge nécessaires à la desserte de ses clients⁵⁶.

Par la nature de ses activités et l'horizon actuel de la planification de ses approvisionnements, le Distributeur peut devoir combler des besoins additionnels à ceux prévus au début ou en cours d'année. La Régie est donc disposée, pour lui accorder un accès au réseau qui tient compte de son rôle et de ses moyens, à maintenir sa priorité de niveau 3 pour les fins de la desserte de la charge locale par des importations directes de court terme.

⁵⁴ Voir l'équivalent, pour les Tarifs et conditions, aux articles 28.4 et 36.3.

⁵⁵ Décret 1277-2001, 24 octobre 2001, (2001) 133 G.O.2, page 7705.

⁵⁶ Tarifs et conditions, article 36.3.

Le besoin d'une telle priorité pour le Distributeur étant fonction de ses moyens d'approvisionnement, elle pourra être revue au fil de l'évolution du marché québécois.

La Régie n'est toutefois pas convaincue du besoin d'accorder cette priorité au fournisseur du Distributeur qu'est le Producteur pour les fins de l'approvisionnement patrimonial, comme le mentionne BEMI. Après les réservations de long terme, le Transporteur commercialise par le service de point à point de court terme les capacités restantes de son réseau que le Producteur et les autres participants au marché peuvent réserver en respectant les tarifs et les conditions de service habituels, incluant les priorités disponibles⁵⁷.

Bien que le décret patrimonial mentionne que l'électricité fournie par le Producteur au Distributeur peut être « produite ou achetée » par lui, il n'exclut en rien que le Producteur soit assujéti, comme tous les clients, au respect des tarifs et des conditions d'accès non discriminatoire au réseau de transport.

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

La Régie ne peut déduire une priorité d'accès aux interconnexions de cet article 1 du décret patrimonial, sans devoir y ajouter des mots qui n'y sont pas.

La Régie accepte en partie seulement la priorité 3 en mode réception proposée par le Transporteur⁵⁸. Elle la modifie pour ajouter que cette priorité ne peut être exercée que par le Distributeur.

⁵⁷ Le texte des Tarifs et conditions, à ses articles 13.3 et 14.3 prévoit d'ailleurs que le Producteur, tout comme le Distributeur, est assujéti aux tarifs et conditions du service de point à point pour ses ventes à des tiers. Dans l'esprit de la séparation fonctionnelle de Hydro-Québec sous-jacente aux Tarifs et conditions, le Producteur et le Distributeur sont, l'un par rapport à l'autre, des tiers.

⁵⁸ Pièce HQT-5, document 1, page 13.

TABLEAU 4
PRIORITÉ DES INTERCONNEXIONS

Livraisons (exportation)	Réception (importation)
1. Service de point à point long terme (un an et plus) ferme	1. Service pour l'alimentation de la charge locale avec une ressource désignée du Distributeur, ainsi que service de point à point à long terme (un an et plus) ferme
2. Service de point à point de court terme ferme 2.1 Mensuel 2.2 Hebdomadaire 2.3 Quotidien	2. Service de point à point de court terme ferme 2.1 Mensuel 2.2 Hebdomadaire 2.3 Quotidien
3. s.o	3. Service pour l'alimentation de la charge locale avec une ressource non désignée. <u>Cette priorité ne peut être exercée que par le Distributeur.</u>
4. Service de point à point de court terme non ferme 4.1 Mensuel 4.2 Hebdomadaire 4.3 Quotidien 4.4 Horaire	4. Service de point à point de court terme non ferme 4.1 Mensuel 4.2 Hebdomadaire 4.3 Quotidien 4.4 Horaire

6.3 ÉNERGIE D'URGENCE

Le Transporteur propose d'ajouter les articles 1.19.1 et 7A aux Tarifs et conditions pour prévoir les modalités de traitement de l'énergie d'urgence en mode livraison et en mode réception.

Conformément aux pratiques usuelles des services publics et en particulier aux exigences du *North American Reliability Council* (NERC) et du *Northeast Power Coordinating Council* (NPCC)⁵⁹, le Transporteur doit livrer de l'énergie d'urgence à une zone de réglage voisine, sur demande de cette dernière. À ce titre, il facture la zone de réglage réceptrice selon la formule de prix applicable et paie le fournisseur d'énergie d'urgence.

⁵⁹ *Emergency Operation Criteria*, NPCC document A-3, adopté le 25 janvier 1982, tel que révisé.

De même, en situation d'urgence, le Transporteur demande que lui soit livrée de l'énergie par une zone de réglage voisine. Il paie le prix établi par la zone de réglage voisine et émet une facture au Distributeur qui en a fait la demande et qui doit en acquitter le prix dans les 20 jours suivant sa réception.

Les articles proposés ont pour objectif de faire état de l'obligation du Transporteur d'effectuer ou de recevoir des livraisons d'énergie d'urgence des réseaux voisins conformément à la pratique généralement observée. Bien que le Transporteur ne soit ni celui qui achète, ni celui qui utilise cette énergie d'urgence, mais celui qui la transporte, il doit en assumer la responsabilité à titre d'opérateur de la zone de réglage, garant de sa fiabilité. Modifier une telle pratique ne correspondrait pas à l'esprit des Tarifs et conditions et aux obligations imposées au Transporteur par le NERC et le NPCC.

L'énergie d'urgence est requise pour rétablir la réserve selon les critères du NERC et du NPCC. La Régie est d'avis que le Transporteur est responsable de l'obtention des ressources requises au maintien de la fiabilité du réseau. Comme opérateur de réseau, le Transporteur a la responsabilité de maintenir un niveau de fiabilité qui ne met pas en danger les réseaux voisins et, pour cela, il conclut des conventions d'interconnexion qui stipulent les obligations mutuelles d'assistance des réseaux en cas d'urgence⁶⁰. C'est dans cette perspective d'entraide, à des fins autres que purement commerciales, que doivent être vues la livraison et la réception d'énergie d'urgence. À ce titre, le Transporteur bénéficie de l'électricité d'urgence.

Cette obligation du Transporteur envers les réseaux voisins exige une responsabilité directe qui excède celle du simple mandataire. Cette responsabilité est mieux allouée au Transporteur qu'au fournisseur de l'énergie d'urgence qui, d'une part, se voit contraint de la fournir sur simple ordre du Transporteur et, d'autre part, ne possède aucun lien direct avec son acheteur.

Pour ces raisons, la Régie est d'avis que les articles 1.19.1 et 7A ne sont pas requis et elle en rejette l'ajout aux Tarifs et conditions.

⁶⁰ Par exemple, la Convention d'interconnexion entre NYISO et Hydro-Québec TransÉnergie du 21 octobre 2002, pièce BEMI-8B.

6.4 CONVENTION DE SERVICE DE TRANSPORT DE POINT À POINT

Le Transporteur propose d'introduire une convention de service parapluie unique applicable à tous les services de point à point de court terme, fermes et non fermes. Il modifie, en conséquence, le libellé de l'Appendice B des Tarifs et conditions pour permettre à un client d'effectuer de nombreuses transactions de service de court terme sans signer une convention pour chacune d'elles.

Cette mesure favorise l'efficacité et simplifie les transactions. La Régie accepte la modification du texte de l'Appendice B, telle que soumise par le Transporteur.

6.5 AUTRES

Le Transporteur propose de modifier l'article 1.9 des Tarifs et conditions, ce à quoi l'ACEF de Québec s'oppose au motif qu'Hydro-Québec a l'obligation de desservir la charge locale en priorité.

La Régie ne partage pas les craintes de l'intervenante. La modification n'a pas pour effet d'amoindrir la responsabilité du Transporteur à l'égard du Distributeur. L'obligation du Transporteur de planifier, construire et exploiter le réseau de manière à répondre aux besoins du Distributeur est prévue à l'article 36.2 des Tarifs et conditions. La modification proposée en est une de concordance avec le libellé de la Loi et de la loi constitutive d'Hydro-Québec⁶¹, et la Régie l'accepte.

L'ACEF de Québec demande aussi à la Régie de retirer la référence aux bris ou accidents de machines et de l'équipement à l'article 10.1 des Tarifs et conditions qui traite des cas de force majeure. **La Régie rejette cette demande de modification de l'article 10.1.** L'ACEF de Québec n'a pas démontré le bénéfice pouvant résulter d'un tel amendement puisqu'il est incorrect de prétendre que tous les bris seront considérés comme des cas de force majeure. La Régie comprend plutôt, conformément au droit commun, que le Transporteur doit démontrer que l'événement rencontre les critères de la force majeure, soit un événement extérieur, que celui-ci ne peut prévoir, auquel il ne peut résister et qui a rendu absolument impossible l'exécution de l'obligation.

⁶¹ *Loi sur Hydro-Québec*, L.R.Q. c. H-5.

Le Transporteur propose l'ajout d'une clause d'exonération de responsabilité à l'article 10.2 des Tarifs et conditions. **La Régie rejette la proposition du Transporteur.** La preuve ne démontre pas que le Transporteur est exposé à un risque qui nécessite une clause d'exonération complète, notamment en présence de l'article 10.1 relatif aux cas de force majeure.

Le Transporteur propose d'ajouter des dispositions concernant la solvabilité, la gestion du risque et le non paiement aux articles 11.1 à 11.3 des Tarifs et conditions. **La Régie rejette la modification à l'article 11.1 au motif que les moyens prévus au texte actuel sont suffisants pour vérifier adéquatement la solvabilité du client. Les articles 11.2 et 11.3 sont acceptés, sauf en ce qui a trait au deuxième paragraphe de l'article 11.3.** La Régie juge que la compensation avec les affiliés des clients du service de transport constitue une condition de service exorbitante du droit contractuel alors que le Transporteur n'a pas fait la démonstration d'un besoin réel.

7. RÉTROACTIVITÉ

Le Transporteur demande à la Régie de l'autoriser à appliquer ses nouveaux tarifs à compter du 1^{er} janvier 2005 pour lui permettre de récupérer l'ensemble du coût total de la prestation du service établi à 2 591,0 M\$. Le Transporteur demande également d'être autorisé à appliquer les modifications aux conditions des services de façon rétroactive à compter du 1^{er} janvier 2005.

Pour disposer de ces demandes, la Régie distingue les tarifs des services de transport, déterminés sur la base du revenu requis, des tarifs des services complémentaires et des conditions des services.

7.1 **RÉTROACTIVITÉ DES TARIFS DES SERVICES DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ**

Lors de la Phase 1, le Transporteur demandait que les tarifs existants du service de transport d'électricité soient déclarés provisoires à compter du 1^{er} janvier 2005.

Dans sa décision D-2004-253⁶², la Régie a déclaré provisoires, à compter du 1^{er} janvier 2005, les tarifs existants du service de transport. La Régie a jugé prématuré de se prononcer sur l'application rétroactive des tarifs au 1^{er} janvier 2005, sans une connaissance de ceux-ci et de leurs conséquences sur la clientèle du Transporteur. En conséquence, la Régie réservait sa décision sur la demande de rétroactivité à l'issue de la Phase 2.

Conformément à cette décision, le Transporteur réitère sa demande afin que les tarifs génèrent les revenus requis approuvés par la Régie dans sa décision D-2005-63⁶³.

La Régie autorise le Transporteur à appliquer rétroactivement les tarifs pour le service de transport à compter du 1^{er} janvier 2005. L'application rétroactive des tarifs est nécessaire pour permettre au Transporteur de récupérer le revenu requis autorisé par la Régie dans sa décision D-2005-63, incluant le rendement sur la base de tarification. À cet effet, les clients du Transporteur ont été informés, par un avis sur le site OASIS, que ces tarifs étaient susceptibles d'être révisés à compter du 1^{er} janvier 2005.

Cette approbation s'accompagne toutefois d'une mise en garde. La Régie partage la position des intervenants à l'effet que le Transporteur doit prévoir une durée raisonnable pour permettre le traitement de son dossier tarifaire avant la date d'application prévue pour ses tarifs de transport⁶⁴. En l'espèce, le Transporteur a déposé sa demande trois mois avant la date d'application proposée des tarifs, un délai que la Régie pourrait juger insuffisant à l'avenir en l'absence de circonstances exceptionnelles. L'application rétroactive des tarifs doit rester une mesure exceptionnelle pour assurer la sécurité juridique des transactions avec le Transporteur. Il s'agit d'une question d'équité envers les clients du réseau, y compris les clients de la charge locale.

7.2 RÉTROACTIVITÉ DES TARIFS DES SERVICES COMPLÉMENTAIRES

Le Transporteur demande également l'application rétroactive au 1^{er} janvier 2005 des tarifs des services complémentaires.

⁶² 1^{er} décembre 2004.

⁶³ 15 avril 2005.

⁶⁴ Union Gas Limited, Commission de l'énergie de l'Ontario, décision EB-2005-0449, 13 octobre 2005 : « The Board understands the pressures imposed by the regulatory agenda; however, it is up to Union to resource itself appropriately so that it may achieve its priorities. It is inappropriate to seek to abbreviate the proceeding or justify an index-based approach solely on the basis of timing concerns. » (page 4).

La Régie distingue cette demande de celle portant sur les tarifs de transport et la refuse. Elle autorise l'application des tarifs des services complémentaires à compter de la date de la présente décision.

Les revenus de ces services sont versés à ceux qui les fournissent. Devant cette neutralité financière pour le Transporteur, celui-ci n'a pas présenté une preuve suffisante pour écarter le principe général de la non-rétroactivité.

La preuve du Transporteur n'est appuyée par aucune entente écrite avec son fournisseur de service complémentaire. La demande du Transporteur comprend la création d'un nouveau service et l'application de services existants à une nouvelle clientèle, alors qu'au moment de rendre la décision D-2004-253, de telles modalités n'existaient pas. Aussi, la demande ainsi que la preuve du Transporteur n'ont été déposées que six mois après la décision sur les tarifs provisoires. Il apparaît déraisonnable, dans de telles circonstances, d'imposer rétroactivement des tarifs pour ces services complémentaires à des clients qui n'en ont pas été adéquatement informés au préalable.

Cette décision est conforme au principe selon lequel la Régie fixe, sauf circonstances exceptionnelles, les tarifs du Transporteur de manière prospective. En refusant de faire rétroagir sa décision concernant les services complémentaires, la Régie assure un traitement juste, raisonnable et équitable à l'égard de tous. Elle assure la stabilité juridique des conventions de service liant le Transporteur et ses clients. Elle permet au fournisseur de services complémentaires de recevoir le montant approuvé par la Régie, à charge par le Transporteur de présenter une demande pour toute modification à ces services en temps opportun.

7.3 RÉTROACTIVITÉ DES CONDITIONS DE SERVICES DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ

Le Transporteur demande enfin l'application rétroactive des modifications proposées aux conditions de service. Cette demande n'a pas été formulée lors du dépôt de la Phase 1. Elle n'est formulée, pour une première fois, qu'en juin 2005.

Le principe général est la non-rétroactivité et la rétroactivité, l'exception. Le Transporteur n'a pas fait la démonstration concluante de la nécessité de la modification rétroactive des conditions de service à compter du 1^{er} janvier 2005. Hormis la mention des attentes de certains clients en regard de la hausse de la contribution du Transporteur aux ajouts au réseau, le Transporteur n'a pas soulevé d'objection substantielle à l'application prospective

des conditions de service. Enfin, le Transporteur n'ayant formulé explicitement une telle demande qu'en juin 2005, cette question n'a pas fait l'objet de la décision D-2004-253 ou même des décisions D-2005-50 et D-2005-63 à l'issue de la Phase 1.

Dans ces circonstances, la Régie déclare les modifications aux conditions de service applicables à compter de la présente décision. À des fins de précision, il doit être compris que les nouvelles dispositions de l'article 12A et de l'Appendice J des Tarifs et conditions sur les ajouts au réseau s'appliquent aux ententes de raccordement conclues à compter de la présente décision.

8. ARTICLE 75

Dans le cadre de l'article 75 de la Loi, la Régie assure le suivi de certaines informations ainsi que de ses décisions. Elle demande au Transporteur d'inclure à ses rapports annuels les informations suivantes :

- le détail de l'énergie injectée au point de raccordement au réseau par chaque nouvelle centrale aux fins du calcul de la garantie financière du client.

Pour ces motifs,

La Régie de l'énergie :

ACCUEILLE en partie la demande révisée du Transporteur sur la Phase 2 de la cause tarifaire 2005;

APPROUVE la procédure accélérée d'examen des plaintes du Transporteur jointe à la présente décision comme Annexe A;

ORDONNE au Transporteur d'afficher cette procédure accélérée d'examen des plaintes sur son site OASIS;

ADOpte la méthodologie de répartition du coût de service de transport retenue dans la section 3 de la présente décision;

REÇOIT le rapport final du Transporteur sur sa politique transitoire de rabais pour la période du 15 janvier 2003 au 14 janvier 2004 déposé auprès de la Régie comme pièce HQT-2, document 3;

ORDONNE la création d'un groupe de travail sur la politique de rabais conformément aux instructions de la Régie et de lui faire rapport d'ici le 31 octobre 2006;

DEMANDE au Transporteur de déposer, d'ici le 31 octobre 2006, une étude portant sur les coûts minimaux des postes de départ;

FIXE à 2 482 974 000 \$, à l'Appendice H des Tarifs et conditions, le montant payable au Transporteur pour le service d'alimentation de la charge locale;

FIXE les tarifs auxquels l'électricité est transportée par le Transporteur, conformément à l'Annexe B de la présente décision. Ces tarifs entrent en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2005;

FIXE les tarifs auxquels les services complémentaires sont offerts par le Transporteur, conformément à l'Annexe C de la présente décision. Ces tarifs entrent en vigueur à compter de la date de la présente décision;

APPROUVE le texte des Tarifs et conditions de service de transport joint à l'Annexe D de la présente décision, lequel entre en vigueur à compter de la date de la présente décision, sauf les tarifs des services de transport de point à point stipulés à ses annexes 9 et 10 ainsi que les revenus requis du service de transport pour l'alimentation de la charge locale et en réseau intégré stipulé à son Appendice H qui entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2005.

Benoît Pepin
Régisseur

François Tanguay
Régisseur

Richard Carrier
Régisseur

Représentants :

- Association coopérative d'économie familiale de Québec (ACEF de Québec) représentée par MM. Richard Dagenais et Vital Barbeau;
- Association de l'industrie électrique du Québec (AIEQ) représentée par M. Jean-François Samray;
- Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AQCIE/CIFQ) représenté par M^e Pierre Pelletier;
- Brascan Énergie Marketing Inc. (BEMI) représenté par M^e Paule Hamelin;
- Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI) représentée par M^e André Turmel;
- Hydro-Québec représentée par M^e F. Jean Morel et M^e Carolina Rinfret;
- Option consommateurs (OC) représentée par M^e Stéphanie Lussier;
- Ontario Power Generation (OPG) représentée par M^e Pierre Tourigny;
- Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) représenté par M^e Hélène Sicard;
- Union des consommateurs (UC) représentée par M^e Eve-Lyne H. Fecteau;
- Union des municipalités du Québec (UMQ) représentée par M^e Steve Cadrin;
- M^e Jean-François Ouimette pour la Régie de l'énergie.

ANNEXE A

PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE D'EXAMEN DES PLAINTES

Annexe A (1 page)

B.P. _____

F. T. _____

R.C. _____

**PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE D'EXAMEN DES PLAINTES DES CLIENTS DES
SERVICES DE TRANSPORT D'HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE EN
MATIÈRE DE REJET D'UNE DEMANDE DE SERVICE DE TRANSPORT**

1. Pour toute question urgente relative au rejet d'une demande de service de transport, dont la date prévue de début du service se situe à l'intérieur d'un délai de quatre-vingt-dix (90) jours, le client est invité à contacter le délégué commercial s'il ne l'a pas encore fait.
2. Si le client a déjà communiqué avec le délégué commercial et qu'aucune entente n'est intervenue, il peut présenter à ce dernier une plainte. Cette plainte doit être déposée par écrit, en précisant les informations nécessaires à la compréhension de sa plainte et en précisant la solution recherchée. Sur demande, le délégué commercial assiste le client dans la formulation de sa plainte.
3. Le délégué commercial enregistre la plainte et recherche, en concertation avec le directeur Commercialisation, des solutions afin d'en arriver à une entente avec le client.
4. Dans les cinq (5) jours ouvrables suivant la réception de la plainte écrite par Hydro-Québec TransÉnergie, le client reçoit une réponse écrite du directeur Commercialisation. Cette réponse informe le client de la position retenue, des motifs appuyant cette position et de son droit de recours à la Régie de l'énergie, si le client est en désaccord avec la décision rendue par Hydro-Québec TransÉnergie.

ANNEXE B

TARIFS DES SERVICES DE TRANSPORT

Annexe B (1 page)

B.P. _____

F. T. _____

R.C. _____

Tarifs des services de transport			
Services de transport			Tarifs
Point à point	Annuel	Ferme	72,90 \$/kW/an
	Mensuel	Ferme	6,08 \$/kW/mois
	Mensuel	Non ferme	6,08 \$/kW/mois
	Hebdomadaire	Ferme	1,40 \$/kW/semaine
	Hebdomadaire	Non ferme	1,40 \$/kW/semaine
	Quotidien	Ferme	0,28 \$/kW/jour
	Quotidien	Non ferme	0,20 \$/kW/jour
	Horaire	Non ferme	8,33 \$/MW/heure
Réseau intégré			0 \$
Alimentation de la charge locale			2 482 974 000 \$

ANNEXE C

TARIFS DES SERVICES COMPLÉMENTAIRES

Annexe C (1 page)

B.P. _____

F. T. _____

R.C. _____

Tarifs des services complémentaires			
Services complémentaires			Tarifs
Réglage de tension	Annuel	Ferme	0,38 \$/kW/an
	Mensuel	Ferme	0,03 \$/kW/mois
	Mensuel	Non ferme	0,03 \$/kW/mois
	Hebdomadaire	Ferme	7,25 \$/MW/semaine
	Hebdomadaire	Non ferme	7,25 \$/MW/semaine
	Quotidien	Ferme	1,45 \$/MW/jour
	Quotidien	Non ferme	1,03 \$/MW/jour
	Horaire	Non ferme	0,04 \$/MW/heure
Réglage de fréquence	Annuel	Ferme	0,39 \$/kW/an
	Mensuel	Ferme	0,03 \$/kW/mois
	Mensuel	Non ferme	0,03 \$/kW/mois
	Hebdomadaire	Ferme	7,50 \$/MW/semaine
	Hebdomadaire	Non ferme	7,50 \$/MW/semaine
	Quotidien	Ferme	1,50 \$/MW/jour
	Quotidien	Non ferme	1,07 \$/MW/jour
	Horaire	Non ferme	0,04 \$/MW/heure
Réserve d'exploitation – Service de maintien de réserve tournante	Annuel	Ferme	1,40 \$/kW/an
	Mensuel	Ferme	0,12 \$/kW/mois
	Mensuel	Non ferme	0,12 \$/kW/mois
	Hebdomadaire	Ferme	26,87 \$/MW/semaine
	Hebdomadaire	Non ferme	26,87 \$/MW/semaine
	Quotidien	Ferme	5,37 \$/MW/jour
	Quotidien	Non ferme	3,83 \$/MW/jour
	Horaire	Non ferme	0,16 \$/MW/heure
Réserve d'exploitation – Service de maintien de réserve arrêtée	Annuel		0,70 \$/kW/an
	Mensuel		0,06 \$/kW/mois
	Hebdomadaire		13,43 \$/MW/semaine
	Quotidien	Ferme	2,69 \$/MW/jour
	Quotidien	Non ferme	1,91 \$/MW/jour
	Horaire	Non ferme	0,08 \$/MW/heure
Compensation d'écart de livraison	Livraison supérieure à la programmation		11,25 ¢/kWh
	Livraison inférieure à la programmation		3,75 ¢/kWh
Compensation d'écart de réception	Réception inférieure à la programmation		11,25 ¢/kWh
	Réception supérieure à la programmation		3,75 ¢/kWh

ANNEXE D

TARIFS ET CONDITIONS

Annexe D (209 pages)	
B.P.	_____
F. T.	_____
R.C.	_____

**TARIFS ET CONDITIONS DES
SERVICES DE TRANSPORT
D'HYDRO-QUÉBEC**

I.	CLAUSES COMMUNES RELATIVES AUX SERVICES.....	9
1	DÉFINITIONS.....	9
1.1	Acheteur d'électricité.....	9
1.2	Agent désigné.....	9
1.3	Ajouts au réseau.....	9
1.4	Capacité réservée.....	9
1.5	Charge en réseau.....	9
1.5.1	Charge locale.....	10
1.6	Client admissible.....	11
1.7	Client du réseau intégré.....	11
1.8	Client du service de transport.....	11
1.9	Clients de charge locale.....	11
1.10	Comité d'exploitation du réseau.....	12
1.10.1	Comité technique.....	12
1.11	Commission.....	12
1.12	Convention d'exploitation du réseau.....	12
1.13	Convention de service.....	13
1.14	Abrogé.....	13
1.15	Date du début du service.....	13
1.16	Délestage de charge.....	13
1.17	Demande.....	13
1.18	Demande complète.....	13
1.18.1	Distributeur.....	13
1.19	Dollar.....	14
1.19.1	Entente de raccordement.....	14
1.20	Étude d'avant-projet.....	14
1.21	Étude d'impact sur le réseau.....	14
1.22	Fournisseur.....	14
1.23	Groupe de transport régional (GTR).....	14
1.24	Abrogé.....	15
1.25	Interruption.....	15
1.26	OASIS.....	15
1.27	Part du ratio de charge.....	15
1.28	Partie I.....	15
1.29	Partie II.....	15
1.30	Partie III.....	16
1.30.1	Partie IV.....	16
1.30.2	Partie V.....	16
1.31	Parties.....	16
1.32	Point(s) de livraison.....	16
1.33	Point(s) de réception.....	16
1.34	Abrogé.....	17
1.35	Pratiques usuelles des services publics.....	17
1.35.1	Producteur.....	17
1.36	Receveur.....	17
1.37	Réduction.....	17
1.38	Régie.....	18
1.39	Réseau de transport.....	18
1.40	Ressource en réseau.....	18
1.40.1	Ressource du Distributeur.....	18
1.41	Services complémentaires.....	19
1.42	Service de transport.....	19
1.43	Service de transport de point à point.....	19

1.44	Service de transport en réseau intégré	20
1.45	Service de transport ferme à court terme de point à point	20
1.46	Service de transport ferme à long terme de point à point	20
1.47	Service de transport ferme de point à point.....	20
1.48	Service de transport non ferme de point à point	20
1.48.1	Service de transport pour l'alimentation de la charge locale.....	20
1.48.2	Tarifs et conditions des services de transport.....	21
1.49	Transporteur.....	21
1.50	Vente à un tiers.....	21
1.51	Zone de réglage.....	21
2	PROCÉDURES D'ATTRIBUTION INITIALE ET DE RENOUVELLEMENT.....	22
2.1	Abrogé.....	22
2.2	Priorité de réservation pour les clients existants du service ferme	22
3	SERVICES COMPLÉMENTAIRES	23
3.1	Service de gestion du réseau	24
3.2	Service de réglage de tension.....	24
3.3	Service de réglage de fréquence :	24
3.4	Service de compensation d'écart de réception :	24
3.5	Service de compensation d'écart de livraison :	24
3.6	Réserve d'exploitation - Service de maintien de réserve tournante	25
3.7	Réserve d'exploitation - Service de maintien de réserve arrêtée.....	25
3.8	Services complémentaires associés à l'alimentation de la charge locale	25
4	SYSTÈME D'INFORMATION ET DE RÉSERVATION DE CAPACITÉ DE TRANSPORT (OASIS).....	25
5	COMPÉTENCE.....	25
5.1	Droit applicable	25
5.2	Modification des présentes.....	26
6	RÉCIPROCITÉ.....	26
7	FACTURATION ET PAIEMENT.....	27
7.1	Procédure de facturation.....	27
7.2	Intérêt sur les soldes impayés	28
7.3	Défaut du client	28
8	COMPTABILITÉ POUR L'UTILISATION DU SERVICE DE TRANSPORT PAR LE PRODUCTEUR ET LE DISTRIBUTEUR ...	29
8.1	Revenus de transport.....	29
8.2	Coûts et revenus des études	29
9	DEMANDES RÉGLEMENTAIRES	30
10	RESPONSABILITÉ	30
10.1	Force majeure.....	30
10.2	Indemnisation.....	31
11	SOLVABILITÉ ET GESTION DU RISQUE DE NON-PAIEMENT	32
11.1	Solvabilité.....	32
11.2	Gestion du risque de non-paiement.....	32
11.3	Défaut du client du service de transport	33
12	PROCÉDURES DE TRAITEMENT DES PLAINTES	34
12.1	Procédure applicable :	34
12.2	Recours aux tribunaux compétents :	34

12A	RACCORDEMENT DE CENTRALES AU RÉSEAU DE TRANSPORT ET DE DISTRIBUTION.....	34
12A.1	<i>Entente de raccordement :</i>	34
12A.2	<i>Achat de services point à point ou remboursement :</i>	35
12A.3	<i>Séquence des études d'impact :</i>	37
12A.4	<i>Droit de maintien :</i>	38
12A.5	<i>Étude exploratoire :</i>	41
12A.6	<i>Clauses communes:</i>	42
II.	SERVICE DE TRANSPORT DE POINT À POINT.....	43
	PRÉAMBULE.....	43
13	NATURE DU SERVICE DE TRANSPORT FERME DE POINT À POINT.....	43
13.1	<i>Durée</i>	43
13.2	<i>Priorité de réservation</i>	43
13.3	<i>Utilisation du service de transport ferme par le Producteur et le Distributeur</i>	45
13.4	<i>Conventions de service</i>	45
13.5	<i>Obligations du client du service de transport pour les frais reliés à des ajouts au réseau ou à une nouvelle répartition</i>	45
13.6	<i>Réduction du service de transport ferme :</i>	46
13.7	<i>Classification du service de transport ferme</i>	47
13.8	<i>Programmation du service de transport ferme de point à point</i>	50
14	NATURE DU SERVICE DE TRANSPORT NON FERME DE POINT À POINT.....	51
14.1	<i>Durée</i>	51
14.2	<i>Priorité de réservation</i>	51
14.3	<i>Utilisation du service de transport non ferme de point à point par le Producteur et le Distributeur</i>	52
14.4	<i>Conventions de service</i>	53
14.5	<i>Classification du service de transport non ferme de point à point</i>	53
14.6	<i>Programmation du service de transport non ferme de point à point</i>	55
14.7	<i>Réduction ou interruption du service</i>	56
15	DISPONIBILITÉ DU SERVICE.....	58
15.1	<i>Conditions générales</i>	58
15.2	<i>Détermination de la capacité de transport disponible</i>	58
15.3	<i>Abrogé</i>	58
15.4	<i>Obligation de fournir un service de transport exigeant l'expansion ou la modification du réseau de transport</i>	58
15.5	<i>Report du service</i>	59
15.6	<i>Abrogé</i>	59
15.7	<i>Pertes de transport</i>	59
16	RESPONSABILITÉS DU CLIENT DU SERVICE DE TRANSPORT.....	60
16.1	<i>Conditions à respecter par les clients du service de transport</i>	60
16.2	<i>Responsabilité du client du service de transport pour les ententes avec un tiers</i>	61
17	PROCÉDURES POUR LES ARRANGEMENTS DU SERVICE DE TRANSPORT FERME DE POINT À POINT.....	62
17.1	<i>Demande</i>	62
17.2	<i>Demande complète</i>	62
17.3	<i>Dépôt</i>	64
17.4	<i>Avis de demande inadéquate</i>	65
17.5	<i>Réponse à une demande complète</i>	66
17.6	<i>Conclusion de la convention de service</i>	66
17.7	<i>Prolongation pour le commencement du service</i>	67
18	PROCÉDURES POUR LES ARRANGEMENTS DU SERVICE DE TRANSPORT NON FERME DE POINT À POINT.....	68

18.1	<i>Demande</i>	68
18.2	<i>Demande complète</i>	68
18.3	<i>Réservation du service de transport non ferme de point à point</i>	69
18.4	<i>Détermination de la capacité de transport disponible</i>	70
19	PROCÉDURES D'ÉTUDES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES DEMANDES DE SERVICE DE TRANSPORT DE POINT À POINT 70	
19.1	<i>Avis de la nécessité d'une étude d'impact sur le réseau</i>	70
19.2	<i>Convention d'étude d'impact sur le réseau et remboursement des coûts</i>	71
19.3	<i>Procédures d'étude d'impact sur le réseau</i>	72
19.4	<i>Procédures d'étude d'avant-projet</i>	74
19.5	<i>Modifications de l'étude d'avant-projet</i>	77
19.6	<i>Diligence dans l'exécution des ajouts au réseau</i>	77
19.7	<i>Service provisoire partiel</i>	78
19.8	<i>Procédures expéditives pour les ajouts au réseau</i>	78
20	PROCÉDURES EN CAS D'INCAPACITÉ DU TRANSPORTEUR DE TERMINER LES AJOUTS AU RÉSEAU DE TRANSPORT POUR LE SERVICE DE TRANSPORT DE POINT À POINT	79
20.1	<i>Retards dans la construction des ajouts au réseau</i>	79
20.2	<i>Solutions de rechange aux ajouts au réseau initialement prévus</i>	80
20.3	<i>Obligation de remboursement en cas d'ajouts au réseau non terminés</i>	81
21	STIPULATIONS CONCERNANT LA CONSTRUCTION ET LES SERVICES DE TRANSPORT SUR LES RÉSEAUX D'AUTRES SERVICES PUBLICS	82
21.1	<i>Responsabilité concernant les additions au réseau de tiers</i>	82
21.2	<i>Coordination des additions au réseau de tiers</i>	82
22	CHANGEMENTS DANS LES CARACTÉRISTIQUES DE SERVICE	83
22.1	<i>Modifications sur une base non ferme</i>	83
22.2	<i>Modifications sur une base ferme</i>	84
23	VENTE OU CESSIION DU SERVICE DE TRANSPORT	85
23.1	<i>Procédures de cession ou de transfert du service</i>	85
23.2	<i>Limites en matière de cession ou de transfert de service</i>	86
23.3	<i>Information sur la cession ou le transfert de service</i>	87
24	MESURAGE ET CORRECTION DU FACTEUR DE PUISSANCE AU(X) POINT(S) DE RÉCEPTION ET DE LIVRAISON	87
24.1	<i>Obligations du client du service de transport</i>	87
24.2	<i>Accès du Transporteur aux données du compteur</i>	88
24.3	<i>Facteur de puissance</i>	88
25	RÉMUNÉRATION DU SERVICE DE TRANSPORT	88
26	RÉCUPÉRATION DES COÛTS NON RECOUVRABLES	89
27	RÉMUNÉRATION POUR LES COÛTS DES AJOUTS AU RÉSEAU ET DE LA NOUVELLE RÉPARTITION	89
III.	SERVICE DE TRANSPORT EN RÉSEAU INTÉGRÉ	91
	PRÉAMBULE	91
28	NATURE DU SERVICE DE TRANSPORT EN RÉSEAU INTÉGRÉ	91
28.1	<i>Étendue du service</i>	91
28.2	<i>Responsabilités du Transporteur</i>	92
28.3	<i>Service de transport en réseau intégré</i>	92
28.4	<i>Service secondaire</i>	93

28.5	<i>Pertes de transport</i>	93
28.6	<i>Restrictions relatives à l'utilisation du service</i>	93
29	COMMENCEMENT DU SERVICE.....	94
29.1	<i>Condition préalable à la réception du service</i>	94
29.2	<i>Procédures de demande</i>	94
29.3	<i>Dispositions techniques à prendre avant le début du service</i>	98
29.4	<i>Installations du client du réseau intégré</i>	99
29.5	<i>Dépôt de la convention de service</i>	100
30	RESSOURCES EN RÉSEAU.....	100
30.1	<i>Désignation des ressources en réseau</i>	100
30.2	<i>Désignation de nouvelles ressources en réseau</i>	101
30.3	<i>Suppression des ressources en réseau</i>	101
30.4	<i>Exploitation des ressources en réseau</i>	101
30.5	<i>Obligation de nouvelle répartition du client du réseau intégré</i>	101
30.6	<i>Ententes de transport visant les ressources en réseau non reliées physiquement au réseau du Transporteur</i>	102
30.7	<i>Restrictions visant la désignation de ressources en réseau</i>	102
30.8	<i>Utilisation de la capacité d'interface par le client du réseau intégré</i>	103
30.9	<i>Installations de transport appartenant au client du réseau intégré</i>	103
31	DÉSIGNATION DE LA CHARGE EN RÉSEAU.....	104
31.1	<i>Charge en réseau</i>	104
31.2	<i>Nouvelles charges en réseau raccordées au réseau du Transporteur</i>	104
31.3	<i>Charge en réseau non reliée physiquement au réseau du Transporteur</i>	105
31.4	<i>Nouveaux points d'interconnexion</i>	105
31.5	<i>Changements dans les demandes de service</i>	106
31.6	<i>Mise à jour annuelle des renseignements sur la charge et les ressources</i>	106
32	PROCÉDURES D'ÉTUDES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES DEMANDES DE SERVICE DE TRANSPORT EN RÉSEAU INTÉGRÉ.....	107
32.1	<i>Avis de la nécessité d'une étude d'impact sur le réseau</i>	107
32.2	<i>Convention d'étude d'impact sur le réseau et remboursement des coûts</i>	108
32.3	<i>Procédures d'étude d'impact sur le réseau</i>	109
32.4	<i>Procédures d'étude d'avant-projet</i>	111
33	DÉLESTAGE DE CHARGE ET RÉDUCTIONS.....	113
33.1	<i>Procédures</i>	113
33.2	<i>Contraintes de transport</i>	113
33.3	<i>Responsabilité des coûts occasionnés pour pallier les contraintes de transport</i>	114
33.4	<i>Réductions des livraisons programmées</i>	114
33.5	<i>Attribution des réductions</i>	115
33.6	<i>Délestage de charge</i>	115
33.7	<i>Fiabilité du système</i>	116
34	PRIX ET FRAIS.....	117
34.1	<i>Prix requis mensuel</i>	117
34.2	<i>Détermination de la charge annuelle du client du service de transport en réseau intégré</i>	117
34.3	<i>Détermination de la charge annuelle du réseau de transport du Transporteur</i>	118
34.4	<i>Frais de nouvelle répartition</i>	118
34.5	<i>Récupération des coûts non recouvrables</i>	118
35	ENTENTES D'EXPLOITATION.....	118
35.1	<i>Exploitation en vertu de la convention d'exploitation du réseau</i>	118
35.2	<i>Convention d'exploitation du réseau</i>	119

35.3	<i>Comité d'exploitation du réseau</i>	120
IV.	SERVICE DE TRANSPORT POUR L'ALIMENTATION DE LA CHARGE LOCALE	122
	PRÉAMBULE.....	122
36	NATURE DU SERVICE DE TRANSPORT POUR L'ALIMENTATION DE LA CHARGE LOCALE.....	122
36.1	<i>Étendue du service</i>	122
36.2	<i>Responsabilités du Transporteur</i>	123
36.3	<i>Service secondaire</i>	123
36.4	<i>Pertes de transport</i>	124
36.5	<i>Restrictions relatives à l'utilisation du service</i>	124
37	CONDITIONS PRÉALABLES À LA PRESTATION DU SERVICE PAR LE TRANSPORTEUR.....	125
37.1	<i>Information requise annuellement du Distributeur</i>	125
37.2	<i>Installations du Distributeur</i>	126
38	RESSOURCES DU DISTRIBUTEUR.....	127
38.1	<i>Désignation des ressources du Distributeur</i>	127
38.2	<i>Désignation de nouvelles ressources du Distributeur</i>	128
38.3	<i>Suppression des ressources du Distributeur</i>	128
38.4	<i>Changements dans les demandes de service</i>	128
38.5	<i>Exploitation des ressources du Distributeur</i>	129
38.6	<i>Obligation de nouvelle répartition du Distributeur</i>	129
38.7	<i>Ententes de transport visant les ressources non reliées physiquement au réseau du Transporteur</i>	129
38.8	<i>Restrictions visant la désignation de ressources</i>	130
39	DÉSIGNATION DE LA CHARGE LOCALE.....	130
39.1	<i>Charge locale</i>	130
39.2	<i>Nouvelles charges raccordées au réseau du Transporteur</i>	131
39.3	<i>Charge non reliée physiquement au réseau du Transporteur</i>	132
39.4	<i>Mise à jour annuelle des renseignements sur la charge et les ressources</i>	133
40	PROCÉDURES D'ÉTUDES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES DEMANDES DE SERVICE DE TRANSPORT POUR L'ALIMENTATION DE LA CHARGE LOCALE.....	133
40.1	<i>Avis de la nécessité d'une étude d'impact sur le réseau</i>	133
40.2	<i>Coûts des études d'impact pour alimenter la charge locale</i>	134
40.3	<i>Procédures d'étude d'impact sur le réseau</i>	135
40.4	<i>Réalisation des ajouts au réseau</i>	136
40.5	<i>Appels d'offres du Distributeur pour l'achat d'électricité</i>	136
41	DÉLESTAGE DE CHARGE ET RÉDUCTIONS.....	137
41.1	<i>Procédures</i>	137
41.2	<i>Contraintes de transport</i>	137
41.3	<i>Responsabilité des coûts occasionnés pour pallier les contraintes de transport</i>	138
41.4	<i>Réductions des livraisons programmées</i>	139
41.5	<i>Attribution des réductions</i>	139
41.6	<i>Délestage de charge et rejet de production</i>	139
41.7	<i>Fiabilité du système</i>	140
42	PRIX ET FRAIS.....	141
42.1	<i>Prix requis mensuel</i>	142
42.2	<i>Récupération des coûts non recouvrables</i>	142
43	ENTENTES D'EXPLOITATION.....	142
43.1	<i>Exploitation en vertu de la convention d'exploitation du réseau</i>	142

43.2	Convention d'exploitation du réseau	142
43.3	Comité technique.....	144
V.	ENTRÉE EN VIGUEUR	146
44.1	Remplace le texte antérieur des Tarifs et conditions.....	146
44.2	Entrée en vigueur des tarifs.....	146
ANNEXE 1	147
	Service de gestion du réseau	147
ANNEXE 2	148
	Service de réglage de tension.....	148
ANNEXE 3	150
	Service de réglage de fréquence.....	150
ANNEXE 4	152
	Service de compensation d'écart de réception.....	152
ANNEXE 5	154
	Service de compensation d'écart de livraison.....	154
ANNEXE 6	156
	Réserve d'exploitation - Service de maintien de réserve tournante	156
ANNEXE 7	158
	Réserve d'exploitation - Service de maintien de réserve arrêtée	158
ANNEXE 8	160
	Services complémentaires associés à l'alimentation de la charge locale	160
ANNEXE 9	162
	Service de transport ferme à long et à court terme de point à point	162
ANNEXE 10	163
	Service de transport non ferme de point à point	163
APPENDICE A	165
	Formule de convention de service pour le service de transport ferme à long terme de point à point.....	165
APPENDICE B	169
	Formule de convention de service parapluie pour le service de transport ferme ou non ferme de point à point à court terme.....	169
APPENDICE C	171
	Méthodologie pour évaluer la capacité de transport disponible.....	171
APPENDICE D	174
	Méthodologie pour exécuter une étude d'impact sur le réseau.....	174
APPENDICE E	178
	Index des clients du service de transport de point à point	178
APPENDICE F	179
	Convention de service pour le service de transport en réseau intégré.....	179
APPENDICE G	184
	Convention d'exploitation du réseau	184
APPENDICE H	199
	Revenus annuels requis de transport aux fins du service de transport pour l'alimentation de la charge locale et du service de transport en réseau intégré	199
APPENDICE I	200
	Index des clients du service de transport en réseau intégré	200

APPENDICE J **201**
Politique du Transporteur relative aux ajouts au réseau de transport 201

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 des présentes.

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 aux présentes.

1.3 Ajouts au réseau : Les modifications ou additions aux installations reliées au transport qui s'intègrent au réseau de transport global du Transporteur, réalisées pour répondre à la demande des clients du service de transport en vertu de la Partie II, de la Partie III ou à la demande du Distributeur en vertu de la Partie IV des présentes.

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 des présentes. 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 des présentes. 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 des présentes pour tout service de transport de point à point pouvant être nécessaire à l'égard de cette charge non désignée.

1.5.1 Charge locale : La charge au Québec que le Distributeur désigne aux fins de l'alimentation de la charge locale, conformément à la Partie IV des présentes. Aux fins des présentes, la charge locale du Distributeur n'inclut pas la charge des réseaux autonomes d'Hydro-Québec. Le Distributeur peut désigner moins que sa charge totale à titre de charge locale, mais il ne peut désigner une partie seulement de la charge à un point de livraison spécifique. Si le Distributeur a choisi de ne pas désigner une charge donnée à des points de livraison spécifiques en tant que charge locale, il lui incombe de prendre des

arrangements distincts aux termes de la Partie II des présentes 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 Producteur et le Distributeur, un organisme gouvernemental de revente d'électricité ou toute personne qui produit ou achète de l'électricité en vue de la vente ou la revente et (ii) tout client au détail choisissant séparément le service de transport conformément à un programme d'accès au détail établi conformément aux dispositions de l'article 167 de la Loi sur la Régie de l'énergie.
- 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 des présentes.
- 1.8 Client du service de transport :** Tout client admissible (ou son agent désigné) qui conclut une convention de service en vertu de la Partie II ou de la Partie III des présentes. Pour les fins de la Partie IV, le Distributeur est le client du service de transport.
- 1.9 Clients de charge locale :** Les clients de détail et de gros de l'électricité du Distributeur au nom duquel le Transporteur construit, ou autrement met en service et exploite son réseau, sous réserve des autorisations nécessaires pour ce faire, dont celles à obtenir de la

Régie, le cas échéant, afin de répondre de façon fiable aux besoins en électricité de ces clients, selon les conditions prévues à la Partie IV des présentes.

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 nécessaires à la mise en oeuvre du service de transport en réseau intégré prévu à la Partie III des présentes.

1.10.1 Comité technique : Un groupe formé de représentants du Distributeur et du Transporteur et établi pour coordonner les critères d'exploitation et autres facteurs techniques nécessaires à la mise en oeuvre du service de transport pour l'alimentation de la charge locale prévu à la Partie IV des présentes.

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 : La convention que l'on retrouve à l'Appendice G des présentes et qui renferme les termes et conditions suivant lesquels le client du service de transport doit exploiter ses installations et les questions techniques et opérationnelles associées à la mise en oeuvre du service de transport prévu aux Parties II et III des présentes. Cette convention s'applique également au service d'alimentation de la charge locale en vertu de la Partie IV des présentes.

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 des Parties II et III des présentes.

1.14 Abrogé

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 29.1 des présentes.

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 réglage de tension aux termes des parties III et IV des présentes.

1.17 Demande : Une demande faite par un client admissible en vue d'obtenir un service de transport conformément aux présentes.

1.18 Demande complète : Une demande qui répond à toutes les exigences d'information et autres exigences des présentes, y compris tout dépôt exigé.

1.18.1 Distributeur : Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité.

- 1.19 Dollar :** La monnaie ayant cours légal au Canada.
- 1.19.1 Entente de raccordement :** L'entente intervenue entre le Transporteur et le propriétaire d'un équipement de production raccordé au réseau de transport ou de distribution d'Hydro-Québec.
- 1.20 Étude d'avant-projet :** Une étude d'ingénierie menée par le Transporteur pour établir les ajouts à apporter à son réseau de transport, y compris le coût et la date d'achèvement prévue de ces ajouts, 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 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.
- 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 (GTR) :** Un organisme, qui regroupe sur une base volontaire, des propriétaires, des utilisateurs de transport et d'autres entités, 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 Abrogé

1.25 Interruption : Une diminution du service de transport non ferme, pour des raisons économiques, conformément à l'article 14.7.

1.26 OASIS : Le système d'information et de réservation prévu à la partie 37 des règlements de la Commission, 18 C.F.R. (1996), (ci-après «partie 37 des règlements de la Commission») et conforme aux décisions, ordonnances et règlements de la Régie.

1.27 Part du ratio de charge : Rapport entre, d'une part, la charge annuelle du client du service de transport en réseau intégré et, d'autre part, la charge annuelle du réseau de transport, calculées toutes deux conformément aux dispositions des articles 34.2 et 34.3 portant sur le service de transport en réseau intégré prévu à la Partie III des présentes.

1.28 Partie I : Les définitions propres aux présentes et les clauses communes relatives aux services présentées aux articles 2 à 12.

1.29 Partie II : Les articles 13 à 27 des présentes 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 des présentes 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.

1.30.1 Partie IV : Les articles 36 à 43 des présentes se rapportant au service de transport pour l'alimentation de la charge locale, de même que les clauses communes relatives aux services applicables de la Partie I et les annexes et appendices pertinents.

1.30.2 Partie V : L'article 44 précisant les modalités d'entrée en vigueur des présentes.

1.31 Parties : Le Transporteur et le client du service de transport qui reçoit le service en vertu des présentes. Pour les fins de la Partie IV, les Parties sont le Transporteur et le Distributeur.

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 des présentes. 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 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.

1.34 Abrogé

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 qui sont généralement acceptés dans la région.

1.35.1 Producteur : Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité.

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, ou lorsqu'une interconnexion dont la capacité de transfert est affichée sur OASIS devient indisponible ou limitée.

1.38 Régie : La Régie de l'énergie au sens de la *Loi sur la Régie de l'énergie* L.R.Q., c.R-6.01.

1.39 Réseau de transport : 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.

1.40 Ressource en réseau : Toute ressource désignée possédée ou achetée par un client du réseau intégré au sens des présentes 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.

1.40.1 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.

1.41 Services complémentaires : Les services nécessaires pour appuyer le transport de puissance et d'énergie des ressources aux charges et des points de réception aux points de livraison, 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 fourni en vertu des Parties II, III et IV des présentes 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 des présentes.

- 1.44 Service de transport en réseau intégré :** Le service de transport prévu à la Partie III des présentes.
- 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 des présentes 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 des présentes, pour une durée d'un an ou plus.
- 1.47 Service de transport ferme de point à point :** Le service de transport de point à point qui, au sens des présentes, est réservé ou programmé entre des points spécifiques de réception et de livraison conformément à la Partie II des présentes.
- 1.48 Service de transport non ferme de point à point :** Le service de transport de point à point qui, au sens des présentes, est réservé ou 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 des présentes. 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.
- 1.48.1 Service de transport pour l'alimentation de la charge locale :** Le service de transport prévu à la Partie IV des présentes.

1.48.2 Tarifs et conditions des services de transport :

Le présent document, tel qu'approuvé par la Régie de l'énergie, qui précise les tarifs et les conditions auxquels l'électricité est transportée par le Transporteur au Québec.

1.49 Transporteur : Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité.

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.

1.51 Zone de réglage : 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 turbine-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 réglage, 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 Abrogé

2.2 Priorité de réservation pour les clients existants du

service ferme : Les clients existants du service de transport ferme 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 l'électricité du Producteur, ou choisit d'acheter l'électricité 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 nouvelle demande concurrente de la part d'un client admissible et accepter de payer le tarif 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, à condition que le client en avise le Transporteur par écrit et via OASIS au plus tard soixante (60) jours avant la fin du contrat.

3 Services complémentaires

Le Transporteur est tenu de fournir, et le client du service de transport est tenu d'acheter, les services complémentaires suivants : (i) gestion du réseau et (ii) réglage de tension.

Le Transporteur est tenu d'offrir les services complémentaires suivants au client du service de transport qui alimente une charge dans la zone de réglage du Transporteur : (i) réglage de fréquence, (ii) compensation d'écart de livraison, (iii) compensation d'écart de réception, (iv) réserve d'exploitation - maintien de réserve tournante et (v) réserve d'exploitation - maintien de réserve arrêtée. Le client du service de transport qui alimente une charge dans la zone de réglage du transporteur est tenu d'acquiescer ces services complémentaires auprès du Transporteur ou d'un tiers ou de le fournir à partir de sa propre production. Le client du service de transport ne peut pas refuser l'offre de services complémentaires du Transporteur à moins de démontrer qu'il a acquis ou fourni les services complémentaires à partir d'une source située dans la zone de réglage du Transporteur. Le client du service de

transport doit énoncer dans sa demande les services complémentaires qu'il achètera du Transporteur.

Advenant l'usage non autorisé des services complémentaires de la part du client du service de transport, ce dernier doit payer au Transporteur 150 % des tarifs applicables prévus aux annexes 1 à 7.

Les différents services complémentaires, ainsi que les tarifs, sont offerts par le Transporteur selon les conditions décrites aux annexes jointes aux présentes, qui font partie intégrante des présentes. Les articles 3.1 à 3.7 ci-après énumèrent les sept services complémentaires applicables aux clients en vertu des Parties II et III des présentes, alors que les articles 3.1 et 3.8 précisent ceux qui sont applicables au service de transport pour l'alimentation de la charge locale en vertu de la Partie IV des présentes.

- 3.1 Service de gestion du réseau :** La description et le tarif du service sont indiqués à l'annexe 1.
- 3.2 Service de réglage de tension :** La description et le tarif du service sont indiqués à l'annexe 2.
- 3.3 Service de réglage de fréquence :** La description et le tarif du service sont indiqués à l'annexe 3.
- 3.4 Service de compensation d'écart de réception :** La description et le tarif du service sont indiqués à l'annexe 4.
- 3.5 Service de compensation d'écart de livraison :** La description et le tarif du service sont indiqués à l'annexe 5.

3.6 Réserve d'exploitation - Service de maintien de réserve

tournante : La description et le tarif du service sont indiqués à l'annexe 6.

3.7 Réserve d'exploitation - Service de maintien de réserve

arrêtée : La description et le tarif du service sont indiqués à l'annexe 7.

3.8 Services complémentaires associés à l'alimentation de

la charge locale : La description des services est indiquée à l'annexe 8.

4 Système d'information et de réservation de capacité de transport (OASIS)

Les termes et conditions relatifs à l'OASIS sont énoncés au 18 CFR § 37 des règlements de la Commission (Open Access Same-Time Information System and Standards of Conduct for Public Utilities). L'OASIS doit être conforme aux décisions, ordonnances et règlements de la Régie. Advenant que la capacité de transport disponible, telle qu'affichée sur l'OASIS, soit insuffisante pour répondre à une demande de service de transport, des études supplémentaires peuvent être nécessaires, comme il est prévu aux articles 19 et 32 des présentes.

Les règles de conduite sont énoncées au Code de conduite du Transporteur tel qu'approuvé par la Régie dans sa décision D-2004-122.

5 Compétence

5.1 Droit applicable : La Convention de service et les Tarifs et conditions des services de transport sont

régis par les lois de la province de Québec et doivent être interprétés en conséquence.

5.2 Modification des présentes : Les tarifs et les conditions des présentes sont assujettis aux décisions, ordonnances 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 aux présentes convient de fournir un service de transport comparable au Producteur et au Distributeur, 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 regroupement de réseaux ou à un groupe de transport régional accepte aussi de fournir un service de transport comparable aux membres de ce regroupement de réseaux 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 aux présentes. 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 l'électricité des fournisseurs et des receveurs acceptent de fournir un service de transport comparable au Producteur et au Distributeur, 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, 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 des présentes 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 à une banque indiquée par le Transporteur en dollars canadiens. Dans le cas du Distributeur et du Producteur, le paiement se fait par écriture comptable.

7.2 Intérêt sur les soldes impayés : Le taux d'intérêt sur les sommes impayées (y compris les sommes placées en fidéicommiss) est égal au Taux de base des prêts aux entreprises à la fin du mois précédent, tel que publié par la Banque du Canada sur son site Internet, code B14020, ou un taux équivalent en cas de retrait ou de modification de celui-ci. 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 trois (3) jours ouvrables suivant la date d'échéance susmentionnée, le client du service de transport est réputé en défaut. En pareil cas, le Transporteur peut compenser les sommes

dues à même les dépôts ou garanties financières reçues du client et mettre fin au service. 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 fidéicommiss 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 trois (3) jours ouvrables.

8 Comptabilité pour l'utilisation du service de transport par le Producteur et le Distributeur

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 le Producteur ou le Distributeur fait des ventes à un tiers en vertu de la Partie II des présentes.

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 effectuer des ajouts au réseau de transport pour les besoins du Distributeur et du Producteur en vue de ventes à un tiers en vertu des présentes; 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 dans un tel cas. Lorsqu'elles sont facturables en vertu des présentes, ces sommes sont indiquées et identifiées de façon séparée dans la facturation du Distributeur et du Producteur.

9 Demandes réglementaires

Aucune stipulation des présentes ou d'une convention de service ne saurait être interprétée comme ayant une incidence quelconque sur le droit du Transporteur de faire une demande à la Régie en vue d'un changement dans les présents tarifs et conditions.

Aucune stipulation des présentes 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 des présentes, d'exercer ses droits aux termes de la *Loi sur la Régie de l'énergie*.

10 Responsabilité

10.1 Force majeure : S'entend des cas fortuits, conflits de travail, actes de l'ennemi public, guerres,

insurrections, émeutes, incendies, tempêtes, inondations ou verglas, 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 aux présentes 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 des présentes est empêchée par un cas de force majeure doit faire tous les efforts raisonnables pour exécuter ses obligations prévues aux présentes.

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 des présentes au nom du client du service de transport, sauf en cas de négligence grossière ou de faute intentionnelle du Transporteur.

11 Solvabilité et gestion du risque de non-paiement

11.1 Solvabilité : Aux fins d'établir la capacité du client du service de transport de remplir ses obligations liées aux services prévus 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.

11.2 Gestion du risque de non-paiement : De plus, le Transporteur peut exiger que le client du service de transport fournisse et maintienne en vigueur pendant la durée de la convention de service, à titre de garantie du respect de ses responsabilités et obligations en vertu des présentes et qui protège le Transporteur contre le risque de non-paiement conformément aux pratiques usuelles du commerce, soit l'une ou l'autre des garanties suivantes, d'un montant raisonnable établi proportionnellement à la valeur des services de transport demandés ou prévus par le client : (i) une lettre de crédit irrévocable et inconditionnelle, (ii) un cautionnement à demande fourni par un tiers, (iii) toute autre forme de garantie proposée par le client du service de transport et acceptable par le Transporteur.

En plus d'exiger la fourniture et le maintien des garanties, le Transporteur peut également exiger en tout temps une garantie raisonnable additionnelle, lorsqu'à son avis, après vérification de la solvabilité du client du service de transport, la capacité financière de ce dernier à satisfaire

à ses responsabilités et obligations contenues dans une convention de service en vigueur est matériellement diminuée ou que la valeur des services de transport demandés ou prévus par le client, y compris les responsabilités et obligations qui y sont associés, ne rencontrent plus les critères de crédit retenus par le Transporteur, lesquels critères peuvent varier selon l'évolution de la situation financière du client et de ses garants, en fonction de ses réservations du service de transport sur le réseau du Transporteur ou de tout autre engagement du client du service de transport.

Tout manquement ou omission du client du service de transport à respecter les critères de crédit du Transporteur, à fournir l'information requise en vertu des présentes, à fournir et maintenir en vigueur les garanties exigées par le Transporteur, y compris toute garantie additionnelle exigée par ce dernier, constitue un défaut. Suite à un avis écrit du Transporteur, si ce défaut n'est pas corrigé dans les trois (3) jours ouvrables suivants, le Transporteur peut mettre fin à toute réservation de service de transport ou à tout autre service ou obligation, et exiger le paiement immédiat de toutes sommes dues par le client du service de transport.

11.3 Défaut du client du service de transport : En cas de défaut du client du service de transport en vertu de l'article 7.3, ou de l'article 11.2 des présentes, le Transporteur a le droit de désigner une date à laquelle il

entend mettre fin à tous les contrats de service de transport liant les parties. Le Transporteur doit alors calculer toutes les sommes qui lui sont dues, incluant le remboursement des ajouts au réseau assumés par le Transporteur et les intérêts sur les sommes impayées calculés conformément à l'article 7.2 et aviser le client du service de transport du montant net alors dû.

12 Procédures de traitement des plaintes

12.1 Procédure applicable : Toute plainte d'un client du service de transport concernant l'application d'un tarif ou d'une condition de transport doit être traitée conformément aux dispositions pertinentes de la procédure d'examen des plaintes approuvée par la Régie conformément à la Loi. Le Distributeur agira au nom des clients de charge locale pour toute plainte concernant la Partie IV des présentes.

12.2 Recours aux tribunaux compétents : Tout différend qui ne relève pas de la compétence exclusive de la Régie doit être soumis aux tribunaux compétents.

12A Raccordement de centrales au réseau de transport et de distribution

12A.1 Entente de raccordement : Suite à toute demande de raccordement de centrale d'un client admissible, la signature d'une Entente de raccordement substantiellement équivalente à l'Entente-type disponible sur le site Internet du Transporteur est

requis préalablement à tout raccordement de centrale au réseau de transport ou au réseau de distribution et visant à répondre aux besoins des clients du service de transport en vertu de la Partie II, de la Partie III et de la Partie IV des présentes. Pour toute centrale existante, à moins que des dispositions différentes ne soient convenues par écrit avec le propriétaire de celle-ci, les dispositions prévues à l'Entente-type de raccordement s'appliquent. Le propriétaire de la centrale doit respecter les exigences techniques du Transporteur relatives au raccordement des centrales, ainsi que les limites d'émissions de perturbations autorisées sur le réseau de transport et de distribution.

La signature de l'Entente de raccordement ne constitue pas une réservation de service de transport en vertu des présentes et le dépôt prévu à l'article 17.3 n'est pas requis pour la demande de raccordement de centrale.

12A.2 Achat de services point à point ou remboursement :

Lors de la signature de l'Entente de raccordement, les dispositions pour le raccordement de la centrale au réseau prévues aux présentes, notamment celles décrites à l'Appendice J, s'appliquent. De plus, le propriétaire de la centrale, ou un tiers désigné à cette fin par celui-ci, doit prendre l'un des engagements suivants à la satisfaction du Transporteur :

- i) signature d'une Convention de service pour le

service de transport ferme à long terme dont la valeur actualisée des paiements à verser au Transporteur pendant la durée de la Convention signée est au moins égale aux coûts encourus par le Transporteur moins tout montant remboursé au Transporteur, pour assurer l'intégration de la centrale;

ii) signature d'un engagement d'achat de services de transport ferme ou non ferme de point à point de type "take or pay", établi en fonction de la production injectée sur le réseau mesurée au point de raccordement, pour un montant au moins égal en valeur actualisée aux coûts encourus par le Transporteur, moins tout montant remboursé au Transporteur, pour assurer l'intégration de la centrale; ou

iii) remboursement au Transporteur d'un montant égal en valeur actualisée aux coûts encourus par celui-ci pour assurer l'intégration de la centrale.

Le propriétaire de la centrale n'est tenu de fournir aucun des engagements indiqués ci-dessus pour toute production retenue par le Distributeur lors d'un appel d'offres et que ce dernier a désigné conformément à l'article 38 des présentes. Lorsqu'une partie uniquement d'une centrale est retenue par le Distributeur lors d'un appel d'offres, l'engagement du

propriétaire de la centrale, ou du tiers qu'il a désigné à cette fin, doit couvrir un montant égal aux coûts assumés par le Transporteur pour assurer l'intégration de la centrale, multipliés par le facteur suivant: le nombre un (1), moins le rapport entre la puissance en kilowatts (kW) retenue par le Distributeur dans son appel d'offres et la puissance nominale totale en kW des groupes turbine-alternateurs de la centrale. En cas d'abandon avant la mise en service de la centrale, le demandeur doit rembourser la totalité des coûts encourus par le Transporteur.

12A.3 Séquence des études d'impact : À moins d'une mention à l'effet contraire, les dispositions prévues aux articles 19, 20 et 21 des présentes s'appliquent, mutatis mutandis, à toute demande de raccordement de centrale. Le Transporteur affiche sur son site OASIS la date du dépôt auprès du Transporteur d'une demande complète comprenant les informations indiquées à l'article 17.2, ainsi que les données techniques nécessaires à la réalisation de l'étude d'impact. Pour maintenir sa position dans la séquence des études d'impact et, par la suite, dans celle des projets en cours, le demandeur doit respecter les délais indiqués aux articles 19.1 à 19.8 pour toutes les étapes qui y sont prévues et prendre l'un des engagements indiqués à l'article 12A.2.

Suite à toute demande du Distributeur pour le

raccordement de centrales dans le cadre d'un appel d'offres, la puissance nécessaire à la réalisation des projets de l'appel d'offres du Distributeur est inscrite dans la séquence des études d'impact et, par la suite, chacun des projets de centrales retenus par le Distributeur est maintenu dans la séquence. Toute puissance inscrite dans la séquence des études d'impact dans le cadre d'un appel d'offres du Distributeur est libérée au fur et à mesure que celle-ci n'est plus requise pour les besoins du Distributeur.

Suite à une modification substantielle du projet ayant fait l'objet d'une demande d'étude d'impact, notamment quant à la localisation, à la puissance maximale à transporter et aux caractéristiques des équipements de production, celui-ci sera traité comme une nouvelle demande et se verra attribuer une place dans la séquence des études d'impact correspondant à la date du dépôt auprès du Transporteur de la demande complète visant le projet modifié. Toute modification substantielle à la centrale après la mise en service de celle-ci doit faire l'objet d'une demande d'étude d'impact auprès du Transporteur conformément aux présentes.

12A.4 Droit de maintien : La demande de raccordement de centrale du client admissible est réputée résiliée et retirée à l'expiration du délai maximal de trois cent soixante-cinq (365) jours indiqué à l'article 19.3 ou

du délai maximal de cent quatre-vingts (180) jours indiqué à l'article 19.4.

Dans les trente (30) jours suivant l'expiration des délais pré-cités, le client peut demeurer en attente s'il avise par écrit le transporteur de son intention de maintenir son projet dans la séquence des projets en cours.

Advenant le cas où le Transporteur reçoive, subséquemment au dépôt de la demande de raccordement de centrale du client en vertu de l'article 12A.1, toute autre demande complète d'un client admissible dont le service demandé peut requérir, de l'avis du Transporteur, des ajouts au réseau complémentaires ou concurrentiels à ceux qui étaient prévus pour le client dont le projet est en attente, alors ce dernier bénéficiera, suite à la réception d'un avis écrit du Transporteur à cet effet, d'un nouveau délai de quarante-cinq (45) jours pour confirmer par écrit au Transporteur qu'il accepte de fournir l'un des engagements prévus à l'article 12A pour la réalisation de son projet, afin de maintenir sa position dans la séquence des projets en cours. Dans ce cas, l'engagement pris par le client demeure en toutes circonstances. En cas d'abandon, les dispositions prévues aux présentes s'appliquent.

Dans le cas contraire, une fois ce nouveau délai de quarante-cinq (45) jours expiré, sa demande de service

cesse d'être une demande complète et est résiliée et retirée définitivement.

Toutefois, si le client ne peut respecter les délais pré-cités de trois cent soixante-cinq (365) ou de cent quatre-vingts (180) jours en raison de délais dus à la délivrance d'une autorisation gouvernementale nécessaire à la réalisation de son projet et si le client a démontré par écrit au transporteur avoir effectué toutes les démarches raisonnablement nécessaires à l'obtention d'une telle autorisation et qu'il ne fournit pas l'un des engagements prévus à l'article 12A pour la réalisation de son projet, le projet maintient sa position dans la séquence des projets en cours et seuls les projets nécessitant des ajouts au réseau complémentaires ou concurrentiels et ayant une date de mise en service antérieure à celui-ci le devanceront.

Dans le dernier cas mentionné au paragraphe ci-dessus, le client dispose d'un délai additionnel de trente (30) jours après la réception d'une telle autorisation gouvernementale pour confirmer par écrit au transporteur qu'il accepte de signer une entente de raccordement concernant son projet et fournir l'un des engagements prévus au présent article. Dans le cas contraire, une fois ce nouveau délai de trente (30) jours expiré, sa demande de service cesse d'être une demande complète et est résiliée et retirée

définitivement.

12A.5 Étude exploratoire : Préalablement à une demande de raccordement de centrale, le client peut, afin d'obtenir un ordre de grandeur concernant la faisabilité du raccordement de son projet de centrale, adresser au Transporteur une demande écrite d'étude exploratoire en vertu du présent article 12A.5. L'objectif de l'étude exploratoire est de fournir une estimation paramétrique approximative d'un seul scénario de raccordement possible pour la centrale faisant l'objet de la demande. Le Transporteur s'efforcera, dans la mesure du possible, de répondre à une telle demande dans un délai maximal de six (6) semaines suivant la réception de la demande écrite du client, en transmettant au demandeur un rapport sommaire présentant un scénario approximatif du coût et du délai pour réaliser les travaux d'intégration de la centrale au réseau du Transporteur.

La demande d'étude exploratoire doit être transmise par écrit au Transporteur accompagnée des informations techniques nécessaires pour réaliser l'étude exploratoire et du paiement complet de celle-ci, au montant non remboursable de 5 000,00\$, plus les taxes applicables. Ce montant représente la totalité des coûts facturés par le Transporteur pour réaliser l'étude exploratoire. Tout scénario additionnel demandé par le client constitue une demande distincte d'étude

exploratoire et les modalités décrites ci-dessus s'appliquent à celle-ci.

L'étude exploratoire ne constitue ni une demande d'étude d'impact, ni une demande de raccordement de centrale, ni une demande de reservation de transport et elle ne comporte aucun engagement de la part du Transporteur quant à la précision ou l'exactitude des informations qui seront remises au demandeur en réponse à cette demande. Les dispositions prévues aux articles 12A.1 à 12A.4 ci-dessus ne s'appliquent pas à une demande d'étude exploratoire.

12A.6 Clauses communes: Les dispositions prévues à la Partie I des présentes s'appliquent, mutatis mutandis, au propriétaire de la centrale, ou au tiers qu'il a désigné, le cas échéant.

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 aux présentes. 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), y compris lorsque la réception ou la livraison sur le réseau est effectuée à une tension inférieure à 44 kV.

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, ainsi que les ressources désignées par le Distributeur pour alimenter la charge locale, ont 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 égaler la demande de service de point à point de court terme d'une durée supérieure, avant de perdre sa priorité de réservation. Après la date limite, le service commencera conformément aux conditions de la Partie II des présentes. 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 des présentes. Tout service de transport ferme à long terme de point à point aura une priorité d'accès supérieure au service de transport ferme à court terme de point à point et égale à celle des ressources désignées par le Distributeur pour alimenter la charge locale et à celle des ressources désignées par le client du réseau intégré pour alimenter ses charges, de quelque durée que soient les désignations des ressources par le Distributeur et par le client 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

Producteur et le Distributeur : Le Producteur et le Distributeur sont assujettis aux tarifs et aux conditions prévus à la Partie II des présentes lorsqu'ils font des ventes à un tiers. Le Transporteur tiendra une comptabilité distincte, conformément à l'article 8, pour toute utilisation du service de transport de point à point par le Producteur ou le Distributeur 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. Le Transporteur dépose, auprès de la Régie, les conventions de service renfermant l'information exigée aux termes des présentes, dans les trente (30) jours de leur signature.

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.

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, 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 aux présentes 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 turbine-alternateurs qui se trouvent sur le réseau de transport du Transporteur. Pour un tel achat de service de transport, le point HQT est désigné comme point de réception, sauf si les différents groupes turbine-alternateurs sont situés dans la même centrale électrique, auquel cas ils sont traités comme un point de réception unique.
- c) Le client du service de transport peut acheter un service de transport en désignant le point de livraison ou le point de réception uniquement, pourvu qu'il effectue dans le délai requis les réservations nécessaires pour effectuer les livraisons fermes de puissance et d'énergie du(des) point(s) de réception au(x) point(s) de livraison sur une base ferme conformément à l'article 22.2 ou non ferme conformément à l'article 22.1.
- d) 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 le Producteur ou le Distributeur pour des ventes à un tiers) 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 : Suite à toute réservation de service de transport, 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 13 heures la veille du début du service. Les programmes soumis après 13 heures 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'exploitant 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 assujetti 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 et le service de transport pour l'alimentation de la charge locale à partir de ressources autres que les ressources désignées auront 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 des présentes.

14.3 Utilisation du service de transport non ferme de point à point par le Producteur et le Distributeur : Le Producteur et le Distributeur sont assujettis aux tarifs et conditions prévus à la Partie II des présentes lorsqu'ils font des ventes à un tiers. Le Transporteur tiendra une comptabilité distincte, conformément à l'article 8, pour toute utilisation par le Producteur ou le Distributeur 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 aux présentes. Le Transporteur dépose, auprès de la Régie, les conventions de service renfermant l'information exigée aux termes des présentes, dans les trente (30) jours de leur signature.

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 des présentes. Le Transporteur n'accepte aucune obligation en vertu des présentes 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 des présentes. Si un client du service de transport (y compris le Producteur ou le Distributeur pour des ventes à un tiers) 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.

- a) Le client du service de transport peut acheter un service de transport non ferme pour faire des ventes d'énergie provenant de différents groupes turbine-alternateurs qui se trouvent sur le réseau de transport du Transporteur. Pour un tel achat de service de transport, le point HQT est désigné comme point de réception, sauf si les différents groupes turbine-alternateurs sont situés dans la même centrale électrique, auquel cas ils sont traités comme un point de réception unique.
- b) Le client du service de transport peut acheter un service de transport en désignant le point de livraison ou le point de réception uniquement, pourvu qu'il effectue dans le délai requis les réservations nécessaires pour effectuer les livraisons non fermes de puissance et d'énergie du(des) point(s) de réception au(x) point(s) de

livraison sur une base non ferme conformément à l'article 22.1, même s'il s'agit d'un service non ferme uniquement.

- c) 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 8.

14.6 Programmation du service de transport non ferme de point à point : Suite à toute réservation de service de transport, les programmes pour le service de transport non ferme de point à point doivent être soumis au Transporteur au plus tard à 13 heures la veille du début du service. Les programmes soumis après 13 heures 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 réglage 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'exploitant 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 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 des présentes 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 des présentes 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 ou du service de transport pour l'alimentation de la charge locale 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 et celui du service de transport pour l'alimentation de la charge locale à partir de ressources autres que les ressources

désignées aura priorité sur tout service de transport non ferme de point à point en vertu des présentes. 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 des présentes. 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 le site OASIS du Transporteur (article 4) se trouve à l'appendice C des présentes. 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 Abrogé

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.

15.5 Report du service : Le Transporteur peut reporter la fourniture d'un service jusqu'à la fin de la construction des ajouts au réseau de transport nécessaires afin de fournir le service de transport 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 existant.

15.6 Abrogé

15.7 Pertes de transport : Des pertes de transport sont

associées à tous les services de transport. Le Transporteur n'est pas obligé de fournir les pertes de transport. Le client du service de transport est responsable de remplacer les pertes associées aux services de transport telles qu'établies par le Transporteur. Le facteur applicable de perte de transport est de 5,2% du débit horaire maximal tel que mesuré au(x) point(s) de livraison.

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 à partir des équipements de production au Transporteur avant le début du service en vertu de la Partie II des présentes;
- d. le client du service de transport convient de payer pour tout ajout au réseau facturable à ce client conformément à l'Appendice J des présentes,

que le client du service de transport utilise ou non le service pendant la durée complète de sa réservation;

- e. le client du service de transport a signé une convention de service de point à point.

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 des présentes, 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 au Directeur Commercialisation, 9^e étage, C.P. 10 000, Succursale Desjardins, Montréal (Québec) H5B 1H7, 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 le site OASIS du Transporteur. Cette méthode 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 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 des présentes;
- (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 les présentes, 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 GTR. Le Transporteur traitera cette information conformément au Code de conduite du Transporteur;
- (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 au Code de conduite du Transporteur.

17.3 Dépôt : Une demande complète de service de transport ferme à long terme de point à point doit aussi être accompagnée d'un dépôt, soit du prix d'un mois à l'égard de la capacité réservée. 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 ajouts au réseau 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 à long terme 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 aux ajouts au réseau sont

assujettis aux stipulations de l'article 19. Si une convention de service pour un service de transport ferme à long terme de point à point est signée, le dépôt, avec intérêt, sera retourné au client du service de transport dans un délai maximal de trente (30) jours suivant la signature de la convention de service pour le service de transport ferme à long terme de point à point et le dépôt des garanties financières prévues à l'article 11. L'intérêt applicable sera égal au taux d'intérêt indiqué à l'article 7.2 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 des présentes, 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 demande 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 des présentes, 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 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 tarif 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 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 le site OASIS du Transporteur. Cette méthode 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 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 des présentes;
- (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 des présentes, 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 GTR. Le Transporteur traitera ces renseignements conformément au Code de conduite du Transporteur.

18.3 Réserveation du service de transport non ferme de point à point : Les demandes de service mensuel doivent être soumises au plus tôt soixante (60) jours avant le commencement du service; les demandes de service hebdomadaire doivent être soumises au plus tôt quatorze (14) jours avant le commencement du service; les demandes de service quotidien doivent être soumises au plus tôt deux (2) jours avant le commencement du service; et les demandes de service horaire doivent

être soumises au plus tôt à 8 heures la veille du commencement du service. Les demandes de service reçues après 13 heures 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 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 ou une demande de raccordement de centrale conformément à l'article 12A, 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, incluant les données techniques nécessaires à la réalisation de l'étude, 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 tout dépôt effectué 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 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. Dans le cas du Distributeur, les dispositions prévues à l'article 40.2 s'appliquent.
- (iii) Quant aux études d'impact sur le réseau menées par le Transporteur pour le compte du Producteur et du Distributeur, 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 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 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, confirme 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. Avant l'expiration du délai de quarante-cinq (45) jours indiqué ci-dessus, le client admissible peut toutefois demander une extension de celui-ci jusqu'à un maximum de trois cent soixante-cinq (365) jours, s'il ne peut respecter ce délai de quarante-cinq (45) jours en raison des délais dus à l'obtention d'une autorisation gouvernementale nécessaire à la réalisation de son projet et s'il a démontré par écrit au Transporteur qu'il effectue toutes les démarches raisonnablement nécessaires à l'obtention d'une telle autorisation. L'extension ainsi obtenue sera prise en compte pour établir la date de service prévue.

19.4 Procédures d'étude d'avant-projet : Si une étude d'impact sur le réseau montre que des ajouts au réseau

doivent être apportés pour répondre à la demande de service du client admissible et que le Transporteur a établi qu'il est requis de réaliser une étude d'avant-projet, le Transporteur, suite à la réception d'une demande écrite du client avant l'expiration du délai maximal de trois cent soixante-cinq (365) jours de la réception 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, conformément à la politique relative aux ajouts au réseau de transport que l'on retrouve à l'Appendice J des présentes. 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 tout dépôt effectué 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 dans le délai prévu dans la convention d'avant-projet. 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 (i) de la part adéquate du client du service de transport quant au coût des ajouts au réseau requis qu'il devra rembourser au Transporteur conformément aux principes énoncés à l'Appendice J des présentes, et (ii) du délai requis pour terminer cette construction et commencer à fournir le service demandé. Le client du service de transport a un délai de trente (30) jours suite à la réception de l'étude d'avant-projet pour signer une convention de service si ce n'est déjà fait ou, dans le cas d'un raccordement de centrale, prendre l'un des engagements prévus à l'article 12A et, signer une Entente de raccordement de centrale dans les meilleurs délais possibles. 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 ajouts au réseau conformément aux pratiques commerciales établies selon la loi du Québec, sous peine de voir sa demande cesser d'être une demande complète et être réputée résiliée et retirée. Avant l'expiration du délai de trente (30) jours indiqué ci-dessus, le client admissible peut toutefois demander

une extension de celui-ci jusqu'à un maximum de cent quatre-vingts (180) jours, s'il ne peut respecter ce délai de trente (30) jours en raison de délais dus à la délivrance d'une autorisation gouvernementale nécessaire à la réalisation de son projet et s'il a démontré par écrit au Transporteur qu'il effectue toutes les démarches raisonnablement nécessaires à l'obtention d'une telle autorisation. L'extension ainsi obtenue sera prise en compte pour établir la date de service prévue.

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 ajouts au réseau tel que proposé pourra exiger l'élaboration d'une estimation de bonne foi révisée. De nouvelles estimations faites de bonne foi pourront aussi être 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 ajouts au réseau devant être imputé au client du service de transport conformément aux stipulations de l'Appendice J des présentes.

19.6 Diligence dans l'exécution des ajouts au réseau : Le Transporteur agira avec diligence pour ajouter les installations requises au réseau de transport dans un

délai raisonnable. Le Transporteur ne modifiera pas son réseau de transport existant ou planifié pour fournir le service de transport de point à point requis si en ce faisant il compromet la fiabilité du réseau ou compromet ou détériore autrement le service 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 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.

19.8 Procédures expéditives pour les ajouts au réseau : 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» et, selon le cas, une Entente de raccordement de centrale, en vertu de laquelle le client admissible accepterait de dédommager le Transporteur pour tous les coûts encourus conformément aux présentes. Pour exercer cette option, le client

admissible doit exiger par écrit une convention de service accélérée et, selon le cas, une Entente de raccordement de centrale, 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 ajouts au réseau nécessaires ou les frais encourus pour fournir le service demandé. Bien que le Transporteur accepte de fournir au client admissible sa meilleure estimation du coût des ajouts au réseau 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 des présentes. Le client admissible doit signer et renvoyer cette convention de service accélérée ou, selon le cas, l'Entente de raccordement de centrale, dans les trente (30) 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 ajouts au réseau de transport pour le service de transport de point à point

20.1 Retards dans la construction des ajouts au réseau : Si un événement se produit et qu'il empêche de façon importante de respecter les délais d'exécution des ajouts au réseau 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 aux ajouts au réseau initialement prévus : Lorsque le processus d'examen prévu à l'article 20.1 établit qu'il existe une ou plusieurs solutions de rechange aux ajouts au réseau prévus à l'origine, le Transporteur doit présenter ces solutions de rechange pour qu'elles soient examinées 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 de point à point et,

selon le cas, qu'il amende l'Entente de raccordement de centrale déjà signée. 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 de la procédure de traitement de plaintes prévue à l'article 12 des présentes.

20.3 Obligation de remboursement en cas d'ajouts au réseau non terminés : 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 des présentes, l'obligation de fournir le service de transport 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 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'ajouts au réseau serait identifié conformément aux stipulations de la Partie II des présentes, et si ces ajouts exigent en plus l'ajout d'installations de transport sur d'autres réseaux, le Transporteur est en droit de coordonner les ajouts 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 des ajouts à son réseau 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 des ajouts au réseau et des problèmes particuliers à régler avant de commencer ou de reprendre ceux-ci. Dans les soixante (60) jours de la réception d'un avis écrit de la part du Transporteur de son intention de reporter les ajouts au réseau conformément au présent article, le client du service de transport peut contester la décision en conformité avec les procédures de traitement des plaintes prévues à l'article 12 des présentes.

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 ou 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 des présentes ou par le Distributeur pour le compte des 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 des présentes. Toutefois, toutes les autres exigences de la Partie II des présentes (à l'exception des tarifs 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 ou 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 :

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 tarif 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 des présentes. 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 des présentes, à condition que le changement ne compromette pas l'exploitation ou la fiabilité du réseau de transport, des centrales de production ou des réseaux de distribution situés dans la zone de réglage 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 payables par le client 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 du site 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 conformément aux principes énoncés à l'Appendice J des présentes, le client du service de transport est responsable de l'installation et du maintien d'un équipement compatible de mesurage afin de rendre compte de façon exacte de la puissance et de l'énergie transportées en vertu de la Partie II des présentes; il est également tenu de communiquer l'information au Transporteur. Cet équipement de mesurage 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 au client du service de transport, lorsque l'équipement de mesurage 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, ou, selon le cas, à l'Entente de raccordement de centrale.

25 Rémunération du service de transport

Les tarifs du service de transport ferme et non ferme de point à point sont prévus aux annexes jointes aux présentes : service de transport ferme de point à point (annexe 9) et service de transport non ferme de point à point (annexe 10). Le Producteur et le Distributeur sont assujettis aux dispositions de la Partie II des présentes pour faire leurs ventes à un tiers. Le Transporteur doit comptabiliser cette utilisation du réseau de

transport aux tarifs prévus aux présentes, conformément aux dispositions de l'article 8.

26 Récupération des coûts non recouvrables

Le Transporteur peut chercher à récupérer ses coûts non recouvrables des clients du service de transport, conformément aux conditions déterminées par la Régie. Toutefois, le Transporteur doit soumettre séparément à la Régie toute proposition spécifique relativement aux coûts non recouvrables.

27 Rémunération pour les coûts des ajouts au réseau 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 met en évidence la nécessité d'ajouts au réseau, le client du service de transport qui confirme sa demande de réaliser le projet est tenu de fournir les garanties financières demandées par le Transporteur et de payer les coûts y afférent conformément à l'Appendice J des présentes. 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 situées dans la zone de réglage du Transporteur, plutôt que par des ajouts au réseau afin d'éliminer ces contraintes, le client du service de transport qui confirme sa demande de réaliser le projet est tenu au paiement des coûts de la nouvelle répartition conformément aux dispositions des présentes. L'estimé des frais relatifs aux ajouts au réseau qui

seront facturés au client du service de transport en vertu des présentes seront précisés dans la Convention de service, ou à l'Entente de raccordement de centrale, selon le cas, avant le début du service.

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 aux présentes et à 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 desservir les clients de charge locale, conformément aux dispositions de la Partie IV des présentes. Le client du service de transport en réseau intégré peut aussi utiliser le service de transport en réseau intégré pour livrer des achats d'énergie 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 des présentes.

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 non désignées) pour alimenter

leur charge en réseau se trouvant dans la zone de réglage du Transporteur ainsi que toute charge additionnelle pouvant être désignée conformément à l'article 31.3 des présentes. Le client du réseau intégré qui utilise le service de transport en réseau intégré doit obtenir ou fournir les services complémentaires 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 du Transporteur. Le Transporteur doit inclure la charge en réseau du client du réseau intégré aux fins de la planification de son propre réseau 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 les ressources aux clients de charge locale.

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 des ressources en réseau désignées du client, de

manière à alimenter les charges en réseau du client d'une manière comparable à celle dont le Transporteur utilise le réseau de transport pour desservir d'une façon fiable les 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 des présentes.

28.5 Pertes de transport : Des pertes de transport sont associées à tous les services de transport. Le Transporteur n'est pas obligé de fournir les pertes de transport. 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 pertes de transport sont les suivants : un taux de 5,2 % du débit horaire maximal mesuré au(x) point(s) de livraison.

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 des présentes 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 des présentes, 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 des présentes, (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 des présentes.

29.2 Procédures de demande : Le client admissible qui demande un service en vertu de la Partie III des présentes 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. À 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 le site OASIS du Transporteur. Cette méthode 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 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 des présentes;
- (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 (comme 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, ainsi que toute centrale pouvant servir à alimenter une 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
 - la liste des moyens de gestion pour la 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 réglage 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 réglage, les ententes de transport et le(s) point(s) de réception 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 exploitants 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 ajouts au réseau
 - des cartes du réseau de transport comprenant les ajouts au réseau proposés
 - les capacités nominales thermiques des interconnexions entre la zone de réglage 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 au Code de conduite du Transporteur.

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. De plus, le client du réseau intégré respecte les exigences techniques du Transporteur, ainsi que les limites d'émissions de perturbations autorisées sur le réseau de transport, que ses charges

ou sa production soient directement raccordées au réseau de transport ou de distribution d'Hydro-Québec, ou dans ses propres postes à haute tension. Le client du service en réseau intégré doit également s'assurer que le déséquilibre des charges alimentées par les postes satellites respecte les limites d'émission autorisées sur le réseau.

29.5 Dépôt de la convention de service : Le Transporteur dépose, auprès de la Régie, les conventions de service renfermant l'information exigée aux termes des présentes, dans les trente (30) jours de leur signature.

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 des présentes. 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 réglage 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 service en réseau intégré, du service point à point ferme et les clients de charge locale.

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 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 des présentes.

30.8 Utilisation de la capacité d'interface par le client du

réseau intégré : Aucune limite n'est imposée à l'utilisation du réseau 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 des présentes, 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 réaliser les ajouts au réseau de transport nécessaires à l'interconnexion d'une nouvelle charge en réseau désignée par le client du réseau intégré. Les frais associés aux ajouts 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 aux dispositions prévues à l'Appendice J des présentes.

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 du Transporteur, le client du réseau intégré peut soit (1) décider d'inclure toute la charge en tant que charge en réseau à toutes les fins de la Partie III des présentes 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 des présentes. 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 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 ajouts au réseau effectués par le Transporteur et imputés au client du réseau intégré ainsi que le prévoit la convention de service, conformément à l'Appendice J des présentes. 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 des présentes. 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, incluant les données techniques nécessaires à la réalisation de l'étude, 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 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.

32.3 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. Advenant que le Transporteur ne puisse terminer l'étude d'impact sur le réseau requise dans le délai convenu, 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 signer une convention de service, ou amender la convention de service en vigueur, sous peine de voir la demande réputée résiliée et retirée. Avant l'expiration du délai de quarante-cinq (45) jours indiqué ci-dessus, le client admissible peut toutefois demander une extension de celui-ci jusqu'à un maximum de trois cent soixante-cinq (365) jours, s'il ne peut respecter ce délais de quarante-cinq (45) en raison de délais dus à la délivrance d'une autorisation gouvernementale nécessaire à la réalisation de son projet et s'il a démontré par écrit au Transporteur qu'il effectue toutes les démarches raisonnablement nécessaires à l'obtention d'une telle autorisation. L'extension ainsi obtenue sera prise en compte pour établir la date de service prévue.

32.4 Procédures d'étude d'avant-projet : Si une étude d'impact sur le réseau montre que des ajouts au réseau de transport doivent être apportés pour répondre à la demande de service du client admissible et que le Transporteur a établi qu'il est requis de réaliser une étude d'avant-projet, le Transporteur, suite à la réception d'une demande écrite du client avant l'expiration du délai maximal de trois cent soixante-cinq (365) jours de la réception 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, conformément à la politique relative aux ajouts au réseau de transport que l'on retrouve à l'Appendice J des présentes. 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 diligence pour terminer l'étude d'avant-projet dans le délai prévu. 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) de la part adéquate du client admissible quant au coût des ajouts au réseau requis qu'il devra rembourser au Transporteur conformément aux principes énoncés à l'Appendice J des présentes et (ii) du délai requis pour terminer cette construction et commencer à fournir le service demandé. Le client admissible a un délai de trente (30) jours suite à la réception de l'étude d'avant-projet pour signer une convention de service, ou amender la convention de service en vigueur. 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 ajouts au réseau conformément aux pratiques commerciales établies selon la loi du Québec, sous peine de voir sa demande cesser d'être une demande complète et être réputée résiliée et retirée. Avant l'expiration du délai de trente (30) jours indiqué ci-dessus, le client admissible peut toutefois demander une extension de celui-ci jusqu'à un maximum de cent quatre-vingts (180) jours, s'il ne peut respecter ce délai de trente (30) jours en raison de délais dus à la

délivrance d'une autorisation gouvernementale nécessaire à la réalisation de son projet et s'il a démontré par écrit au Transporteur qu'il effectue toutes les démarches raisonnablement nécessaires à l'obtention d'une telle autorisation. L'extension ainsi obtenue sera prise en compte pour établir la date de service prévue.

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 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 des clients de charge locale, des clients du service ferme point à point 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, les clients du service de transport ferme de point à point, le Distributeur pour les clients de charge locale et les clients du réseau intégré supportent tous une quote-part proportionnelle du coût total de la nouvelle répartition.

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 proportionnellement entre les clients du service de transport ferme de point à point, les clients de charge locale et le client du réseau intégré. Le Transporteur ne demandera pas au client du réseau intégré de réduire ses programmes davantage que les clients du service de transport ferme de point à point et les clients de charge locale ne réduiraient leurs 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 les clients du service de transport ferme de point à point, les clients de charge locale et le client du réseau intégré de délester des charges, 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 des présentes, 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 personnes ou des biens en danger. En cas de condition(s) défavorable(s) ou de perturbation(s) du réseau du Transporteur ou de tout autre réseau interconnecté directement ou indirectement au réseau 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 indue par rapport à

l'utilisation que le Transporteur fait du réseau de transport au nom des 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 ajouts au réseau et aux services complémentaires et les coûts d'étude applicables, conformément aux conditions fixées par 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 requis annuels du Transporteur qui sont indiqués à l'appendice H des présentes. Pour un nouveau client du réseau intégré, celui-ci doit payer le prix requis mensuel à compter du 1^{er} jour du mois pendant lequel débute le service de transport en réseau intégré.

34.2 Détermination de la charge annuelle du client du service de transport en réseau intégré : Correspond à l'appel de puissance maximal annuel prévu du client de service de transport en réseau intégré au cours de

l'année civile pendant laquelle le service de transport en réseau intégré est fourni.

34.3 Détermination de la charge annuelle du réseau de transport du Transporteur : Correspond à la somme de l'appel de puissance maximal annuel prévu pour la charge locale et de l'appel de puissance maximal annuel prévu pour chacun des clients du service de transport en réseau intégré.

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 Distributeur, 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 ses coûts non recouvrables du client du réseau intégré conformément aux conditions déterminées 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 des présentes 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 des présentes, 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 réglage 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 réglage, y compris tous les services complémentaires nécessaires, en passant un contrat à cet égard avec le Transporteur, (iii) soit satisfaire aux exigences de sa zone de réglage, y compris tous les services complémentaires 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 complémentaires. 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.

IV. SERVICE DE TRANSPORT POUR L'ALIMENTATION DE LA CHARGE LOCALE**Préambule**

Le Transporteur fournira un service de transport pour alimenter la charge locale du Distributeur conformément aux termes et conditions applicables prévus aux présentes. Le service de transport pour l'alimentation de la charge locale permet au Distributeur d'intégrer, de répartir économiquement et de contrôler ses ressources actuelles et prévues afin d'alimenter sa charge locale conformément aux dispositions de la Partie IV des présentes. Le Distributeur peut aussi utiliser le service de transport pour l'alimentation de la charge locale pour livrer des achats d'énergie à sa charge locale 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 des présentes.

36 Nature du service de transport pour l'alimentation de la charge locale

36.1 Étendue du service : Le service de transport pour l'alimentation de la charge locale est un service de transport qui permet au Distributeur d'utiliser efficacement et économiquement ses ressources (de même que les autres ressources non désignées) pour alimenter sa charge locale, ainsi que toute charge additionnelle pouvant être désignée conformément à l'article 39.3 des présentes. Le Distributeur doit assurer ou obtenir de

ses fournisseurs que ceux-ci assurent les services complémentaires requis pour la sécurité et la fiabilité de l'alimentation de la charge locale et qui sont énumérés dans l'Annexe 9 des présentes.

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. Le Transporteur doit inclure la charge locale du Distributeur aux fins de la planification de son réseau de transport et doit, conformément aux pratiques usuelles des services publics, s'efforcer de construire, et mettre en service, une capacité de transport suffisante pour livrer les ressources du Distributeur de manière à desservir d'une façon fiable les clients de charge locale.

36.3 Service secondaire : Le Distributeur peut utiliser le réseau de transport du Transporteur pour livrer de l'énergie à ses charges à partir de ressources qui

n'ont pas été désignées en tant que ressources du Distributeur. Cette énergie sera transportée, selon la disponibilité, sans frais additionnels. Les livraisons à partir de ressources autres que les ressources désignées auront une priorité supérieure à celle de tout service de transport non ferme de point à point en vertu de la Partie II des présentes.

36.4 Pertes de transport : Des pertes de transport sont associées à tous les services de transport. Le Transporteur n'est pas obligé de fournir les pertes de transport. Le Distributeur est responsable de fournir en tout temps les pertes réelles associées au service de transport qui lui est fourni sur le réseau du Transporteur.

36.5 Restrictions relatives à l'utilisation du service : Le Distributeur ne peut utiliser le service de transport d'alimentation de la charge locale 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. Le Distributeur doit utiliser le service de transport de point à point prévu à la Partie II des présentes pour les ventes à un tiers nécessitant l'utilisation du réseau de transport du Transporteur.

37 Conditions préalables à la prestation du service par le Transporteur

37.1 Information requise annuellement du Distributeur : Le Distributeur doit fournir annuellement, ou faire fournir, tous les renseignements prévus aux décisions, ordonnances, règlements de la Régie, y compris, mais sans s'y limiter, ce qui suit :

- (i) une description de la charge à chaque point de livraison. Cette description doit identifier et fournir séparément la meilleure estimation par le Distributeur 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 à la pointe coïncidente et non coïncidente, en été et en hiver;
- (ii) le niveau et la localisation des charges interruptibles, s'il en est, comprises dans la charge locale. Cette information doit inclure les besoins de puissance estivale et hivernale de chaque charge interruptible (comme 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 Distributeur 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 (i) ci-dessus;
- (iii) 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 et celles qui alimentent toute autre ressource du Distributeur et qui sont situées dans la zone de réglage du Transporteur;
- 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;
- la liste des moyens de gestion pour la nouvelle répartition;
- la description de la puissance achetée qui est désignée comme ressource du Distributeur, y compris la source d'approvisionnement, la localisation de la zone de réglage, les ententes de transport et le(s) point(s) de réception au réseau de transport du Transporteur;

(iv) l'utilisation prévue de chacune des interconnexions du réseau du Transporteur avec les réseaux voisins (actuelles et prévues sur 10 ans), en MW et en MWh, en période de pointe et hors pointe, pour chacune des années visées.

37.2 Installations du Distributeur : La prestation du service de transport pour l'alimentation de la charge locale est conditionnelle à la construction, à l'entretien et à l'exploitation par le Distributeur des

installations se trouvant sur son réseau de distribution nécessaires à la livraison fiable de la puissance et de l'énergie à partir du réseau de transport du Transporteur jusqu'à celui du Distributeur. Le Distributeur est seul responsable de la construction ou de l'installation de toutes les installations se trouvant sur son réseau. Toutefois, lorsqu'il sera opportun de le faire, le Transporteur et le Distributeur planifieront conjointement des ajouts à leur réseau respectif, en vue d'en minimiser les coûts, sous réserve des dispositions techniques applicables. Le Distributeur doit s'assurer que les clients de charge locale respectent les exigences de raccordement au réseau du Transporteur, ainsi que les limites d'émissions de perturbations autorisées sur le réseau de transport. Le Distributeur doit également s'assurer que le déséquilibre des charges alimentées par les postes satellites respecte les limites d'émission autorisées sur le réseau.

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 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.

38.2 Désignation de nouvelles ressources du Distributeur :

Le Distributeur peut désigner une nouvelle ressource en donnant au Transporteur un préavis écrit en ce sens le plus tôt possible. Une Entente de raccordement conclue entre le Transporteur et tout propriétaire d'une nouvelle ressource désignée ou d'une nouvelle centrale pouvant alimenter une ressource désignée par le Distributeur est requise avant que le Transporteur puisse procéder aux ajouts au réseau requis pour intégrer cette nouvelle ressource.

38.3 Suppression des ressources du Distributeur :

Le Distributeur peut mettre fin à tout moment à la désignation de tout ou 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.

38.4 Changements dans les demandes de service :

La décision du Distributeur d'annuler, de reporter ou de modifier substantiellement un changement demandé quant au service de transport pour l'ajout d'une nouvelle

ressource ne saurait en aucune circonstance libérer de quelque façon que ce soit le Distributeur, ou son fournisseur d'électricité, de son obligation de payer les frais relatifs aux ajouts au réseau effectués par le Transporteur conformément à l'Appendice J des présentes.

38.5 Exploitation des ressources du Distributeur : Le Distributeur ne peut pas s'approvisionner de ses ressources désignées situées dans la zone de réglage du Transporteur de manière à ce que la production de ses installations dépasse sa charge locale désignée plus les pertes, à moins qu'il n'ait conclu avec le Transporteur à cet effet une Convention de service point à point en vertu de la Partie II des présentes.

38.6 Obligation de nouvelle répartition du Distributeur : Le Distributeur accepte que le Transporteur répartisse différemment ses ressources si cela est requis conformément à l'article 41.2. 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, du service point à point ferme et les clients de charge locale.

38.7 Ententes de transport visant les ressources non reliées physiquement au réseau du Transporteur : Le Distributeur est responsable des ententes pouvant être nécessaires à la livraison de la puissance et de

l'énergie d'une ressource qui n'est pas physiquement reliée au réseau du Transporteur. Le Transporteur fera des efforts raisonnables pour aider le Distributeur à obtenir ces ententes, y compris en fournissant les informations ou données nécessaires à l'autre entité conformément aux pratiques usuelles des services publics. De plus, lorsque cela est opportun, le Transporteur peut réserver une capacité de transport, ou louer des équipements de transport sur un réseau tiers et en intégrer le coût à son coût de service, si cela constitue une solution économique et techniquement acceptable, pour prendre livraison de l'électricité devant alimenter la charge locale du Distributeur.

38.8 Restrictions visant la désignation de ressources : Le Distributeur doit obtenir l'ensemble des ressources nécessaires pour approvisionner en électricité sa charge locale et en informer le Transporteur. Pour tout nouvel approvisionnement obtenu par appel d'offres ou autrement, le Distributeur doit s'assurer de la disponibilité du service de transport conformément aux dispositions de la Partie IV des présentes.

39 Désignation de la charge locale

39.1 Charge locale : Le Distributeur doit désigner annuellement les différentes charges constituant sa charge locale pour lesquelles le Transporteur fournira le service de transport. Le Distributeur fournira annuellement au Transporteur, à la date convenue entre

les parties, une description annuelle de la charge à chaque point de livraison. Cette description doit identifier et fournir séparément la meilleure estimation par le Distributeur des charges totales à alimenter à chaque niveau de tension de transport, de même que les charges à alimenter à partir de chaque poste du Transporteur au même niveau de tension du transport. La description doit inclure une prévision sur dix (10) ans de la charge coïncidente par poste satellite et par région, ainsi que la prévision des ressources nécessaires pour l'alimenter à la pointe coïncidente en hiver et en été. La description doit inclure également la nature de la charge, de même que la puissance active et la puissance réactive et ce, pour chacun des poste-satellites et pour chacune des charges de 25 MW et plus raccordées au réseau de transport.

39.2 Nouvelles charges raccordées au réseau du Transporteur : Le Distributeur doit fournir au Transporteur dès qu'il lui est raisonnablement possible de le faire, un préavis écrit de la désignation d'une nouvelle charge qui sera ajoutée à son réseau de transport. L'avis doit inclure la déclaration du Distributeur quant à la puissance maximale à transporter sur le réseau pour alimenter cette nouvelle charge. Le Transporteur agira avec diligence pour effectuer les ajouts au réseau de transport qui sont

nécessaires pour intégrer cette nouvelle charge désignée par le Distributeur. Lorsque le Transporteur et le Distributeur auront établi conjointement la nécessité d'ajouter un nouveau poste satellite ou une nouvelle ligne pour alimenter la charge locale du Distributeur, ou de modifier un poste ou une ligne existants, cela tiendra lieu de préavis et constituera une demande de service du Distributeur. Les frais associés aux ajouts au réseau de transport nécessaires à l'addition d'une nouvelle charge du Distributeur seront remboursés au Transporteur par le Distributeur conformément aux principes énoncés à l'Appendice J des présentes.

39.3 Charge non reliée physiquement au réseau du Transporteur : Le présent article s'applique à l'ajout subséquent d'une nouvelle charge locale non reliée physiquement au réseau du Transporteur. Dans la mesure où le Distributeur désire obtenir un service de transport pour une charge extérieure au réseau du Transporteur, le Distributeur peut décider d'inclure toute la charge en tant que charge locale à toutes les fins de la Partie IV des présentes et désigner des ressources relativement à cette charge supplémentaire. Si le Distributeur donne un avis de son intention d'ajouter une nouvelle charge devant faire partie intégrante de sa charge locale conformément au présent article, cela constitue une demande de service

additionnel du Distributeur en vertu de la Partie IV des présentes. Lorsque cela est opportun, le Transporteur peut réserver une capacité de transport, ou louer des équipements de transport sur un réseau tiers et en intégrer le coût à son coût de service, si cela constitue une solution économique et techniquement acceptable, pour approvisionner en électricité la charge locale du Distributeur.

39.4 Mise à jour annuelle des renseignements sur la charge

et les ressources : Le Distributeur doit fournir au Transporteur des prévisions annuelles mises à jour concernant la charge locale et les ressources, conformément aux articles 37 et 39 des présentes. Le Distributeur doit aussi donner au Transporteur un avis écrit en temps opportun des changements importants survenus dans tout autre renseignement fourni préalablement relativement à sa charge locale, à ses ressources 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.

40 Procédures d'études supplémentaires pour les demandes de service de transport pour l'alimentation de la charge locale

40.1 Avis de la nécessité d'une étude d'impact sur le

réseau : Sur réception d'une demande écrite du Distributeur, le Transporteur établira 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 fournir le service demandé, il doit en informer le Distributeur dès que possible.

À l'exclusion des besoins du Distributeur correspondant à la croissance de la charge locale pour laquelle ce dernier transmet annuellement sa prévision au Transporteur conformément à l'article 37.1 i) des présentes, le Distributeur doit soumettre une demande d'étude d'impact pour tous ses autres besoins, notamment pour l'alimentation de nouvelles charges industrielles spécifiques, l'alimentation de nouvelles charges non reliées physiquement au réseau du Transporteur, le raccordement de nouvelles ressources du Distributeur et la réalisation par le Transporteur d'études stratégiques et d'orientation qui sont requises par le Distributeur.

40.2 Coûts des études d'impact pour alimenter la charge

locale : Le Transporteur tient une comptabilité séparée, conformément à l'article 8.2 des présentes, pour toutes les études d'impact qu'il réalise à la demande du Distributeur. Aucun coût ne sera imputé au Distributeur pour réaliser les études d'impact requises aux fins de l'alimentation de la charge locale. Aucun frais ne sera imputé au Transporteur par le

Distributeur lorsque les services du Distributeur sont requis pour participer à la réalisation d'une étude d'impact demandée au Transporteur et que ces coûts ne lui sont pas remboursés.

40.3 Procédures d'étude d'impact sur le réseau : Dès que le Transporteur a établi la nécessité d'une étude d'impact sur le réseau, celui-ci agira avec diligence pour terminer l'étude d'impact sur le réseau dans un délai raisonnable. 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. Advenant que le Transporteur ne puisse terminer l'étude d'impact sur le réseau requise dans le délai prévu, il doit en aviser le Distributeur et donner une date approximative d'achèvement. 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 Distributeur. Le Transporteur fera preuve de la même diligence pour exécuter l'étude d'impact sur le réseau pour le Distributeur que pour exécuter ses propres études. Le Transporteur doit, dès l'achèvement de l'étude d'impact sur le réseau, aviser le Distributeur si le réseau de transport sera adéquat pour accepter la demande de service, en tout ou en partie, ou si des frais devront vraisemblablement être engagés pour des ajouts au réseau. Dans les quarante-cinq (45) jours de

l'achèvement de l'étude d'impact sur le réseau, le Distributeur doit confirmer par écrit au Transporteur s'il maintient la demande de service ayant fait l'objet de l'étude d'impact, afin que le Transporteur puisse débiter dans les plus brefs délais possibles la réalisation des ajouts au réseau qui sont requis.

40.4 Réalisation des ajouts au réseau : Si une étude d'impact sur le réseau montre que des ajouts au réseau de transport doivent être effectués pour répondre à la demande de service du Distributeur, le Transporteur procédera à la réalisation des ajouts au réseau requis dans des délais raisonnables suivant la réception d'une demande écrite du Distributeur à cet effet dans laquelle celui-ci s'engage à rembourser au Transporteur le coût de réalisation des ajouts au réseau, conformément aux principes énoncés à l'Appendice J des présentes. Dès réception de la demande écrite du Distributeur, le Transporteur agira avec diligence pour amorcer la réalisation des ajouts au réseau prévus dans les meilleurs délais possibles, afin de répondre au besoin du Distributeur.

40.5 Appels d'offres du Distributeur pour l'achat d'électricité: Sur demande du Distributeur, le Transporteur effectuera les études requises par le Distributeur, selon une méthodologie convenue avec celui-ci, pour évaluer les coûts et l'échéancier pour effectuer les ajouts au réseau requis pour intégrer de

nouvelles ressources servant à alimenter la charge locale du Distributeur. Si des ajouts au réseau du Transporteur sont alors requis, le Distributeur remboursera au Transporteur le coût réel des ajouts au réseau, conformément aux principes énoncés à l'Appendice J des présentes. La puissance nécessaire à la réalisation des appels d'offres du Distributeur est inscrite dans la séquence des études d'impact conformément aux modalités indiquées à l'article 12A.3.

41 Délestage de charge et réductions

41.1 Procédures : Le Transporteur et le Distributeur 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 autres clients en vertu de la Partie II et de la Partie III des présentes et qui sont touchés par les réductions programmées.

41.2 Contraintes de transport : Pendant toute période où le Transporteur détermine qu'il existe une contrainte de transport sur le réseau, 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 fonction du moindre coût sans égard à la propriété de ces ressources. Concernant toutes les ressources désignées et non désignées alimentant les charges du Distributeur, celui-ci transmettra au Transporteur et en fera la mise-à-jour en tout temps selon les besoins, l'ordre de priorité selon lequel les ressources du Distributeur seront affectées par les mesures mises en œuvre par le Transporteur pour pallier à une contrainte sur le réseau de transport.

41.3 Responsabilité des coûts occasionnés pour pallier les contraintes de transport : Lorsque le Transporteur met en œuvre des procédures de nouvelle répartition au moindre coût par suite d'une contrainte de transport, les clients du service de transport ferme de point à point, les clients du réseau intégré et le Distributeur pour les clients de charge locale supportent tous une quote-part proportionnelle du coût total de la nouvelle répartition en fonction de leurs transactions

respectives qui sont affectées par la nouvelle répartition.

41.4 Réductions des livraisons programmées : Si une contrainte de transport sur le réseau 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, le Distributeur doit réduire ses programmes conformément à la convention d'exploitation du réseau. À cette fin, le Distributeur transmettra au Transporteur et en fera la mise-à-jour en tout temps selon les besoins, l'ordre de priorité selon lequel les ressources du Distributeur seront affectées par la réduction des livraisons programmées.

41.5 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 proportionnellement entre les clients du service de transport ferme de point à point, les clients de charge locale et les clients du service en réseau intégré.

41.6 Délestage de charge et rejet de production : S'il est survenu un incident sur le réseau du Transporteur et que le Transporteur juge nécessaire pour les clients du service de transport ferme de point à point, les

clients de charge locale et les clients du service en réseau intégré de délester des charges, les parties doivent procéder au délestage conformément aux procédures déjà établies en vertu de la convention d'exploitation du réseau.

S'il est survenu un incident sur le réseau du Transporteur et que le Transporteur juge nécessaire pour les clients du service de transport ferme de point à point, les clients de charge locale et les clients du service en réseau intégré de rejeter les groupes de production d'une centrale faisant partie des ressources désignées par le Distributeur, les parties doivent procéder au rejet de production conformément aux procédures déjà établies en vertu de la convention d'exploitation du réseau.

41.7 Fiabilité du système : Malgré toute autre disposition des présentes, en rapport avec les cas prévus au présent article 41, 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 pour l'alimentation de la charge locale, 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 pour l'alimentation de la charge locale mettrait des

personnes ou des biens en danger. En cas de condition(s) défavorable(s) ou de perturbation(s) du réseau du Transporteur ou de tout autre réseau interconnecté directement ou indirectement au réseau du Transporteur, le Transporteur, conformément aux pratiques usuelles des services publics, peut aussi réduire le service de transport pour l'alimentation de la charge locale 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 Distributeur un préavis le plus tôt possible de toute réduction de ce genre. Toute réduction du service de transport ne saurait faire de discrimination indue quant à l'utilisation du réseau de transport pour le service ferme offert en vertu de la Partie II, de la Partie III et de la Partie IV des présentes.

42 Prix et frais

Le Distributeur doit payer au Transporteur les frais applicables relatifs aux ajouts au réseau, fournir les services complémentaires requis pour alimenter la charge locale et payer les coûts d'étude applicables, conformément aux dispositions des présentes, de même que les frais suivants :

42.1 Prix requis mensuel : À chaque mois, le Distributeur doit payer le prix requis mensuel, lequel correspond au un douzième (1/12) du montant indiqué à l'appendice H des présentes, moins tout montant payable au cours du mois par un client dont la charge était antérieurement comprise dans la charge locale du Distributeur et qui a réservé, pour l'alimentation de cette charge, un service de transport en vertu de la Partie II ou de la Partie III des présentes et ce, jusqu'à ce que l'exclusion de cette charge de la charge locale du Distributeur ait été prise en compte par la Régie dans l'établissement des tarifs de transport applicables en vertu des présentes.

42.2 Récupération des coûts non recouvrables : Le Transporteur peut chercher à récupérer ses coûts non recouvrables du Distributeur conformément aux conditions déterminées par la Régie. Toutefois, le Transporteur doit soumettre séparément à la Régie toute proposition de récupération des coûts non recouvrables.

43 Ententes d'exploitation

43.1 Exploitation en vertu de la convention d'exploitation du réseau : Le Distributeur doit planifier, construire, exploiter et entretenir ses installations conformément aux pratiques usuelles des services publics et à la convention d'exploitation du réseau.

43.2 Convention d'exploitation du réseau : Les termes et conditions suivant lesquels le Distributeur exploite

ses installations et les questions techniques et opérationnelles associées à la mise en oeuvre de la Partie IV des présentes 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 de la charge locale du Distributeur directement raccordée 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 transmettent des données (y compris, sans s'y limiter, les taux calorifiques et les caractéristiques opérationnelles des ressources, 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 41, 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 IV des

présentes, y compris les protocoles de programmation des ressources et des charges du Distributeur.

La convention d'exploitation du réseau prévoit que le Distributeur doit (i) soit satisfaire aux exigences de la zone de réglage, y compris tous les services complémentaires nécessaires, en passant un contrat à cet égard avec le Transporteur ou, (ii) soit satisfaire aux exigences de la zone de réglage, y compris tous les services complémentaires 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 sans raison valable des ententes contractuelles avec une autre entité à l'égard des services complémentaires. La convention d'exploitation du réseau est jointe en appendice G aux présentes.

43.3 Comité technique : Un comité technique sera établi entre le Transporteur et le Distributeur pour effectuer la coordination technique requise entre ceux-ci. Le comité technique traitera de toutes questions administratives découlant des responsabilités respectives des parties en vertu de la convention d'exploitation du réseau. Le comité technique doit se réunir de temps à autre, au besoin, mais au moins une fois par année.

Le comité technique ainsi formé pourra notamment établir les règles concernant les besoins respectifs d'échanges techniques des parties, de réalisation des études d'impact pour alimenter la charge locale, de programmation des livraisons, de planification des retraits d'équipement de production, de restrictions d'exploitation concernant ceux-ci, d'application des moyens de gestion en temps réel de l'équilibre offre-demande, de délestage de charge et de réductions, de transmission des données d'exploitation en temps réel et de gestion des services complémentaires fournis par le Distributeur et pour tout autre besoin d'exploitation du réseau, le tout conformément aux prescriptions des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*.

V. ENTRÉE EN VIGUEUR**44.1 Remplace le texte antérieur des *Tarifs et conditions* :**

Le présent texte des *Tarifs et conditions des services de transport* remplace le texte des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* approuvé par la Régie le 17 juin 2004.

44.2 Entrée en vigueur des tarifs: Le présent texte des *Tarifs et conditions des services de transport* entre en vigueur le 18 avril 2006, à l'exception des annexes 9 et 10 relatives aux services de transport de point à point, ainsi que des revenus annuels requis aux fins du service de transport pour l'alimentation de la charge locale et du service de transport en réseau intégré, qui entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2005.

ANNEXE 1**Service de gestion du réseau**

Le présent service est requis pour programmer le transport de l'électricité à travers la zone de réglage, 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 réglage dans laquelle les installations de transport utilisées pour le service de transport sont situées. Le service de gestion du réseau doit être fourni directement par le Transporteur. Le client d'un service de transport est tenu d'acheter ce service auprès du Transporteur.

Actuellement, le Transporteur n'impose pas de tarif distinct pour ce service.

ANNEXE 2**Service de réglage de tension**

Afin de maintenir la tension sur les installations de transport du Transporteur dans des limites acceptables, les installations de production (dans la zone de réglage où les installations de transport du Transporteur sont situées) produisent ou absorbent de la puissance réactive. Ainsi, une quantité de puissance réactive doit être produite ou absorbée par les installations de production pour chaque réservation sur les installations de transport du Transporteur. Le niveau de puissance réactive requis 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 réglage de tension à partir des équipements de production est fourni directement par le Transporteur. Le client d'un service de transport est tenu d'acheter ce service auprès du Transporteur. Les frais de ce service sont applicables à la capacité réservée en fonction des tarifs énoncés ci-après:

Livraison annuelle: 0,38\$/kW-an pour chaque kW réservé

Livraison mensuelle: 0,03\$/kW-mois pour chaque kW réservé

Livraison hebdomadaire: 7,25\$/MW-semaine pour chaque MW réservé

Livraison quotidienne - service ferme: 1,45\$/MW-jour pour
chaque MW réservé

Livraison quotidienne - service non ferme: 1,03\$/MW-jour
pour chaque MW réservé

Livraison horaire: 0,04\$/MW-heure pour chaque MW réservé

ANNEXE 3**Service de réglage de fréquence**

Le service de régulation et de réglage 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 du réseau à soixante cycles par seconde (60 Hz). Le service de réglage de fréquence est réalisé en utilisant une production en réseau dont la puissance est augmentée ou diminuée au besoin (principalement au moyen d'appareils de régulation automatique de la production, le régulateur fréquence-puissance) 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 réglage. Le client d'un service de transport peut soit acheter ce service auprès du Transporteur ou conclure des ententes de rechange comparables pour la fourniture de ce service par des installations situées dans la zone de réglage, pour exécuter son obligation en matière de service de réglage de fréquence. Les frais de ce service sont applicables à la capacité réservée en fonction des tarifs énoncés ci-après:

Livraison annuelle: 0,39\$/kW-an pour chaque kW réservé

Livraison mensuelle: 0,03\$/kW-mois pour chaque kW réservé

Livraison hebdomadaire: 7,50\$/MW-semaine pour chaque MW réservé

Livraison quotidienne - service ferme: 1,50\$/MW-jour pour
chaque MW réservé

Livraison quotidienne - service non ferme: 1,07\$/MW-jour pour
chaque MW réservé

Livraison horaire: 0,04\$/MW-heure pour chaque MW réservé.

ANNEXE 4**Service de compensation d'écart de réception**

Le service de compensation d'écart de réception est fourni lorsqu'un écart survient entre le volume d'énergie programmé et celui effectivement reçu au point de réception pendant une heure par le Transporteur. Le Transporteur doit offrir ce service pour toutes les réceptions dont la source est située dans la zone de réglage du Transporteur. Le client d'un service de transport peut soit acheter ce service auprès du Transporteur ou soit conclure des ententes de rechange comparables pour la fourniture de ce service par des installations situées dans la zone de réglage du Transporteur.

Le Transporteur établit une marge d'écart de +/- 1,5 pour cent (1,5%) de la transaction programmée, avec un minimum de 2 MW, applicable sur une base horaire à tout écart d'énergie qui survient à la suite d'une ou plusieurs transactions programmées du client d'un service de transport. Les parties doivent tenter 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, la compensation sera établie conformément aux prix énoncés ci-dessous. De plus, les quantités d'énergie qui excèdent la marge d'écart seront également assujetties à ces prix:

- (1) Quantité d'énergie reçue par le Transporteur supérieure à la quantité programmée:

Le Transporteur paie au client du service de transport 3,75¢/kWh.

- (2) Quantité d'énergie reçue inférieure à la quantité programmée:

Le client du service de transport paie au Transporteur 11,25¢/kWh.

ANNEXE 5**Service de compensation d'écart de livraison**

Le service de compensation d'écart de livraison est fourni lorsqu'un écart survient entre le volume d'énergie programmé et celui effectivement livré par le Transporteur pour alimenter une charge située dans la zone de réglage pendant une heure. Le Transporteur doit offrir ce service lorsque le service de transport est utilisé pour alimenter une charge dans sa zone de réglage. Le client d'un service de transport peut soit acheter ce service auprès du Transporteur ou conclure des ententes de rechange comparables pour exécuter son obligation pour la fourniture de ce service par des installations situées dans la zone de réglage du Transporteur.

Le Transporteur établit une marge d'écart de +/- 1,5 pour cent (1,5%) de la transaction programmée, avec un minimum de 2 MW, applicable sur une base horaire à tout écart d'énergie qui survient à la suite d'une ou plusieurs transactions programmées d'un 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, la compensation sera établie conformément aux prix énoncés ci-dessous. De plus, les quantités d'énergie qui excèdent la marge d'écart seront également assujetties à ces prix:

- (1) Quantité d'énergie livrée par le Transporteur supérieure à la quantité programmée:

Le client du service de transport paie au Transporteur 11,25¢/kWh.

- (2) Quantité d'énergie livrée inférieure à la quantité programmée:

Le Transporteur paie au client du service de transport 3,75¢/kWh.

ANNEXE 6**Réserve d'exploitation - Service de maintien de réserve tournante**

Le service de maintien de la réserve tournante est nécessaire pour assurer la continuité du service de transport lors d'incident de première contingence sur le réseau. Le service de maintien de la réserve tournante sur le réseau est fourni par les groupes turbine-alternateurs distribués sur le réseau et qui sont exploités en-deça de la puissance maximale. Le Transporteur doit offrir ce service lorsque le service de transport est utilisé pour alimenter une charge dans sa zone de réglage. Le client d'un service de transport peut soit acheter ce service auprès du Transporteur ou conclure des ententes de rechange comparables pour la fourniture de ce service par des installations situées dans la zone de réglage du Transporteur pour exécuter son obligation en matière de service de maintien de la réserve tournante. Les frais de ce service sont applicables à la capacité réservée en fonction des tarifs énoncés ci-après :

Livraison annuelle: 1,40\$/kW-an pour chaque kW réservé

Livraison mensuelle: 0,12\$/kW-mois pour chaque kW réservé

Livraison hebdomadaire: 26,87\$/MW-semaine pour chaque MW réservé

Livraison quotidienne - service ferme: 5,37\$/MW-jour pour chaque MW réservé

Livraison quotidienne - service non ferme: 3,83\$/MW-jour pour chaque MW réservé

Livraison horaire: 0,16\$/MW-heure pour chaque MW réservé

ANNEXE 7**Réserve d'exploitation - Service de maintien de réserve arrêtée**

Le service de maintien de réserve arrêtée 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 maintien de réserve arrêtée peut être fourni par les groupes turbine-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 réglage. Le client d'un service de transport peut soit acheter ce service auprès du Transporteur ou conclure des ententes de rechange comparables pour la fourniture de ce service par des installations situées dans la zone de réglage du Transporteur pour exécuter son obligation en matière de service de réserve supplémentaire. Les frais de ce service sont applicables à la capacité réservée en fonction des tarifs énoncés ci-après :

Livraison annuelle: 0,70\$/kW-an pour chaque kW réservé

Livraison mensuelle: 0,06\$/kW-mois pour chaque kW réservé

Livraison hebdomadaire: 13,43\$/MW-semaine pour chaque MW réservé

Livraison quotidienne - service ferme: 2,69\$/MW-jour pour chaque MW réservé

Livraison quotidienne - service non ferme: 1,91\$/MWjour pour chaque MW réservé

Livraison horaire: 0,08\$/MW-heure pour chaque MW réservé.

ANNEXE 8**Services complémentaires associés à l'alimentation de la charge locale**

Le Distributeur doit fournir, ou obtenir de ses fournisseurs d'électricité que ceux-ci fournissent, les services complémentaires indiqués ci-dessous qui sont requis pour assurer en tout temps la sécurité et la fiabilité du réseau de transport.

Nom du service	Raison	Engagement du Distributeur
1- Réglage de tension	Maintenir la tension du réseau dans une plage acceptable grâce à l'action des régulateurs de tension et à la puissance réactive des centrales	Fournir
2- Réglage de fréquence	Maintenir la fréquence à 60 hz par l'action du système de régulation fréquence-puissance	Fournir
3- Maintien de réserve tournante	Maintenir la continuité de service suite à des évènements de première contingence	Fournir
4- Maintien de réserve arrêtée	Remplacer après un délai court les pertes de réception	Fournir
5- Remise en charge (démarrage autonome)	Remettre en charge le réseau suite à une panne	Fournir

6- Réglage de production (suivi de la charge)	Suivre les variations de la charge horaire	Fournir
7- Stabilisation de réseau	Maintenir l'intégrité du réseau suite à un événement par l'utilisation de systèmes d'excitation performants et des circuits stabilisateurs	Fournir
8- Réglage de vitesse	Limiter les variations de fréquence et maintenir l'intégrité du réseau suite à un événement à l'aide des régulateurs de vitesse installés sur les centrales	Fournir
9- Secours	Combler le dépassement des prévisions de charge et les indisponibilités et restrictions à plus d'une heure d'avis	Fournir
10- Adaptation aux conditions climatiques	Maintenir l'intégrité du réseau par une nouvelle répartition de production lors de tempêtes ou autres	S'engage à respecter
11- Maintien de production minimale	Maintien des réserves, l'efficacité du rejet de production, le plan de tension	S'engage à respecter
12- Adaptation aux conditions de transport	Maintenir l'intégrité du réseau en limitant la production pour respecter les limites de transit	S'engage à respecter

ANNEXE 9**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 en service de transport ferme, majorée du taux de pertes de transport indiqué à l'article 15.7 des présentes, selon le total des tarifs applicables énoncés ci-après :

- 1) **Livraison annuelle** : un douzième du prix requis de 72,90\$/kW de capacité réservée par année.
- 2) **Livraison mensuelle** : 6,08\$/kW de capacité réservée par mois.
- 3) **Livraison hebdomadaire** : 1,40\$/kW de capacité réservée par semaine.
- 4) **Livraison quotidienne** : 0,28\$/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.

ANNEXE 10**Service de transport non ferme de point à point**

Le client du service de transport paie au Transporteur la capacité réservée en service de transport non ferme, majorée du taux de pertes de transport indiqué à l'article 15.7 des présentes, selon le total des tarifs applicables énoncés ci-après :

- 1) **Livraison mensuelle** : 6,08\$/kW de capacité réservée par mois.
- 2) **Livraison hebdomadaire** : 1,40\$/kW de capacité réservée par semaine.
- 3) **Livraison quotidienne** : 0,20\$/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** : 8,33\$/MW de capacité réservée par heure.
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.

APPENDICE A

**Formule de convention de service pour
le service de transport ferme à long terme 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 des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*.
- 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 des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*.
- 4.0 Le service prévu par la présente convention commence à la plus éloignée des dates suivantes, à savoir (1) _____ ou, (2) la date à laquelle la construction d'ajouts au réseau est terminée. 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 de payer, le service de transport ferme à long terme de point à point conformément aux stipulations de la Partie II des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* 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 *Les Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* sont intégrés aux présentes et en font partie intégrante.

8.0 Les taxes applicables doivent être ajoutées à tous les prix énoncés dans les *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*.

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 à long terme 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 réglage 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 *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec.*)

8.1 Prix de transport : _____

8.2 Prix des études d'impact sur le réseau :

8.3 Abrogé

8.4 Prix des services complémentaires: _____

8.5 Prix d'une nouvelle répartition : _____

8.6 Prix estimé des ajouts au réseau dont le coût réel est payable par le client du service de transport:

8.7 Prix estimé des ajouts au réseau dont le coût réel est payable par le client du service de transport en cas d'abandon:

APPENDICE B

Formule de convention de service parapluie pour le service de transport ferme ou non ferme de point à point à court terme

- 1.0 La présente convention de service pour des périodes de moins d'un (1) an, 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 des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* et qu'il a présenté une demande complète de service de transport ferme ou non ferme de point à point pour des périodes de moins d'un (1) an conformément aux articles 17.2 ou 18.2 des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*.
- 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 de payer, le service de transport ferme ou non ferme de point à point réservé pour des périodes de moins d'un (1) an conformément aux stipulations de la Partie II des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* 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 Les *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* sont intégrés aux présentes et en font partie intégrante.

8.0 Les taxes applicables doivent être ajoutées à tous les prix énoncés dans les *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*.

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 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 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), 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.

3. Pour évaluer la capacité de transfert totale, le Transporteur utilise lorsque requis des simulations informatiques en temps différé de son réseau de transport dans une série spécifique de conditions d'exploitation présumées. La capacité de transfert totale est la quantité de puissance qui peut être transférée sur une interconnexion en assurant qu'après un évènement, les conditions globales du réseau respectent le maintien de la stabilité et les limites de tension et de capacité thermique conformément aux règles et pratiques du Transporteur et aux lignes directrices du NPCC et du NERC.

Les valeurs de capacité de transport évaluées tiennent compte essentiellement des contraintes dues aux équipements de transport. Pour les interconnexions où des groupes turbine-alternateurs doivent être 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 entente préalable avec le Producteur, exploitant des groupes turbine-alternateurs, est requise pour chaque demande de réservation d'un service de transport par ces interconnexions et ce, à sa discrétion.

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.

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 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.

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 des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*.
- 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 des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*.
- 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'ajouts au réseau est terminée, (3) la date à laquelle toutes les exigences de la convention d'exploitation du réseau sont remplies. 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 de payer, le service de transport en réseau intégré conformément aux stipulations de la Partie III des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* 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 Les *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* sont intégrés aux présentes et en font partie intégrante.

8.0 Les taxes applicables doivent être ajoutées à tous les prix énoncés dans les *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*.

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 réglage 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 complémentaires suivants auprès du Transporteur :

9.0 Abrogé

10.0 Outre le prix du service de transport et le prix des services complémentaires indiqués dans les *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*, le client paiera aussi les frais suivants :

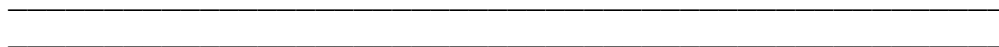
10.1 Prix des études d'impact sur le réseau :

10.2 Abrogé

10.3 Prix d'une nouvelle répartition :

10.4 Prix estimé des ajouts au réseau dont le coût réel est payable par le client du service de transport:

10.5 Prix estimé des ajouts au réseau dont le coût réel est payable par le client du service de transport en cas d'abandon:



APPENDICE G**Convention d'exploitation du réseau**

La présente convention d'exploitation du réseau fait partie des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* et est assujettie et conforme à toutes les dispositions de ceux-ci. Toutes les définitions et tous les termes et conditions des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* 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 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 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 manoeuvre 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 environnementales 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 systèmes automatiques de régulation de tension. Le système de régulation 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

Afin de maintenir un niveau de fiabilité et de sécurité du service de transport, le transporteur peut interrompre conformément aux pratiques usuelles le service de transport pour des fins de maintenance programmée, de restrictions d'exploitation, ou de modification, de réfection ou d'ajout à son réseau. Le service de transport peut également être interrompu pour toute cause de force majeure. Le transporteur s'engage à éviter toute situation discriminatoire et à coopérer avec le client du service de transport

et le propriétaire de centrale pour rétablir rapidement le service de transport lorsque la situation est revenue à la normale.

Si, à un moment quelconque, le Transporteur estime que le client du service de transport ou le propriétaire de centrale 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. Dans la mesure du possible, le Transporteur accordera au client du service de transport ou au propriétaire de la centrale, selon le cas, un délai suffisant pour lui permettre de redresser la situation.

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.

1.6 OPÉRATIONS D'URGENCE

Le client du service de transport est assujetti 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 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 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 .

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 lui appartenant 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, autres que ceux prévus aux *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*.

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 Transporteur a le droit de superviser 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

Les installations de production raccordées au réseau doivent être conformes aux exigences techniques du Transporteur relativement au raccordement des centrales. Il incombe au propriétaire de la centrale de s'assurer de la conformité à ces exigences.

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 des installations du client, 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 de dénivèlement, 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. 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 peut exécuter 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 du Transporteur relativement à l'intégration des centrales.

- 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 arrangements 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 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 EXIGENCES TECHNIQUES DU TRANSPORTEUR

Le client du service de transport, ses propres clients et ses fournisseurs d'électricité, lorsqu'ils sont raccordés au réseau de transport, doivent se conformer aux exigences techniques du Transporteur. Pour les charges et la production raccordés au réseau de distribution, ceux-ci doivent également s'assurer que leur impact sur

le réseau de transport respecte les exigences techniques du Transporteur, le cas échéant.

5.0 DÉFAUT

Le fait pour le client du service de transport et, selon le cas, pour le propriétaire de centrale, 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 et règlements de la Régie, la cessation immédiate du service.

APPENDICE H**Revenus annuels requis de transport aux fins du service de transport pour l'alimentation de la charge locale et du service de transport en réseau intégré**

1. Les revenus requis annuels du Transporteur aux fins du service de transport pour la charge locale et du service en réseau intégré sont de 2 482 974 000 \$.
2. Le montant indiqué en (1) s'applique tant qu'il n'est pas modifié par la Régie.

APPENDICE I

Index des clients du service de transport en réseau intégré

Client	Date de la convention de service
--------	-------------------------------------

APPENDICE J**Politique du Transporteur relative aux ajouts au réseau de transport****Section A - Coût des ajouts au réseau**

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. Les ajouts au réseau incluent également toute étude d'avant-projet lorsqu'une telle étude est requise pour réaliser un ajout au réseau.

Les montants assumés par le Transporteur ne sauront en aucun cas excéder le montant maximal indiqué à la section E ci-dessous. Tout montant additionnel à ceux assumés par le Transporteur, majoré d'un montant de 15% pour tenir compte de la valeur actualisée sur vingt (20) ans des coûts d'exploitation et d'entretien des ajouts au réseau additionnels et majoré également selon les taux de la Taxe sur le capital et de la Taxe sur les services publics applicables, sera indiqué de façon estimative à la Convention de service dans la cas où le requérant est lui-même client du service de transport en vertu de la Partie II ou de la Partie III des présentes et le montant réel encouru par le Transporteur sera payable en totalité par le requérant avant le début du service de transport, ou selon les dispositions prévues à l'article 12A en tout autre cas.

Section B - Ajouts au réseau pour l'intégration de centrale

Les ajouts au réseau pour l'intégration d'une nouvelle centrale, ou pour l'accroissement de puissance d'une centrale existante, peuvent être répartis en cinq (5) catégories: le poste de départ, le réseau d'intégration, les modifications au réseau de transport incluant les équipements de télécommunication, les modifications au réseau de distribution et les équipements de mesurage et de télécommunication qui sont loués par le Transporteur.

Tous les ajouts au réseau indiqués dans la présente section B sont planifiés, construits, exploités et entretenus par le Transporteur, à l'exception des modifications au réseau de distribution qui sont sous la responsabilité du Distributeur. Le poste de départ est quant à lui sous la responsabilité du propriétaire de la centrale, lorsque celle-ci appartient à une entité autre qu'Hydro-Québec.

Avant de procéder aux ajouts au réseau, le Transporteur et le propriétaire de la centrale doivent convenir d'une Entente de raccordement, conformément aux dispositions de l'article 12A des présentes, dans laquelle sont précisés, notamment, la date prévue de mise en service de la centrale, les coûts remboursables par le propriétaire de la centrale au Transporteur, s'il y a lieu, les garanties financières exigibles pour couvrir le coût prévu des ajouts au réseau effectués par le Transporteur et le Distributeur et les normes techniques applicables à toute centrale raccordée au réseau du Transporteur ou du Distributeur. Les garanties financières remises au Transporteur selon l'Entente de raccordement sont retournées au propriétaire de la centrale à la mise en service de celle-ci, moins tout montant encouru par le Transporteur préalablement à l'abandon ou à un retard important

dans la mise en service de la centrale, ou à une modification substantielle de celle-ci, ou pour toute autre raison indiquée à l'Entente de raccordement.

1. Poste de départ

Le poste de départ est constitué de la partie haute tension du poste, tandis que la partie basse tension est considérée comme faisant partie de la centrale elle-même et ne fait donc pas partie des ajouts au réseau de transport. La partie haute tension du poste de départ inclut les transformateur-élévateurs, à partir de la borne basse tension du transformateur-élévateur et, lorsque la centrale appartient à un tiers, s'étend jusqu'au point de raccordement tel que défini à l'Entente de raccordement, lequel est situé du côté haute tension du poste de départ. Lorsque la centrale appartient à Hydro-Québec, le point de raccordement est situé du côté basse tension du poste de départ et la partie haute tension du poste de départ inclut les transformateur-élévateurs, ainsi que l'appareillage situé du côté haute tension du poste de départ. Lorsque plus d'un niveau de transformation est requis au poste de départ, ceux-ci sont également inclus, ainsi que tout appareillage et ligne reliant entre eux les différents paliers de transformation.

Les différents éléments qui constituent un poste de départ sont particuliers à chaque projet. Le nombre de groupes turbine-alternateurs, leur puissance, leur localisation et le type de centrale (en surface ou souterraine), sont des éléments qui influencent le contenu du poste de départ. Le poste de départ peut contenir un ou plusieurs transformateurs et un ou plusieurs groupes turbine-alternateurs peuvent être raccordés à chacun des transformateurs. Le choix des équipements constituant un poste de départ est normalement guidé par des considérations économiques, tout en respectant les pratiques usuelles de fiabilité.

De même, le choix d'une technologie conventionnelle ou au SF₆ doit être guidé entre autres par des considérations économiques, en fonction des particularités propres à l'emplacement de la centrale et du poste de départ.

Des sectionneurs ou interrupteurs sont requis sur la haute tension pour permettre d'isoler une partie ou toute la production et assurer la sécurité du personnel lors d'interventions requises. De plus, des disjoncteurs sont généralement requis sur la haute tension pour limiter la perte de production découlant de la perte d'un élément en première contingence et pour faciliter l'exploitation. Des disjoncteurs basse tension sont requis si plus d'un groupe est raccordé à chaque transformateur.

Selon la configuration physique de l'emplacement, il peut s'avérer économique de profiter de l'infrastructure de la centrale pour y aménager une partie ou la totalité du poste de départ. Advenant une telle situation, les coûts supplémentaires encourus pour l'aménagement de la centrale sont imputés au coût du poste de départ.

Généralement, les échéanciers de construction sont tels que les travaux pour la centrale débutent plusieurs mois, voire plusieurs années avant ceux du poste de départ. En conséquence, les infrastructures requises pour la construction (route, chantier, alimentation en électricité, etc.) doivent être imputées à la centrale. Si une utilisation de ces infrastructures est requise pour la construction et la maintenance du poste de départ, tout remboursement de coût par le Transporteur est imputé au coût du poste de départ. D'autre part, toute infrastructure supplémentaire spécifiquement requise pour le poste de départ est imputée au coût du poste de départ.

Le coût réel du poste de départ, incluant tous les éléments indiqués ci-dessus, est assumé par le Transporteur, jusqu'à concurrence des montants maximum indiqués au tableau ci-dessous. Les montants maximum indiqués à la colonne (1), applicables aux

centrales n'appartenant pas à Hydro-Québec, incluent un montant de 15% des coûts encourus pour le poste de départ, afin de tenir compte de la valeur actualisée des frais d'exploitation et d'entretien du poste de départ pendant une période de vingt (20) ans. Les montants indiqués à la colonne (2), applicables aux centrales appartenant à Hydro-Québec, n'incluent pas le montant de 15%, puisque dans ce cas, les frais d'exploitation et d'entretien du poste de départ sont assumés par le Transporteur:

Haute tension du poste de départ	Contribution maximale du Transporteur	
	Centrales n'appartenant pas à Hydro-Québec (1)	Centrales appartenant à Hydro-Québec (2)
Moins de 44 kV	35 \$/kW	30 \$/kW
Entre 44 et 120 kV	55 \$/kW	48 \$/kW
Plus de 120 kV	95 \$/kW	83 \$/kW

Sauf dans le cas des centrales appartenant à Hydro-Québec, le propriétaire de la centrale est également propriétaire du poste de départ et il demeure en tout temps responsable de la conception, de la construction, de l'exploitation et de l'entretien de celui-ci. Afin d'obtenir le remboursement des coûts encourus pour le poste de départ conformément aux présentes, le propriétaire de la centrale doit soumettre une demande de remboursement au Transporteur conformément aux modalités prévues aux présentes. Il doit fournir toutes les

pièces justificatives, ainsi que tout autre élément d'information requis par le Transporteur afin d'assurer que les montants réclamés le sont en conformité aux présentes. Sur réception d'un dossier justificatif complet, le Transporteur agira avec célérité, afin de rembourser le requérant dans les meilleurs délais possibles. La contribution maximale du Transporteur pour le poste de départ est égale au montant indiqué à la colonne (1) ci-dessus, multiplié par la nouvelle puissance nominale totale en kW des groupes turbine-alternateurs et inclura la majoration de 15% mentionné ci-dessus.

Le propriétaire de la centrale et du poste de départ doit se conformer en tout temps aux exigences techniques prévues à l'Entente de raccordement intervenue avec le Transporteur.

Les services auxiliaires de base sont généralement alimentés à partir de transformateurs raccordés sur la basse tension, soit du côté centrale. Toute demande d'alimentation en électricité pour répondre aux besoins d'alimentation de relève des services auxiliaires de la centrale provenant du réseau de transport ou de distribution, ainsi que toute demande d'alimentation en électricité du chantier d'une centrale doit être adressée au Distributeur qui offrira le service selon les conditions en vigueur et qui transmettra une demande de service à cet effet au Transporteur, lorsque l'intervention de celui-ci est requise pour alimenter le client.

Lorsque plus d'un palier de transformation est requis dans le poste de départ, un second montant identique à celui indiqué à la colonne 1 ou à la colonne 2 selon le cas s'ajoute au premier montant pour établir la contribution maximale du Transporteur, afin de tenir compte des coûts accrus du poste de départ, incluant tout appareillage et ligne reliant entre eux les différents paliers de transformation.

2. Réseau d'intégration

Le réseau d'intégration est constitué d'équipements de lignes et de postes permettant de relier le poste de départ de la centrale au réseau de transport existant. L'intégration au réseau peut nécessiter l'addition d'une ou de plusieurs lignes selon la taille de la centrale. Deux critères principaux vont déterminer si plus d'une ligne est requise pour intégrer une centrale.

Un premier critère à respecter est celui de la perte de production en première contingence, le PPPC. Le PPPC représente la quantité de perte de production que le réseau de transport peut subir sans que la fréquence n'atteigne le premier seuil de délestage de charge en sous-fréquence. Dans le cas de l'intégration d'une centrale, ce critère signifie que la perte d'une ligne (monoterne ou biterne) ne doit pas entraîner de perte de production supérieure au PPPC. Si la perte d'une ligne faisait perdre une quantité de production plus grande que le PPPC, le critère ne serait pas respecté et une autre ligne serait requise. Cette évaluation est généralement réalisée par le Transporteur avec un réseau de pointe en hiver. Pour les centrales dont le profil de production hors pointe risque de dépasser le PPPC, des études additionnelles sont effectuées pour déterminer le nombre de lignes qui sont requises.

Un deuxième critère à respecter est celui du maintien de la réserve dix (10) minutes. Cette réserve est définie comme étant la somme des réserves synchronisées et non synchronisées entièrement disponibles à l'intérieur d'un délai de dix (10) minutes. La réserve dix (10) minutes doit être au moins égale à la plus grande indisponibilité de production pouvant résulter de la perte d'un seul élément du réseau du Transporteur. Un élément désigne habituellement un groupe de production, un transformateur, un circuit de transport, un disjoncteur, une section de barres, etc. Une ligne biterne n'est pas considérée comme un seul élément puisqu'elle comporte deux circuits. La réserve dix (10) minutes est présentement établie à 1000 MW. Si ce critère n'est pas respecté, la réserve dix (10) minutes doit

être augmentée, ce qui implique des investissements majeurs dont les coûts devraient être ultimement assumés par les clients du service de transport.

Ces deux critères sont déterminants pour établir le nombre de lignes, ainsi que le nombre et la capacité des équipements de transport requis pour l'intégration de la centrale au réseau de transport.

Une fois le nombre de lignes et de circuits déterminé, une analyse économique permet de choisir le nombre et le type de conducteurs à utiliser de façon à optimiser le coût global, incluant les équipements et les pertes électriques.

Advenant le cas où le propriétaire d'une centrale choisisse un arrangement électrique différent de celui retenu par le Transporteur, tous les coûts additionnels en découlant, incluant une majoration de 15% pour tenir compte de la valeur actualisée sur vingt (20) ans des coûts d'exploitation et d'entretien des ajouts au réseau additionnels et majoré également selon les taux de la Taxe sur le capital et de la Taxe sur les services publics applicables, seront indiqués à la Convention de service ou à l'Entente de raccordement et seront entièrement aux frais du propriétaire de la centrale.

3. Modifications au réseau de transport

L'addition d'une centrale peut impliquer des modifications au réseau de transport existant. Ces modifications ont pour objectif de maintenir le respect des critères de conception du réseau de transport.

Ces ajouts peuvent être de différente nature mais sont constitués principalement d'équipements comme des lignes, des postes, de la compensation série, de la compensation shunt dynamique ou statique, des automatismes et des équipements de télécommunication. Le choix de la solution doit répondre aux

exigences de fiabilité, être économique, techniquement réalisable et acceptable au plan environnemental.

4- Réseau de distribution

Dans le cas d'une centrale raccordée au réseau de distribution, des coûts sont également encourus pour la modification et l'extension du réseau de distribution. Tous les coûts encourus par le Distributeur pour les ajouts à son réseau requis pour des nouvelles installations de raccordement, majoré d'un montant de 15% pour tenir compte de la valeur actualisée sur vingt (20) ans des coûts d'exploitation et d'entretien encourus par le Distributeur, font également partie des coûts assumés par le Transporteur en vertu des présentes.

L'intégration d'une centrale au réseau de distribution peut nécessiter des modifications au réseau du Transporteur dont le coût est également assumé par celui-ci.

5- Équipements de mesurage et de télécommunications

Le coût de l'appareil de comptage lui-même est assumé par le propriétaire de la centrale. Le coût des transformateurs de courant et de tension qui sont requis, en fonction de la tension de raccordement établie par le Transporteur, est assumé par ce dernier. Le coût des équipements, ainsi que le coût pour la fourniture ou la location des liens de télécommunications requis aux fins de l'exploitation de la centrale est également assumé par le Transporteur.

Section C- Ajouts au réseau pour l'intégration de nouvelle charge

Les ajouts au réseau effectués par le Transporteur pour le raccordement d'une nouvelle charge, ou pour l'augmentation d'une charge existante, qui sont directement raccordées au réseau du Transporteur, peuvent inclure l'ajout ou la modification d'

équipements de ligne, de transformation, de compensation shunt, d'automatismes, de protection, ainsi que des liens et autres équipements de télécommunication. Le raccordement au réseau consiste généralement en un seul circuit aérien, sauf si celui-ci n'a pas la capacité adéquate pour desservir à lui seul toute la charge à raccorder ou lorsque des besoins d'exploitation appuyés sur des considérations techniques et économiques le justifient. Tous les ajouts au réseau indiqués dans la présente section C sont planifiés, construits, exploités et entretenus par le Transporteur conformément aux normes techniques et aux pratiques applicables, à l'exception des modifications au réseau de distribution, lorsque requis, qui sont sous la responsabilité du Distributeur et le poste abaisseur de tension lorsqu'il appartient au client du Distributeur. Les installations du client du Distributeur, incluant le poste abaisseur de tension, doivent être conformes aux exigences de raccordement au réseau du Transporteur et respecter les limites d'émission de perturbations autorisées sur le réseau de transport. L'ensemble des coûts relatifs aux ajouts au réseau, selon l'arrangement électrique proposé par le Transporteur sont assumés par le Transporteur jusqu'à concurrence du montant maximal indiqué à la section E ci-dessous, sous réserve toutefois du coût des équipements de mesurage et du poste de raccordement du client qui font l'objet de dispositions tarifaires distinctes des présentes.

Lorsqu'une nouvelle charge raccordée au réseau de distribution a un impact sur le réseau de transport, le coût des ajouts au réseau du Transporteur est également assumé par celui-ci.

Dans le cas du raccordement d'une nouvelle charge au réseau de transport, advenant le cas où le Distributeur choisisse un arrangement électrique différent de celui proposé par le Transporteur, et que ce dernier peut le réaliser, tous les coûts additionnels en découlant seront aux frais du Distributeur. Des

dispositions similaires s'appliquent pour l'intégration d'une nouvelle charge d'un client du service en réseau intégré.

Les coûts relatifs aux ajouts requis pour répondre aux besoins de croissance de la charge locale alimentée par les poste-satellites, pour laquelle le Distributeur transmet annuellement sa prévision au Transporteur conformément à l'article 37.1 i) des présentes, sont assumés par le Transporteur jusqu'à concurrence du montant maximal indiqué à la section E ci-dessous, en tenant compte globalement de l'ensemble des projets effectués par le Transporteur dans une année et de l'ensemble de la croissance de charge que ces projets visent à alimenter sur une période de vingt (20) ans.

Section D- Ajouts au réseau pour une nouvelle interconnexion avec un réseau voisin

Les ajouts au réseau effectués par le Transporteur pour réaliser une nouvelle interconnexion avec un réseau voisin, ou pour accroître la capacité d'une interconnexion existante, sont effectués par le Transporteur conformément aux encadrements techniques applicables. L'ensemble des coûts relatifs aux ajouts requis au réseau sont assumés par le Transporteur jusqu'à concurrence du montant maximal indiqué à la section E ci-dessous.

Section E- Méthodologie de calcul du maximum applicable pour les ajouts au réseau

Le montant maximal pouvant être assumé par le Transporteur pour des ajouts au réseau visant à répondre aux besoins des services de transport offerts en vertu des Parties II et III des Tarifs et conditions des services de transport est égal à 560 \$/kW, multiplié par la nouvelle puissance maximale en kW à transporter sur le réseau. Ce montant est établi selon la méthodologie décrite ci-dessous et il peut être ajusté conformément aux décisions de la Régie.

Le montant maximal pouvant être assumé par le Transporteur est obtenu à partir de la valeur actualisée sur vingt (20) ans du tarif point à point pour une livraison annuelle indiqué à l'annexe 10 des présentes, duquel on retranche un montant de 15% pour tenir compte de la valeur actualisée sur vingt (20) ans des coûts d'exploitation et d'entretien des ajouts au réseau effectués, ainsi que les montants applicables pour tenir compte de la Taxe sur le capital et de la Taxe sur les services publics applicables.

Dans le cas du service temporaire d'une durée d'un (1) an et plus pour l'alimentation d'un client de charge locale du Distributeur, le maximum des coûts assumés par le Transporteur est établi au pro-rata en valeur actualisée de l'engagement du client par rapport à une durée de vingt (20) ans, multiplié par le montant indiqué ci-dessus.

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2012-080

R-3798-2012

17 juillet 2012

PRÉSENT :

Jean-Paul Théorêt
Régisseur

Domtar Inc.
Demanderesse

et

**Intervenante et mises en cause dont les noms apparaissent
ci-après**

**Décision portant sur une demande d'ordonnance de
sauvegarde**

*Demande d'exercice du pouvoir de surveillance et de
contrôle de la Régie de l'énergie*

Intervenante et mises en causes :

- Hydro-Québec (intervenante et mise en cause);
- Raymond Chabot Grant Thornton (mise en cause).

1. INTRODUCTION

[1] Le 27 avril 2012, Domtar Inc. (Domtar ou la demanderesse) s'adresse à la Régie de l'énergie (la Régie) afin qu'elle exerce les pouvoirs qui lui sont conférés par la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi), notamment l'alinéa 5 de l'article 31, afin de faire respecter la décision D-2011-190 relative à la demande d'approbation des modalités du programme d'achat d'électricité produite par cogénération à base de biomasse forestière résiduelle et d'émettre toute « *décision ou ordonnance qu'elle estime appropriée afin de sauvegarder les droits de la demanderesse* »² (la Demande).

[2] La Demande comporte une conclusion afin que la Régie émette une ordonnance de sauvegarde ainsi qu'une ordonnance de mise sous scellé du contrat d'achat d'électricité intervenu avec Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (le Producteur) (le Contrat)³.

[3] Le 1^{er} mai 2012, Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur) comparaît au dossier. La mise en cause, Raymond Chabot Grant Thornton (RCGT), quant à elle, ne comparaît pas.

[4] Le 17 mai 2012, la demanderesse et le Distributeur font parvenir à la Régie une « Entente sur le déroulement de l'instance »⁴ (l'Entente) sur laquelle ils se sont entendus. L'Entente prévoit que le Distributeur déposera sa contestation écrite et ses pièces au plus tard le 4 juin 2012, la demanderesse disposant alors d'un délai jusqu'au 11 juin 2012 pour déposer ses pièces supplémentaires. Les parties s'engagent ensuite à s'échanger leur plan d'argumentation et cahier d'autorité respectifs le 14 juin 2012, après quoi, elles demandent à la Régie de fixer une audience sur la demande d'ordonnance de sauvegarde de Domtar, avant le 24 juin 2012.

¹ L.R.Q., c. R-6.01.

² Pièce B-0001.

³ Pièce B-0006.

⁴ Pièce B-0025.

[5] Le 4 juin 2012, le Distributeur dépose à la Régie une demande relative à l'augmentation à 300 MW de la quantité recherchée en vertu du « *programme d'achat d'électricité produite par cogénération à base de biomasse forestière résiduelle* » (le Programme)⁵. Cette demande fait suite à l'adoption, par le gouvernement du Québec (le gouvernement), le 23 mai 2012, du décret numéro 530-2012 relatif à l'augmentation de la quantité d'électricité visée par le Programme de 150 MW à 300 MW.

[6] Le 19 juin 2012, Domtar dépose une demande amendée (la Demande amendée).

[7] Le 19 juin 2012, la Régie tient une audience à ses locaux de Montréal afin d'entendre les parties sur la demande de Domtar d'obtenir l'émission d'une ordonnance de sauvegarde. Le dossier est pris en délibéré le jour même.

[8] Par la présente décision, la Régie se prononce sur la demande d'ordonnance de sauvegarde de Domtar ainsi que sur la demande de mise sous scellé du Contrat.

2. LE CONTEXTE HISTORIQUE ET FACTUEL

[9] Domtar exploite une centrale de cogénération à base de biomasse forestière résiduelle d'environ 25 MW à Windsor, au Québec.

[10] Le 7 novembre 2001, le Contrat par lequel le Producteur achète la production d'électricité de l'usine de Windsor de la demanderesse intervient entre le Producteur et la demanderesse.

[11] Domtar indique s'être acquittée des paiements prévus aux clauses 4 et 7.2 pour pouvoir se prévaloir de la faculté conférée par la clause 4 du Contrat⁶.

⁵ Dossier R-3801-2012.

⁶ Pièce B-0008, page 3.

[12] La clause 4 du Contrat prévoit un terme de 25 ans avec l'option, pour Domtar, sur préavis d'au moins 6 mois, de mettre fin au contrat à partir de la deuxième année contractuelle :

« 4. Durée du contrat et option de terminaison

Le présent contrat est en vigueur à compter de la date de sa signature et sa durée est de 25 ans à partir de la première livraison d'électricité par le producteur.

Nonobstant ce qui précède, le producteur a l'option, exerçable à partir de la deuxième année contractuelle, de mettre fin au présent contrat. Les parties conviennent que le coût de cette option payable par le producteur s'établit à 1 560 000\$. Ce montant sera payé conformément aux modalités prévues à l'article 7.2.

Pour exercer ladite option, le producteur devra transmettre à Hydro un avis écrit à cet effet au moins six (6) mois avant la date prévue de terminaison. »

[13] Le 4 mai 2006, le gouvernement publie la « Stratégie énergétique du Québec 2006-2015 - L'énergie pour construire le Québec de demain », qui mentionne que « *Le gouvernement s'attend à ce que la petite production d'électricité favorise la mise en valeur de plusieurs nouvelles technologies énergétiques, telles les technologies utilisant la biomasse. Ce type de production décentralisée se prête effectivement très bien à la valorisation énergétique des petites quantités de rebuts forestiers [...] »*⁷.

[14] Le 26 octobre 2011, le gouvernement adopte le *Décret 1085-2011 concernant la capacité maximale de production visée dans un programme d'achat d'électricité produite par cogénération à base de biomasse forestière résiduelle*⁸ édictant le *Règlement sur la capacité maximale de production visée dans un programme d'achat d'électricité produite par cogénération à base de biomasse forestière résiduelle*.

⁷ *La Stratégie énergétique du Québec 2006-2015 - L'énergie pour construire le Québec de demain*, ministère des Ressources naturelles et de la Faune, 2006, page 78.

⁸ (2011) 143 G.O. II, 4820; pièce B-0008.

[15] Également, le 26 octobre 2011, le gouvernement adopte le *Décret 1086-2011 concernant les préoccupations économiques, sociales et environnementales indiquées à la Régie de l'énergie à l'égard d'un programme d'achat d'électricité produite par cogénération à base de biomasse forestière résiduelle* (le Décret)⁹.

[16] En ce qui a trait aux installations visées par un programme d'achat d'électricité produite par cogénération à base de biomasse forestière résiduelle, le Décret prévoit notamment ce qui suit :

« 3. À cette fin, le gouvernement a demandé au distributeur de considérer les caractéristiques suivantes dans l'élaboration de son programme d'achat d'un bloc de 150 MW :

a. Le programme devrait viser une nouvelle installation de cogénération à la biomasse forestière résiduelle, une installation inopérante depuis plus de six mois consécutifs avant le lancement du programme ou une installation bénéficiant d'un contrat de vente d'électricité avec Hydro-Québec dans la mesure où ce contrat vient à échéance avant la fin du programme.

[...]

c. Un contrat d'achat d'électricité devrait être conclu avec chaque promoteur ayant déposé une soumission conforme aux modalités approuvées par la Régie jusqu'à l'atteinte de 150 MW; »

[17] Le 17 novembre 2011, le Distributeur demande à la Régie d'approuver, en vertu de l'article 74.3 de la Loi, les modalités du Programme. Il demande également à la Régie de prendre acte du contrat-type qui sera utilisé dans le cadre du Programme. Cette demande du Distributeur porte le numéro R-3780-2011.

[18] Le document du Programme, produit avec la demande au dossier R-3780-2011, prévoit, en son point 3.3 intitulé « Critères d'admissibilité », ce qui suit :

⁹ (2011) 143 G.O. II, 4851; pièce B-0009.

« L'électricité produite par la Centrale doit provenir soit (i) d'une nouvelle installation de cogénération à la biomasse forestière résiduelle ou (ii) d'une installation inopérante depuis plus de six (6) mois consécutifs avant la date de lancement du programme ou (iii) d'une installation bénéficiant d'un contrat de vente d'électricité avec Hydro-Québec, dans la mesure où ce contrat vient à échéance avant la fin du programme¹⁰. »

[19] Le 15 décembre 2011, la Régie rend sa décision D-2011-190¹¹ par laquelle elle accueille la demande du Distributeur, approuve les modalités du Programme et prend acte du Contrat-type qui sera utilisé par ce dernier dans le cadre du Programme.

[20] Le 20 décembre 2011, le Distributeur lance le Programme¹² et affiche sur son site internet les renseignements et informations utiles aux soumissionnaires potentiels.

[21] L'article 1.5 du *Document du Programme PAE-2011-01* (le Document du Programme)¹³ portant sur les critères d'admissibilité et intitulé « Origine de la production » comporte une modalité additionnelle précisant la portée de la disposition sur les critères d'admissibilité (la Modalité). La Modalité ne figurait pas dans le Document du Programme, tel qu'approuvée par la Régie dans sa décision D-2011-190 :

« Une installation visée en ii) et iii) ci-dessus, bénéficiant d'un contrat de vente d'électricité avec Hydro-Québec au moment de la publication du Décret, n'est pas admissible au Programme si ce contrat de vente a été résilié après la publication du Décret. »

[22] Dans le cadre du Programme, Domtar transmet, le 14 mars 2012, une question à la mise en cause RCGT, qui agit à titre de représentant officiel du Distributeur, recevant et analysant les soumissions :

« Est-ce qu'une installation de cogénération qui bénéficie d'un contrat de vente d'électricité avec Hydro-Québec est admissible en vertu du Programme si le Fournisseur se prévaut d'un droit contractuel prépayé lui permettant d'anticiper

¹⁰ Pièce B-0011.

¹¹ Dossier R-3780-2011.

¹² Programme PAE-2011-01.

¹³ Pièce B-0015.

l'échéance du terme, de façon à ce que le contrat vienne à échéance avant la Fin du Programme? Et si non, en vertu de quelle clause du Programme?¹⁴ »

[23] Le 16 mars 2012, le Distributeur affiche la réponse à la question de Domtar dans la section « Achats d'électricité – Marché québécois » de son site internet :

« La question indique que les installations faisant l'objet du contrat de vente d'électricité conclu avec Hydro-Québec (le « contrat ») sont inadmissibles, car la date d'échéance de ce contrat arrive après la Fin du Programme tel que cette expression est définie à l'article 1.1 du Programme. L'exercice par le Fournisseur du droit prévu au contrat auquel il est fait référence dans cette question, ferait en sorte que ce contrat serait résilié. Les installations concernées seraient toujours inadmissibles en vertu des dispositions de l'article 1.5 du Programme¹⁵. »

[24] Compte tenu de la réponse du Distributeur, et craignant que son éventuelle soumission soit rejetée, Domtar s'adresse, le 27 avril 2012, à la Régie afin qu'elle exerce les pouvoirs qui lui sont conférés par la Loi et qu'elle fasse respecter sa décision D-2011-190 relative à la demande d'approbation des modalités du Programme.

[25] Le 4 mai 2012, le Distributeur modifie, par addenda au Programme (l'Addenda), le texte de la modalité apparaissant au paragraphe précédent, en y remplaçant les mots « *au moment de la publication du Décret* » par « *au moment du lancement du programme* » :

« Une installation visée en ii) et iii) ci-dessus, bénéficiant d'un contrat de vente d'électricité avec Hydro-Québec au moment ~~de la publication du Décret~~ du lancement du programme, n'est pas admissible au Programme si ce contrat de vente a été résilié après ~~la publication du Décret~~ le lancement du Programme¹⁶. »

¹⁴ Pièce B-0017.

¹⁵ Pièce B-0017.

¹⁶ Pièce C-HQD-0007.

[26] Dans sa Demande amendée du 19 juin 2012, Domtar recherche les conclusions suivantes :

« **À titre provisoire :**

INTERVENIR en vertu de pouvoirs qui lui sont conférés par la Loi sur la Régie de l'énergie, notamment l'article 31(5) de celle-ci;

ORDONNER à Hydro-Québec de ne pas rejeter la soumission pour 30MW déposée par la demanderesse Domtar inc. pour ses installations de cogénération situées à Windsor, Québec, pour un motif exprimé à l'article 1.5 in fine du Programme (...) et ce, tant que l'issue du présent litige n'aura pas fait l'objet d'une décision finale;

DÉCLARER que la soumission pour 30 MW déposée par la demanderesse Domtar inc. pour ses installations de cogénération situées à Windsor, Québec, prend rang selon la date et l'heure de réception de celle-ci par le Représentant officiel du Distributeur;

ORDONNER à Hydro-Québec de s'abstenir de transmettre tout avis d'acceptation au sens de l'article 3.10.1 du Programme relativement à toute soumission de rang postérieur à celui de la demanderesse Domtar inc. pour ses installations de cogénération situées à Windsor, Québec, si un tel avis d'acceptation avait pour effet de rendre insuffisant le nombre de mégawatts restants pour attribuer un contrat pour la totalité de la soumission déposée par la demanderesse Domtar inc. pour ses installations de cogénération situées à Windsor, Québec;

DÉCLARER que la présente ordonnance de sauvegarde est valable jusqu'à l'expiration du délai de contestation, le cas échéant, de la décision finale de la Régie de l'énergie relativement à la présente Demande de la demanderesse Domtar inc.;

ORDONNER la mise sous scellé du Contrat, pièce **R-3**;

ORDONNER que la décision à être rendue sur la présente demande soit opposable à la mise en cause Raymond Chabot Grant Thornton;

EXERCER, là où approprié, les pouvoirs inhérents prévus à l'article 39 de la Loi sur la Régie de l'énergie, notamment en matière d'outrage au tribunal; et

RENDRE toute décision ou ordonnance qu'elle estime appropriée afin de sauvegarder les droits de la demanderesse Domtar inc. »

3. LES POSITIONS RESPECTIVES DES PARTIES

La demanderesse

[27] Par sa demande, Domtar cherche essentiellement à faire déclarer la Modalité comme étant non conforme à la décision D-2011-190, discriminatoire, illégale, abusive et ultra vires des droits et pouvoirs du Distributeur.

[28] De plus, Domtar soutient que la clause 4 du Contrat est une clause lui permettant de devancer l'échéance du Contrat (l'Option) et que l'exercice de l'Option lui permettrait de se qualifier au sens du troisième critère de l'article 1.5 du Document du Programme :

« (iii) d'une installation bénéficiant d'un contrat de vente d'électricité avec Hydro-Québec, dans la mesure où ce contrat vient à échéance avant la fin du programme. »

[29] Domtar ajoute que la présence de l'Option au Contrat a fait l'objet de discussions portant spécifiquement sur la préservation de son droit de devancer l'échéance du Contrat afin de pouvoir participer à un appel d'offres et à d'autres opportunités contractuelles offrant des conditions plus avantageuses que celles prévues au Contrat. Selon la demanderesse, il s'agissait d'une Option précieuse à laquelle elle tenait, ce qui expliquerait la contrepartie substantielle qu'elle a payée (1 560 000 \$) aux fins de l'obtenir.

[30] Au soutien de ses prétentions, Domtar produit l'affidavit de M. François Jetté, ing. qui, à l'époque de la négociation du Contrat, était Directeur, Énergie et chaudières de récupération chez Domtar, impliqué directement dans les négociations avec Hydro-Québec. Ses vis-à-vis chez Hydro-Québec étaient messieurs Christian Brosseau et Hervé Lamarre.

[31] Au sujet de la présence de l'Option, le témoin s'exprime ainsi :

« 6. Les discussions entourant la négociation de la clause 4 du Contrat, ont porté spécifiquement sur la préservation du droit de Domtar de devancer l'échéance du Contrat, si le prix prévu au Contrat devenait moindre que le prix d'achat du marché, ou si le coût de production venait à excéder le prix prévu au Contrat, ou encore pour participer à un appel d'offre ou à d'autres opportunités

contractuelles offrant des conditions plus avantageuses que celle du contrat. Il s'agissait d'une option précieuse à laquelle Domtar tenait particulièrement; ce qui explique le montant d'argent substantiel consenti par Domtar en contrepartie de cette option.

7. Lors de la négociation des termes du Contrat, j'ai participé à plusieurs discussions portant sur la durée du Contrat et sur le prix de l'électricité offerte. J'ai fait valoir auprès des représentants d'Hydro-Québec que le prix de 45\$/MWh, indexé annuellement au taux de 1,50%, était acceptable pour le moment, mais qu'à long terme, le prix ainsi établi pourrait ne plus représenter la valeur de l'énergie verte tirée de la biomasse. J'ai représenté aux représentants d'Hydro-Québec que Domtar inc. consentirait à ce prix dans la seule mesure où le Contrat prévoirait une option qui permettrait à Domtar inc. de devancer l'échéance du Contrat afin de profiter d'opportunités d'affaire qui seraient plus avantageuses pour Domtar inc., de telles opportunités pouvant inclure la consommation de cette électricité par Domtar inc. elle-même, la vente au marché des États-Unis, ou toute autre opportunité d'affaires, tel un appel d'offres.

8. Les représentants d'Hydro-Québec ont répondu favorablement à cette exigence. La clause 4 du Contrat, portant sur l'option d'anticipation du terme du contrat, de même que la clause 7.2, portant sur le paiement de cette option par compensation à même le prix de l'énergie livrée, représente la conclusion des discussions ayant porté sur ce point précis¹⁷. »

[32] Au cours de l'audience du 19 juin 2012, Domtar fait valoir ses arguments. Elle soutient qu'il n'y a pas de débat entre elle et le Distributeur quant à l'interprétation à donner à l'Option, que sa demande ne met nullement en question l'interprétation du Contrat et qu'il s'agit uniquement d'un débat sur la légalité de l'ajout, par le Distributeur, de la Modalité.

[33] Selon Domtar, n'eut été de l'ajout de la Modalité, sa soumission, à la suite de l'exercice de l'Option, serait recevable. Alors que dans sa demande, Domtar qualifie l'option comme une clause lui permettant de devancer l'échéance du contrat, à l'audience, son procureur est moins restrictif quant aux conséquences de l'exercice de l'Option :

« Donc, par cet ajout, là Domtar ne se qualifie plus, ne peut plus se qualifier parce qu'elle devrait envoyer son avis de terminaison du contrat ou de devancer l'échéance du terme ou de résiliation, appelons-le comme on veut¹⁸. »

¹⁷ Affidavit de M. François Jetté en date du 1^{er} mai 2012.

¹⁸ Pièce A-0002, page 19.

Le Distributeur

[34] Le Distributeur, référant aux deux questions identifiées par Domtar, soumet qu'elles ne relèvent pas de la juridiction de la Régie et que les critères requis pour que la Régie émette une ordonnance de sauvegarde ne sont pas rencontrés :

« Est-ce qu'une installation de cogénération qui bénéficie d'un contrat de vente d'électricité avec Hydro-Québec est admissible en vertu du Programme si le Fournisseur se prévaut d'un droit contractuel prépayé lui permettant d'anticiper l'échéance du terme, de façon à ce que le contrat vienne à échéance avant la fin du Programme? »

et

« La Modalité apparaissant à l'article 1.5 in fine du Document du Programme, pièce R-12, et dans la partie 3.1 du Formulaire, pièce R-13, est-elle discriminatoire? illégale? abusive? ultra vires des droits et des pouvoirs d'Hydro-Québec? opposable à Domtar? »

[35] Plus particulièrement, le Distributeur soutient que Domtar n'a aucun droit ni apparence de droit, qu'elle ne subit aucun préjudice sérieux ou irréparable et que la balance des inconvénients favorise le rejet de la Demande.

[36] Le Distributeur soutient que la première question se rapportant à l'application d'une disposition du Programme à la soumission de la demanderesse ne relève pas de la juridiction de la Régie. Selon lui, il est établi que la Régie n'a pas juridiction pour régler des différends contractuels pouvant résulter du processus d'adjudication des contrats ni pour instaurer un processus de plaintes des soumissionnaires.

[37] Se référant à la décision D-2001-191 de la Régie déterminant le cadre juridique de l'exercice de sa compétence relativement à la procédure d'appels d'offres et d'octroi, lequel trouve application au présent dossier, le Distributeur soutient que ces litiges sont de la compétence des tribunaux judiciaires. À la page 7 de cette décision, la Régie s'exprime ainsi :

« *Chargée de voir à l'atteinte des objectifs de la Loi, la Régie ne peut ni être, ni être perçue comme une partie au processus d'adjudication. [...] La Régie précise toutefois que, détentrice d'une compétence attribuée, elle ne dispose d'aucune compétence pour régler des différends contractuels de quelque nature qu'ils soient et pouvant résulter du processus d'adjudication. Ces litiges relèvent des tribunaux supérieurs et il importe également de souligner que la Régie n'a pas juridiction pour instaurer un processus de traitement de plaintes [note de bas de page omise] de soumissionnaires sur l'application par le distributeur de la Procédure d'appel d'offres et d'octroi.* »

[38] Quant à la seconde question, qui vise notamment à faire déclarer la Modalité inopposable à la demanderesse, le Distributeur soumet que la compétence de la Régie relativement à cette question consiste à vérifier l'adéquation entre la décision D-2011-190, approuvant les modalités du Programme et le Document du Programme, y compris son article 1.5 *in fine* tel que modifié par l'Addenda.

[39] Selon le Distributeur, la Modalité, telle que modifiée par l'Addenda, précise la portée des règles relatives à l'admissibilité des installations visées aux paragraphes ii) et iii) de l'article 1.5 du Programme. La seule question en litige qui relèverait de la compétence de la Régie serait de déterminer si l'article 1.5 du Programme, tel que modifié par l'Addenda, est conforme à la décision D-2011-190 de la Régie.

[40] Par ailleurs, le Distributeur soutient que l'Option constitue une clause de résiliation unilatérale d'un contrat à durée déterminée venant à échéance après 2013 au bénéfice de la demanderesse, avec paiement d'une compensation dont le montant a été convenu à l'avance. Il ne peut donc s'agir d'un contrat qui « vient à échéance » avant la fin du Programme.

[41] Subsidiairement, le Distributeur soutient que même si la Modalité n'apparaissait pas au Programme, l'aspect du litige relatif à l'interprétation du Contrat et de l'Option demeurerait entier, puisque la soumission de Domtar ne se qualifierait pas en vertu de l'article 1.5 iii), le Contrat ne venant pas à échéance avant la fin du Programme.

L'apparence de droit de la demanderesse

[42] Le Distributeur soutient que la demanderesse n'a aucun droit à faire valoir devant la Régie car, puisque l'Option n'a pas été exercée, il s'agit d'une question hypothétique, laquelle dépend au surplus de l'exercice de la seule discrétion de Domtar quant à savoir si elle exercera ou non l'Option et à quel moment.

[43] De plus, le Distributeur prétend que par sa demande, Domtar réclame un traitement privilégié par rapport aux autres soumissionnaires, en ce qu'elle souhaite, avant d'exercer l'Option, avoir l'assurance que sa soumission soit jugée conforme aux exigences du Programme, tout en bénéficiant d'un contrat d'approvisionnement en électricité. Le Distributeur affirme ne pouvoir offrir cette assurance ou engagement à l'égard de la demanderesse, pas plus qu'à l'égard de tout autre soumissionnaire.

[44] Pour le Distributeur, l'argument de la Demanderesse découlant du dépôt de la décision D-2011-190 au greffe de la Cour supérieure est sans valeur, car cela ne saurait modifier d'une quelconque façon les objets de compétence de la Régie prévus à la Loi.

Le préjudice sérieux ou irréparable subi par la demanderesse

[45] Selon le Distributeur, la demanderesse ne subit aucun préjudice, car le Contrat est toujours en cours et sa résiliation ne résulterait que de sa volonté.

[46] Puisque la demanderesse a été en mesure de fournir la valeur d'un éventuel contrat en vertu du Programme pour son installation de Windsor, dès le dépôt de sa demande, cela serait incompatible avec sa prétention que le préjudice subi serait irréparable, puisque pouvant faire l'objet d'une évaluation et d'une compensation monétaire.

[47] À l'audience, le Distributeur soumet qu'en semblable matière, c'est un recours en dommage intérêt monétaire qui est ouvert à la demanderesse et non la possibilité qu'elle puisse, de quelque façon, contraindre le Distributeur à lui octroyer un contrat.

La balance des inconvénients

[48] Le Distributeur soumet qu'il serait le seul à subir un préjudice si une ordonnance de sauvegarde était prononcée par la Régie, car il ne pourrait continuer à administrer le Programme conformément au Document du Programme. Selon lui, l'analyse des autres soumissions et la conclusion des autres contrats éventuels pourraient être retardées et, par le fait même, les premières livraisons d'électricité en vertu du Programme pourraient également être retardées. Quant à Domtar, pendant toute la durée du présent dossier, son Contrat continuerait à produire ses effets, de sorte qu'elle continuerait de livrer l'électricité et d'encaisser des revenus, ne subissant ainsi aucun préjudice.

4. DÉCISION

Ordonnance de sauvegarde

[49] La Régie doit déterminer s'il y a lieu de rendre une ordonnance de sauvegarde en vertu des articles 31 (5°) et 34 de la Loi, afin de préserver les droits de la demanderesse tant et aussi longtemps que la Régie ne se sera pas prononcé sur la demande au fond de Domtar quant à la légalité de la Modalité. L'article 34 de la Loi se lit comme suit :

« 34. La Régie peut décider en partie seulement d'une demande.

Elle peut rendre toute décision ou ordonnance qu'elle estime propre à sauvegarder les droits des personnes concernées. »

[50] L'ordonnance de sauvegarde demandée par Domtar vise la préservation d'un équilibre entre elle et le Distributeur en attendant la décision finale de la Régie sur sa demande.

[51] Les critères afin d'obtenir une telle ordonnance de sauvegarde sont les mêmes que ceux d'une injonction provisoire, soit l'apparence de droit, le risque de préjudice sérieux ou irréparable, la balance des inconvénients et l'urgence.

[52] La Régie a, par le passé, eu à se prononcer à plusieurs reprises sur les critères qu'elle retenait pour émettre une ordonnance de sauvegarde¹⁹.

[53] Dans le dossier R-3609-2006, la Régie s'exprimait ainsi sur la question :

« La décision Boehringer du TAQ citée par SCGM ne peut être appliquée telle quelle à la Régie. La Loi sur la justice administrative sur laquelle s'appuie cette décision est différente et comporte un article qui prévoit spécifiquement qu'un membre du tribunal peut suspendre l'exécution d'une décision du tribunal :

« 107. Un recours formé devant le Tribunal ne suspend pas l'exécution de la décision contestée, à moins qu'une disposition de la loi ne prévoie le contraire ou que, sur requête instruite et jugée d'urgence, un membre du Tribunal n'en ordonne autrement en raison de l'urgence ou du risque d'un préjudice sérieux et irréparable.

Suspension.

Si la loi prévoit que le recours suspend l'exécution de la décision ou si le Tribunal rend une telle ordonnance, le recours est instruit et jugé d'urgence. »

La question demeure donc entière à savoir si, comme le mentionne SCGM, « l'absence d'une habilitation spécifique dans la Loi suffit, en soi, pour rendre la Régie incompétente pour ordonner un sursis ».

La Régie a déjà décidé qu'elle pouvait suspendre une partie de sa décision dans l'attente de la décision en révision. Elle s'était alors basée sur l'article 34 de la Loi qui lui permet de rendre toute décision ou ordonnance qu'elle estime propre à sauvegarder les droits des personnes concernées. Quant aux critères justifiant l'ordonnance de sauvegarde, la Régie s'est référée aux critères propres à l'émission d'une injonction interlocutoire pour justifier l'ordonnance de sursis en question.

¹⁹ Voir à ce sujet les décisions D-99-117R, D-2006-133, D-2009-061et D-2010-128.

La Régie ne voit pas de motifs justifiant de s'écarter de sa décision antérieure à cet égard. Même s'il n'y a pas de dispositions dans la Loi traitant spécifiquement d'une ordonnance de sursis, elle ne voit pas de raison pour interpréter sa loi constitutive, et particulièrement ses pouvoirs généraux de l'article 34, d'une façon à ce point restrictive que cela l'empêcherait de rendre toute décision ou ordonnance pour traiter de façon pragmatique une situation telle que celle qui se présente dans la présente instance.

Pour revenir à l'approche de la Régie dans sa décision antérieure, il y a lieu de préciser que, bien que les dispositions du Code de procédure civile du Québec ne s'appliquent pas comme telles devant la Régie, elle peut s'inspirer des critères d'émission de l'injonction interlocutoire pour décider s'il y a lieu de faire droit à une demande de suspension. Ces critères sont à l'article 752 du Code de procédure civile du Québec :

« 752. Outre l'injonction qu'elle peut demander par requête introductive d'instance, avec ou sans autres conclusions, une partie peut, au début ou au cours d'une instance, obtenir une injonction interlocutoire.

L'injonction interlocutoire peut être accordée lorsque celui qui la demande paraît y avoir droit et qu'elle est jugée nécessaire pour empêcher que ne lui soit causé un préjudice sérieux ou irréparable, ou que ne soit créé un état de fait ou de droit de nature à rendre le jugement final inefficace. »

Ces critères visent différentes alternatives : l'apparence de droit, le préjudice sérieux ou irréparable ou la situation de fait ou de droit de nature à rendre le jugement final inefficace. Ces critères, s'ils devaient s'appliquer systématiquement à toute demande de suspension d'une décision, sont très exigeants. La Régie considère que leur application peut être modulée suivant l'objet de la décision dont on demande la révision et les effets de la demande de suspension de la décision en question²⁰. » [notes de bas de page omises]

²⁰ Décision D-2006-133.

[54] Au cours de l'audience, le procureur de Domtar précise, décision de la Cour d'appel à l'appui²¹, que le choix entre les quatre critères – i) l'apparence de droit, ii) le préjudice sérieux, iii) le préjudice irréparable ou iv) d'éviter que ne soit créé un état de fait de nature à rendre le jugement final inefficace - est alternatif, en raison de la présence de la conjonction « ou » de l'article 752 du Code de procédure civile du Québec. Ce faisant, la Régie n'est pas limitée à constater un préjudice irréparable pour être en mesure d'émettre l'ordonnance recherchée.

[55] La Régie tient à préciser qu'un demandeur doit, d'entrée de jeu, démontrer l'apparence de droit et c'est à la suite de cette démonstration que le tribunal est appelé à considérer la présence d'un des trois autres critères.

[56] La Régie doit donc d'abord déterminer si la demanderesse a fait la démonstration d'une apparence de droit. Si elle est convaincue que la demanderesse a fait cette démonstration, elle doit ensuite analyser si l'un ou l'autre des trois critères est présent pour émettre une ordonnance de sauvegarde. Pour les motifs qui suivent, la Régie conclut que la demanderesse n'a pas démontré cette apparence de droit.

[57] À l'audience, le procureur de la demanderesse, en plaidant sur la balance des inconvénients, mentionne ce qui suit :

« Si le droit apparaît clair, on a besoin de l'urgence et de l'une des quatre conditions que je viens de faire état. Si le droit est inexistant, bien, vous rejetez évidemment, mais si le droit apparaît douteux, là, vous regardez la balance des inconvénients en plus des autres choses. Ce n'est que là qu'on regarde la balance des inconvénients. Et je vous soumetts qu'elle joue clairement en notre faveur à tout événement²² [...]. »

²¹ *Société Coinamatic inc. c. Armstrong*, [1984] R.D.J. 7 (C.A.).

²² Pièce A-0002, page 58.

[58] Dans son plan d'argumentation²³, le Distributeur soutient que Domtar ne fait valoir aucun droit :

« [13] Le Distributeur soumet respectueusement que la Demanderesse ne fait valoir aucun droit, mais uniquement la possibilité d'exercer une option contractuelle de terminaison d'un contrat existant avec Hydro-Québec Production (le Contrat et l'Option contractuelle - voir les paragraphes 78 à 90 de la contestation écrite du Distributeur). Or, la possibilité pour la Demanderesse d'exercer son Option contractuelle n'est pas mise en doute par le Distributeur.

[14] La Demanderesse veut en réalité faire trancher les débats qui pourraient avoir lieu si elle exerçait son Option contractuelle, pour éviter de prendre quelque risque que ce soit. Or, l'Option contractuelle n'a pas été exercée, la question est donc hypothétique et il n'appartient pas aux tribunaux de se prononcer à l'avance sur les conséquences des différentes options qui s'offrent à un contractant pour l'aider à faire un choix en vertu du contrat auquel il est partie. »

[59] À l'audience, le procureur du Distributeur mentionne ce qui suit :

« Au niveau de l'apparence de droit, premier critère, il n'y a pas de droit, il n'y a pas de droit clair, il n'y a pas de droit douteux, il n'y a aucun droit. Parce que c'est le dossier des « si »... « Si » je posais tel geste, « si » j'exerçais une option contractuelle pré-payée j'aurais à ce moment-là des droits. « Si » j'exerçais, j'aurais des droits.

Alors, ce faisant, ça nous empêche d'appliquer le critère d'apparence de droit. Il n'y en a pas. Alors ça c'est le premier argument. Et s'il n'y a pas de droit, bien tous les autres critères tombent automatiquement. Il n'y a pas d'ordonnance de sauvegarde²⁴. »

[60] Le Distributeur soumet de plus que même en présence d'un droit, la Régie n'aurait pas la compétence pour émettre l'ordonnance recherchée. La Régie ne juge pas qu'il soit nécessaire de se rendre à cet argument, puisqu'elle considère qu'il n'y a pas apparence de droit et, conséquemment, que le débat sur sa juridiction et celui sur la présence des autres critères deviennent caducs.

²³ Pièce C-HQD-0014.

²⁴ Pièce A-0002, pages 87 et 88.

[61] La Régie retient la prétention du Distributeur à l'effet que Domtar n'a pas fait la démonstration de l'apparence d'un droit. N'ayant pas exercé l'Option, Domtar ne peut prétendre, sauf hypothétiquement, se qualifier au sens du troisième critère de l'article 1.5 du Document du Programme comme propriétaire d'une installation bénéficiant d'un contrat de vente d'électricité avec Hydro-Québec qui vient à échéance avant la fin du programme. Pour ce motif, **la Régie rejette la demande d'ordonnance de sauvegarde de Domtar.**

[62] Subsidiairement, sans se prononcer sur la question de sa juridiction mais en prenant comme hypothèse qu'elle aurait cette juridiction, la Régie rejeterait la demande de Domtar. Si Domtar exerçait l'Option prévue au Contrat avant la fin du programme, la Régie est d'avis que Domtar ne se qualifierait ni en vertu du troisième critère de qualification de l'article 1.5 du Programme approuvé par la Régie dans sa décision D-2011-190, ni en vertu du texte de la Modalité tel qu'ajouté par le Distributeur au Programme.

[63] La demanderesse soutient que n'eut été de la présence de la Modalité, elle aurait pu avoir recours à l'Option et ainsi devancer le terme du contrat pour se qualifier en vertu du Programme, tel qu'il a été approuvé par la Régie, avant que ne soit ajoutée la Modalité. La Régie ne retient pas cette prétention de la demanderesse. D'abord, parce que la Modalité qu'a ajoutée le Distributeur au Programme n'a modifié ni la lettre ni l'esprit du programme approuvé par la Régie de façon substantielle. La Modalité ne fait que préciser la portée de la disposition sur les critères d'admissibilité. Par ailleurs, la Modalité n'a aucune incidence sur la situation de Domtar.

[64] À l'audience, le procureur du Distributeur mentionne l'objectif visé par l'article 1.5 *in fine* :

« Alors la prétention du Distributeur ici, c'est qu'il existe déjà une condition d'admissibilité qui prévoit que si un contrat est en cours, ce contrat-là doit venir à échéance avant la fin du programme et les termes « venir à échéance » ont été précisés comme signifiant qu'une résiliation n'est pas équivalente à une... un contrat qui vient à échéance²⁵. »

²⁵ Pièce A-0002, page 90.

[65] La Modalité, que ce soit celle apparaissant au programme, avant ou après l'ajout de l'Addenda, ne modifie en rien la situation juridique de la demanderesse : elle bénéficie d'un contrat avec Hydro-Québec qui vient à échéance à l'expiration de la 25^e année à partir de la première livraison d'électricité, soit bien après la fin du Programme. L'exercice par Domtar de l'Option change-t-il quelque chose à sa situation? La Régie juge que non. L'article 4 du Contrat intitulé « Durée du contrat et option de terminaison » permet à Domtar de mettre fin unilatéralement au Contrat avant son échéance.

[66] Répondant à une question de la Régie sur l'interprétation à donner à l'Option, à la lumière de l'article 18 du Contrat qui, en traitant du droit de résiliation d'Hydro-Québec, renvoie à l'article 4, le procureur de la demanderesse mentionne :

« Oui. Donc, l'article 4 donne le droit à Domtar de résilier à n'importe quel... sans motif, pour n'importe quelle raison parce qu'elle a payé pour résilier ou devancer l'échéance du terme ou terminer ou résoudre²⁶ [...]. »

[67] L'Option n'est pas une clause permettant de devancer le terme du Contrat mais une clause permettant à Domtar de résilier unilatéralement le Contrat. Domtar ne fait aucune distinction entre une résiliation du Contrat et l'échéance de son terme.

[68] Le Lexique des termes juridiques 2012²⁷ définit ainsi ces trois notions :

« Résiliation : Dissolution d'un contrat par une décision volontaire, soit à l'initiative d'une seule partie ([...]), soit d'un commun accord ([...]) »
« Échéance : Date à laquelle le débiteur doit exécuter son obligation »
« Terme : Modalité d'un acte juridique faisant dépendre l'exécution ou l'extinction d'un droit d'une événement futur dont la réalisation est certaine »

²⁶ Pièce A-0002, page 83.

²⁷ Serge GUINCHARD et Thierry DEBARD, *Lexique des termes juridiques 2012*, Éditions Dalloz, Paris, 19^e édition, 2012.

[69] Au même effet, le Dictionnaire de droit québécois et canadien²⁸ définit ces mêmes trois notions :

« Résiliation : Résolution sans effet rétroactif d'un contrat »

« Échéance : Date à laquelle l'exécution d'une obligation peut être exigée, arrivée du terme prévu dans une convention »

« Terme : Événement futur dont la réalisation est certaine et auquel est subordonnée l'exécution ou l'extinction d'un droit, d'une obligation »

[70] Le professeur Daniel Jutras définit ainsi la notion de résiliation unilatérale d'un contrat :

« l'une des parties à un contrat peut, de manière unilatérale et dans l'exercice d'un droit, décider de mettre fin avant l'heure à la relation créée par le contrat²⁹. »

[71] Un contrat résilié, ou le fait de mettre fin unilatéralement à un contrat avant l'échéance, ne saurait être interprété comme étant un contrat qui est venu à échéance, cette échéance ayant été fixée par les parties à l'article 4, paragraphe 1 du Contrat, soit à l'expiration de la 25^e année à partir de la première livraison d'électricité par Domtar. L'exercice de l'Option par Domtar lui permettrait de mettre fin au contrat sous certaines conditions avant l'arrivée de l'échéance du terme et non de devancer le terme du contrat.

[72] Ainsi, la résiliation n'étant pas un moyen de devancer l'échéance, il faut conclure que l'ajout de la Modalité à l'article 1.5, tel que modifié par l'Addenda, n'a pas modifié de manière substantielle cet article. Elle a simplement apporté une clarification à l'article 1.5 qui respecte la lettre et l'esprit du Décret. **Pour ces raisons, la Régie juge que la Modalité est conforme au Décret et qu'elle n'avait pas à être spécifiquement approuvée par la Régie à la suite de sa décision D-2011-190.**

²⁸ Hubert REID, *Dictionnaire de droit québécois et canadien*, Éditions Wilson Lafleur, Montréal, 3^e édition, 2004.

²⁹ Daniel JUTRAS, *La résiliation unilatérale ou les joies de l'exégèse*, (2002) 81 R. du B. can. 156.

Ordonnance de confidentialité

[73] Domtar demande que la Régie émette une ordonnance de confidentialité et de mise sous scellé du Contrat. Cette demande est fondée sur l'engagement contractuel (article 26 du Contrat) des parties signataires de ne pas divulguer le contenu du Contrat. De plus, dans son plan d'argumentation, Domtar sollicite une ordonnance de mise sous scellé des deux affidavits produits au soutien de la demande, alors qu'il n'en est nullement question dans la Demande ni dans la Demande amendée.

[74] Hormis le plan d'argumentation de la demanderesse et les représentations faites à l'audience, cette demande de mise sous scellé n'est appuyée d'aucun affidavit. La demanderesse soutient qu'en raison des dispositions de l'article 26 du Contrat, elle ne peut divulguer le contenu du Contrat.

[75] Lorsqu'un document est soumis à la Régie au soutien d'une demande, il est considéré être un document de nature publique. Selon l'article 30 de la Loi, la Régie peut déclarer qu'un document est confidentiel. Toutefois, la reconnaissance du caractère confidentiel d'un document doit être considérée comme un acte de nature plutôt exceptionnelle.

[76] La Régie s'est prononcée à plusieurs reprises sur les règles régissant les demandes de confidentialité³⁰. Dans sa décision D-2003-42, la Régie écrivait :

« La demande de traitement confidentiel en vertu de la Loi sur l'accès, par le Transporteur, est mal fondée. Il est question ici de la confidentialité d'une preuve versée au dossier d'un organisme de régulation économique. Cette confidentialité relève de l'article 30 de la Loi.

Cet article prévoit que la Régie peut, à la demande d'une partie ou de sa propre initiative, « interdire ou restreindre la divulgation, la publication ou la diffusion de renseignements ou de documents qu'elle indique, si le respect de leur caractère confidentiel ou l'intérêt public le requiert ».

³⁰ Voir à cet effet la décision D-2002-56.

La demande de traitement confidentiel d'informations soumises à l'appréciation de la Régie relève du domaine du droit de la preuve et de l'administration de son processus. Dans le cadre d'une demande de confidentialité en vertu de l'article 30 de la Loi, le fardeau repose sur le requérant. Ce fardeau ne sera rencontré que par une preuve convaincante et non par de simples allégations³¹. Il est reconnu que la présence simultanée de l'ensemble des éléments³² est requise afin d'écarter la règle de complète divulgation. Il repose sur le requérant d'établir leur existence par prépondérance de preuve³³.

La Régie est alors amenée à examiner le rôle de l'information dans le contexte du dossier, puis à soupeser et choisir entre la conduite publique de ses audiences et la protection de la confidentialité demandée par le Transporteur.» [nous soulignons]

[77] Aucune preuve spécifique n'est soumise par Domtar au soutien de sa demande d'ordonnance de confidentialité et de mise sous scellé du Contrat et des affidavits. De plus, la Régie juge insuffisants les motifs soulevés par la demanderesse au soutien de la mise sous scellé du contrat. **La Régie rejette la demande de traitement confidentiel de la demanderesse.**

[78] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

REJETTE la demande d'ordonnance de sauvegarde de Domtar;

REJETTE la demande d'exercice du pouvoir de surveillance et de contrôle de la Régie de Domtar;

³¹ Société nationale de l'amiante c. Lab Chrysotile inc., [1995] R.J.Q. 757, 759 (C.A.).

³² R. c. Gruenke, [1991] 3 R.C.S. 263, 289-293.

³³ M. (A.) c. Ryan, [1997] 1 R.C.S. 157, 171.

REJETTE la demande de mise sous scellé du Contrat;

DÉTERMINE que l'article 1.5 du Programme, tel que modifié par l'Addenda, est conforme à la décision D-2011-190.

Jean-Paul Théorêt

Régisseur

- Domtar Inc. représentée par M^e Patrick Ouellet, M^e Samuel Bachand et M^e Alessandra Salvo;
- Hydro-Québec représentée par M^e Jean-Olivier Tremblay.

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2014-164

R-3854-2013
Phase 2

23 septembre 2014

PRÉSENTES :

Louise Rozon
Françoise Gagnon
Louise Pelletier
Régisseurs

Hydro-Québec
Demanderesse

et

Intervenants dont les noms apparaissent ci-après

**Décision sur le fond - Phase 2 et sur les demandes de
paiement de frais des intervenants**

*Demande relative à l'établissement des tarifs d'électricité
de l'année tarifaire 2014-2015*

*Phase 2 – Demande de modifications de l'option
d'installation d'un compteur n'émettant pas de
radiofréquences*

Intervenants :

Association coopérative d'économie familiale de l'Outaouais (ACEFO);

Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI);

Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (SÉ-AQLPA);

Union des consommateurs (UC).

1. INTRODUCTION

[1] Le 5 octobre 2012, la Régie de l'énergie (la Régie) rendait sa décision D-2012-128¹ portant sur de nouvelles conditions de service d'électricité permettant à un client de choisir un compteur n'émettant pas de radiofréquences (l'Option de retrait) et fixant les frais applicables.

[2] Le 6 août 2013, Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur) déposait à la Régie, en vertu des articles 30, 31 (1°), 32, 34, 48, 49, 50, 51, 52.1, 52.2, 52.3 et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*² (la Loi), une demande relative à l'établissement des tarifs d'électricité de l'année tarifaire 2014-2015³.

[3] Le 13 septembre 2013, la Régie rendait sa décision D-2013-148 par laquelle elle reconnaissait 13 intervenants dans le cadre du dossier tarifaire R-3854-2013.

[4] Le 2 décembre 2013, par sa décision D-2013-188, la Régie demandait au Distributeur de déposer, dans les meilleurs délais, une demande relative à la modification des frais liés à l'Option de retrait offerte dans le cadre de l'installation des compteurs de nouvelle génération (CNG), dans une phase 2 du présent dossier.

[5] Le 11 décembre 2013, le gouvernement du Québec (le gouvernement) prenait le décret 1326-2013 (le Décret) concernant les préoccupations économiques, sociales et environnementales indiquées à la Régie se rapportant à la tarification relative à l'Option de retrait pour les CNG :

« IL EST ORDONNÉ, en conséquence, sur la recommandation de la ministre des Ressources naturelles :

QUE soient indiquées à la Régie de l'énergie les préoccupations économiques, sociales et environnementales suivantes, se rapportant à la tarification relative à l'option de retrait des compteurs de nouvelle génération :

¹ Dossier R-3788-2012.

² RLRQ, c. R-6.01.

³ Dossier R-3854-2013.

-considérer dans les tarifs et conditions les préoccupations exprimées par l'Assemblée nationale dans une motion adoptée à l'unanimité le 29 mai 2013 portant sur les frais liés à l'option de retrait pour les compteurs de nouvelle génération, laquelle se lit comme suit :

« que l'Assemblée nationale demande à Hydro-Québec d'évaluer d'autres options afin de ne pas pénaliser financièrement ses clients qui ne veulent pas de compteurs « intelligents » et de leur offrir le choix d'un autre type de compteur sans leur imposer des frais punitifs qui sont actuellement de 137 \$ à l'installation et de 206 \$ annuellement » ».

[6] Le 16 mai 2014, le Distributeur déposait à la Régie, en vertu des articles 31 al. 1, (1), 48, 49 et 52.1 de la Loi, une demande de modifications de l'Option de retrait.

[7] Le 28 mai 2014, la Régie rendait sa décision procédurale D-2014-089. Elle demandait au Distributeur de publier dans certains quotidiens et d'afficher sur son site internet un avis public précisant les instructions relatives à l'audience qu'elle tiendrait pour l'examen de sa demande.

[8] Dans cette même décision, la Régie définissait les enjeux et les modalités de traitement du dossier. Elle y fixait, entre autres, les conditions de participation pour les intervenants intéressés à participer à cette phase 2 du dossier tarifaire.

[9] Quatre intervenants se sont montrés intéressés à participer à la phase 2 du présent dossier : l'ACEFO, la FCEI, SÉ-AQLPA et l'UC.

[10] Entre les 25 novembre 2013 et 11 juillet 2014, la Régie a reçu plus de 450 observations.

[11] L'audience s'est tenue les 17 et 18 juillet 2014, à la fin de laquelle, la Régie entamait son délibéré.

[12] Entre les 23 juillet et 19 août 2014, les intervenants déposaient leur demande de paiement de frais. Le 26 août 2014, le Distributeur déposait ses commentaires à l'égard de ces demandes. La FCEI et SÉ-AQLPA répondaient aux commentaires du Distributeur, respectivement les 29 août et 8 septembre 2014.

[13] Dans la présente décision, la Régie se prononce sur les modifications à l'Option de retrait demandées par le Distributeur et sur les demandes de paiement de frais des intervenants.

2. DEMANDE DU DISTRIBUTEUR

[14] Depuis l'établissement des frais de l'Option de retrait, le Distributeur a procédé en grande partie au déploiement des CNG de la phase 1 du projet Lecture à distance (Projet LAD) et a ainsi été en mesure de réduire certains coûts, en optimisant ses interventions, et de raffiner son évaluation des coûts supplémentaires occasionnés par l'installation et l'exploitation des compteurs non communicants (CNC).

[15] Le Distributeur, en réponse à la demande de la Régie, a procédé à la mise à jour des coûts relatifs à l'exercice de l'Option de retrait et a revu sa stratégie de lecture des CNC, afin de diminuer les frais actuellement exigés.

[16] Sur la base des principes approuvés par la Régie dans sa décision D-2012-128, le Distributeur propose les modifications suivantes aux modalités et aux frais de l'Option de retrait :

- Frais initiaux d'installation : compte tenu principalement de la réduction du temps moyen d'installation, les frais initiaux d'installation proposés pour un CNC s'établissent à 85 \$ au lieu du montant de 137 \$ exigé actuellement. En appliquant le crédit d'installation revu à la baisse à 37 \$, ces frais s'établissent à 48 \$ au lieu du montant de 98 \$ exigé actuellement.
- Frais mensuels de relève : afin de réduire les frais de relève, le Distributeur propose une facturation mensuelle sur la base de trois lectures du compteur par année au coût de 8 \$ par mois.

[17] Dans le contexte exceptionnel du déploiement du Projet LAD, le Distributeur souhaite également mettre en place les modalités temporaires suivantes dans un article distinct des *Conditions de service d'électricité* (les Conditions de service) :

- Tous les clients ayant déjà adhéré à l'Option de retrait bénéficieront de la réduction des frais initiaux d'installation avec intérêts, en tenant compte du crédit d'installation si le client en a bénéficié. Cette réduction se fera sous forme d'un crédit à leur compte.
- Tous les clients pour qui un CNG a déjà été installé dans le cadre du Projet LAD ou qui ont reçu un avis d'installation d'un nouveau compteur pourront exercer l'Option de retrait, en bénéficiant du crédit d'installation. Cette demande devra être formulée à l'intérieur d'un délai de 90 jours suivant l'entrée en vigueur des modifications proposées.

[18] Le Distributeur propose ainsi à la Régie des modifications aux articles 10.4 et 11.1 des Conditions de service, l'ajout d'un nouvel article 10.4.1 aux Conditions de service de même que des modifications à l'article 12.5 des *Tarifs et conditions du Distributeur* (les Tarifs).

3. FRAIS INITIAUX D'INSTALLATION

[19] Les frais initiaux d'installation correspondent à la somme des coûts d'installation d'un CNC et de traitement de la demande d'installation d'un tel compteur par le service à la clientèle. Ils n'incluent pas le coût d'un CNC.

[20] Ces frais sont calculés par le Distributeur selon la méthode du coût complet, soit l'ensemble des coûts liés aux activités et actifs nécessaires à la réalisation des travaux, comme la main-d'œuvre, les outils de travail, les véhicules et le soutien informatique. Cette façon de calculer est conforme à la méthode prévue à l'article 17.1 des Conditions de service ainsi qu'à la grille de calcul du coût des travaux incluse à l'annexe VI des Conditions de service.

[21] Les frais initiaux d'installation sont actuellement de 137,56 \$ (arrondis à 138 \$), tels qu'approuvés par la décision D-2012-128⁴. Néanmoins, à la suite de l'optimisation de ses interventions et de la diminution du temps moyen d'installation d'un CNC, le Distributeur revoit à la baisse les frais initiaux d'installation dans le cadre du présent dossier, qui sont maintenant évalués à 84,59 \$ (arrondis à 85 \$), soit un montant de 69,23 \$ pour le coût d'installation d'un CNC et de 15,36 \$ pour le coût du traitement de la demande d'installation d'un tel compteur par le service à la clientèle. Ces coûts sont présentés au tableau suivant.

TABLEAU 1

Comparaison des frais initiaux d'installation par composante de coûts

		R-3788-2012	R-3854-2014 Phase II	Écart (\$)	Écart (%)
INSTALLATION	Taux horaire à coût complet (\$)				
	Taux de prestation	103	129	26	25%
	Ententes client-fournisseur	14	15	1	7%
	Pilotage et encadrement VPR	6	7	1	17%
	Frais corporatifs	4	3	-1	-25%
	Amortissement et taxes	6	2	-4	-67%
	Rendement	6	6	0	0%
	Sous-total	140	161	21	15%
	Temps moyen d'installation (h)	0,87	0,43		-51%
	COÛT TOTAL - INSTALLATION	121,80	69,23	-52,57	-43%
SERVICE À LA CLIENTÈLE	Taux horaire à coût complet (\$)	123	128	5	4%
	Temps moyen de traitement (h)	0,12	0,12		0%
	COÛT TOTAL - SAC	14,76	15,36	0,6	4%
TOTAL - FRAIS INITIAUX		136,56	84,59	-51,97	-38%

Sources : pièce B-0197, p. 8; pièce B-0202, p. 5; dossier R-3788-2012, pièce B-0006, p. 13 et 14 et pièce B-0025, p. 16.

⁴ Dossier R-3788-2012.

[22] Le Distributeur souligne que cette révision à la baisse des frais initiaux d'installation résulte de l'expérience acquise dans le cadre du déploiement massif des CNG lors de la phase 1 du Projet LAD. À cet égard, il indique avoir constaté qu'une forte proportion des clients voulant se prévaloir de l'Option de retrait, soit 75 %, avise le Distributeur de leur décision dans les 30 jours suivant la date d'émission de l'avis d'installation des CNG dans leur secteur⁵.

[23] Dans ce contexte, le Distributeur précise que l'installation des CNC peut désormais être réalisée dans le cadre du déploiement massif des CNG associés au Projet LAD, faisant en sorte que le temps moyen d'installation d'un CNC, incluant le temps de déplacement, passe de 52 minutes (0,87 heure) à 26 minutes (0,43 heure)⁶. En effet, il indique que :

« Dans la mesure où le client avise le Distributeur dans le délai de 30 jours de l'envoi de la lettre l'informant du déploiement des nouveaux compteurs, le Distributeur peut demander l'installation des compteurs non communicants dans le cadre du déploiement massif des compteurs de nouvelle génération et ainsi profiter de la présence déjà prévue de ses équipes sur le terrain »⁷.

[24] Par ailleurs, l'optimisation des interventions affecte également à la baisse le montant du crédit d'installation offert aux clients qui signalent leur intention de se prévaloir de l'Option de retrait dans les 30 jours suivant la date d'émission de l'avis d'installation des CNG dans leur secteur. Le crédit d'installation, qui correspond au coût moyen pondéré par client d'une installation dans le cadre du Projet LAD, passe ainsi de 39 \$ à 37 \$⁸.

[25] En somme, en incluant le crédit d'installation, le Distributeur propose une réduction des frais initiaux d'installation de plus de 50 % par rapport à ceux présentement en vigueur et approuvés par la décision D-2012-128, tel que démontré au tableau suivant.

⁵ Pièce B-0204, p. 4.

⁶ Pièce B-0197, p. 7 et 8.

⁷ Pièce B-0203, p. 3.

⁸ Pièce B-0197, p. 8.

TABLEAU 2

Comparaison entre les frais initiaux d'installation en vigueur et les frais révisés⁹

	Frais en vigueur (incluant le crédit d'installation de 39 \$)	Frais révisés (incluant le crédit d'installation de 37 \$)
Frais initiaux	98 \$	48 \$

Position des intervenants

[26] L'ACEFO soutient que la Régie doit rejeter la présente demande du Distributeur qui ne tient pas compte du Décret, alors que la Régie a l'obligation de prendre ce décret en considération. À défaut du rejet, afin que les clients puissent profiter, dès que possible, de la réduction des frais liés à l'Option de retrait proposée par le Distributeur, l'intervenante demande que la Régie en prenne acte et « *que la présente demande de HQD ne soit approuvée que de façon temporaire ou provisoire, soit jusqu'à ce qu'une nouvelle demande de HQD dans laquelle sera pris en considération le décret 1326-2013 soit déposée et qu'une décision soit rendue suite à l'étude de cette nouvelle demande* »¹⁰.

[27] La FCEI souligne que le montant de 85 \$ en frais initiaux d'installation avancé par le Distributeur correspond en fait au coût moyen d'installation d'un CNC dans le cadre, d'une part, du déploiement massif du Projet LAD et, d'autre part, des activités de base du Distributeur. Or, d'après les données du Distributeur, 75 % des CNC sont installés lors du déploiement massif, à un coût beaucoup moindre que lorsqu'ils sont installés dans le cadre des activités de base.

[28] En s'appuyant sur le principe du demandeur-payeur, la FCEI considère que l'évaluation des frais fixes d'installation doit s'appuyer sur le coût complet de l'intervention par les installateurs du Distributeur et sur la facturation de frais justes et raisonnables.

⁹ Pièce B-0197, p. 6.

¹⁰ Pièce C-ACEFO-0020.

[29] À partir des données du Distributeur relatives aux temps de déplacement et d'installation ainsi qu'aux taux horaires à coût complet des installateurs, la FCEI calcule que les frais initiaux d'installation « *devrai[en]t être de 24 \$ dans le cadre du développement massif en tenant compte du crédit d'installation de 37 \$. Par contre, à l'extérieur de ce cadre, le coût d'installation devrait être de 155 \$. Une autre façon de le voir est de fixer à 155 \$ le coût d'installation d'un CNC avec un crédit de 131 \$ pour une installation faite dans le cadre du développement massif* »¹¹.

[30] La FCEI recommande donc de fixer les frais initiaux d'installation d'un CNC à 155 \$, mais en allouant un crédit de 131 \$ lorsque l'installation est réalisée dans le cadre du déploiement massif associé au Projet LAD. Le montant net est donc de 24 \$ dans ce contexte.

[31] Pour sa part, SÉ-AQLPA considère que le coût d'installation d'un CNC, évalué à 69,23 \$, représente un surcoût pour les clients du Distributeur qui adhèrent à l'Option de retrait, compte tenu du fait que la grande majorité des CNC sont installés dans le cadre du déploiement massif du Projet LAD et que le coût d'installation d'un CNC par le prestataire de service Capgemini est de 37 \$.

[32] Pour SÉ-AQLPA :

*« Il nous semble donc raisonnable et rationnel de considérer que le coût d'installation des CNC de 37 \$ de Capgemini est le coût nécessaire pour l'installation d'un compteur non communicant en période de déploiement massif, et non le coût de 69,23 \$ si cette installation est effectuée par des employés de HQD. Ce coût est déjà payé par l'ensemble des abonnés d'Hydro-Québec Distribution, y compris les optants, dans le cadre des coûts du Projet LAD. Conséquemment, la part des frais initiaux d'option relative au surcoût d'installation des CNC en période de déploiement massif serait de zéro »*¹².

[33] L'UC est d'avis que la preuve du Distributeur ne permet pas de justifier un coût d'installation de 32 \$ de plus que le coût d'installation d'un CNC qui est de 37 \$, lorsque tous deux sont installés dans le cadre du déploiement massif propre au Projet LAD.

¹¹ Pièce C-FCEI-0037, p. 8.

¹² Pièce C-SÉ-AQLPA-0046, p. 11.

[34] L'UC recommande donc :

« [...] qu'aucun coût marginal d'installation ne soit facturé aux clients qui choisissent l'option de retrait si l'installation de leur compteur non communicant est effectuée dans le cadre du déploiement massif.

UC recommande à la Régie d'établir que les coûts d'installation des compteurs non communicants soient nuls pour les clients qui avisent le Distributeur dans les délais suffisants pour que l'installation de leur compteur soit intégrée aux activités du déploiement massif des CNG. Le coût de traitement de la demande serait de 15,36 \$ comme proposé par le Distributeur »¹³.

[35] En conséquence de cette recommandation et par souci d'équité, l'UC recommande également que les frais initiaux d'installation soient fixés à 142,03 \$ pour un client faisant une demande d'adhésion à l'Option de retrait alors que le déploiement massif des CNG est complété dans son secteur¹⁴.

Opinion de la Régie

[36] Dans le cadre du dossier R-3788-2012, le Distributeur soumettait que l'ensemble de la clientèle n'avait pas à supporter les coûts supplémentaires occasionnés par les clients qui optent pour un CNC¹⁵. Il évaluait alors ces coûts pour l'installation d'un CNC et le traitement de la demande par le service à la clientèle à 137 \$.

[37] Le Distributeur justifiait le temps d'installation d'un CNC en mentionnant que « *ce type d'intervention s'effectuera ponctuellement à la demande du client, dans le cadre des interventions courantes reliées au mesurage effectuées par le Distributeur* », tout en précisant que « [l]es coûts associés à l'installation de compteurs de nouvelle génération sont sensiblement plus bas compte tenu que des gains importants en temps et en efficacité sont réalisés du fait d'un déploiement massif »¹⁶ [nous soulignons].

¹³ Pièce C-UC-0049, p. 7 et 8.

¹⁴ Pièce C-UC-0049, p. 9. Le montant de 142,03 \$ est calculé à partir de données incluses au dossier R-3788-2012.

¹⁵ Décision D-2012-128, p. 19, par. 75.

¹⁶ Dossier R-3788-2012, pièce B-0013, p. 4.

[38] Dans le cadre de la phase 2 du présent dossier, le Distributeur précise que le traitement des demandes d'installation des CNC ne se fait pas dans le cadre des interventions courantes reliées au mesurage. Le traitement de ces demandes s'intègre plutôt au déploiement des CNG associé au Projet LAD lorsque le client fait sa demande à l'intérieur du délai de 30 jours.

[39] En intégrant le traitement des demandes d'installation des CNC dans le cadre du déploiement du Projet LAD, la Régie comprend des propos tenus par le Distributeur lors de l'audience qu'il n'engage pas de coûts supplémentaires pour les clients qui adhèrent à l'Option de retrait, sauf en ce qui a trait au coût de traitement de la demande par le service à la clientèle.

[40] Lors de l'audience, le Distributeur a précisé que même si l'Option de retrait n'était pas offerte, son équipe sur le terrain associée au déploiement du Projet LAD ne serait pas réduite :

« Q. [...] Si la Régie en arrivait à la conclusion qu'il n'y en a pas d'option de retrait – [...] est-ce que votre équipe, qui est actuellement sur le terrain pour faire le déploiement des compteurs de nouvelle génération serait réduite? »

R. Absolument pas parce que l'équipe qui est là c'est pour répondre au cas suivant. Tous les cas CI, tous les cas complexes, tous les cas que Capgemini ne réussit pas à fermer dans son balayage, les six pour cent (6 %) de rejet qui revient des clients, les cas inaccessibles, les cas de santé et sécurité qui ont été identifiés parce que le compteur était encastré dans un balcon, cette équipe-là elle était déjà prévue avec le déploiement, nonobstant l'option de retrait. Ça, ça avait absolument rien à faire avec l'option de retrait. Dès le départ lorsqu'on a déposé le dossier on a dit qu'on a besoin de cette équipe-là pour supporter le balayage de Capgemini »¹⁷.

[41] Compte tenu des préoccupations émises par le gouvernement dans le Décret, du caractère exceptionnel du Projet LAD et du fait que les coûts relatifs à ce projet sont payés par l'ensemble des clients du Distributeur, la Régie considère que les frais initiaux d'installation d'un CNC ne doivent refléter que le coût supplémentaire occasionné par les clients qui adhèrent à l'Option de retrait. Lorsque cette demande est faite dans le délai indiqué à l'avis informant le client du déploiement des CNG dans son secteur, ce coût

¹⁷ Pièce A-0086, p. 177 et 178.

correspond au traitement, par le service à la clientèle, d'une demande relative à l'obtention d'un compteur qui ne correspond pas à l'offre de base du Distributeur. Selon la preuve du Distributeur, ce coût s'élève à 15 \$.

[42] Lorsque le délai indiqué à l'avis d'installation des CNG est échu, la Régie est d'avis que le Distributeur doit alors demander à ses équipes attachées aux activités de base d'installer un CNC. Dans ces circonstances, le Distributeur engage des frais additionnels pour installer les CNC. Selon le principe de l'utilisateur-payeur, ces frais doivent être assumés par le client qui les occasionne. Ces frais initiaux d'installation sont évalués à 85 \$ par le Distributeur. Par ailleurs, selon la preuve de la FCEI et de l'UC, ces frais pourraient être sous-évalués lorsque les CNC sont installés en dehors de la période de déploiement du Projet LAD. La Régie s'attend à ce que le Distributeur réévalue ces frais, le cas échéant, en tenant compte de son expérience.

[43] Considérant ce qui précède, la Régie fixe à 15 \$ les frais initiaux d'installation lorsqu'un client fait une demande d'adhésion à l'Option de retrait à l'intérieur du délai indiqué sur l'avis d'installation des CNG dans son secteur transmis par le Distributeur.

[44] Toutefois, lorsqu'un client fait une demande d'adhésion à l'Option de retrait au-delà du délai indiqué sur l'avis d'installation des CNG dans son secteur transmis par le Distributeur, la Régie fixe les frais initiaux d'installation à 85 \$.

[45] Compte tenu de cette décision, le texte de l'article 10.4 des Conditions de service doit être modifié afin de retirer toute référence au « crédit d'installation » pour l'avenir. De même, le texte de l'article 12.5 des Tarifs doit être modifié pour retirer toute référence au « crédit d'installation » et modifier les frais initiaux d'installation, afin de prévoir des frais de 15 \$ lorsque la demande est formulée dans le délai prévu à l'avis d'installation des CNG et de 85 \$ lorsque la demande est formulée après ce délai.

[46] À l'égard du délai prévu à l'article 10.4 des Conditions de service, SÉ-AQLPA recommande d'accorder 40 jours plutôt que 30 jours aux clients du Distributeur souhaitant adhérer à l'Option de retrait. L'intervenant justifie cette proposition en faisant état qu'un nombre important de clients du Distributeur auraient déploré « *le fait que la lettre [du Distributeur à l'égard de l'adhésion à l'Option de retrait] soit arrivée à leur domicile une dizaine de jours en retard par rapport à la date inscrite sur cette lettre, ce qui réduisait d'autant leur temps prévu pour prendre une décision* »¹⁸.

[47] L'UC recommande également que le délai prescrit pour adhérer à l'Option de retrait soit modifié, afin qu'il corresponde au temps nécessaire au Distributeur pour intégrer l'installation d'un CNC à même le déploiement massif relatif au Projet LAD¹⁹.

[48] Le Distributeur indique qu'apporter une modification au délai inscrit dans l'avis transmis au client occasionne un impact majeur sur sa planification du plan de déploiement actuellement en place, tant au niveau de la fourniture des compteurs, qu'au niveau de Capgemini et de la planification de ses propres installateurs. Il indique également qu'il n'observe pas de problème sur le terrain du fait que le délai de 30 jours soit trop court et souligne d'ailleurs que 75 % des clients qui souhaitent adhérer à l'Option de retrait le demandent à l'intérieur du délai de 30 jours²⁰.

[49] Pour les motifs énoncés par le Distributeur, la Régie maintient le délai de 30 jours actuellement prévu à l'article 10.4 des Conditions de service.

[50] Par ailleurs, l'UC recommande que l'avis faisant état du délai prescrit relatif à l'adhésion à l'Option de retrait, dans le cadre du déploiement du Projet LAD, mentionne clairement et nommément la date limite avant laquelle les clients souhaitant adhérer à l'Option de retrait doivent en informer le Distributeur.

[51] À cet égard, le Distributeur convient qu'il est possible d'inscrire sur l'avis transmis aux clients la date limite avant laquelle ils doivent l'informer de leur intention d'adhérer à l'Option de retrait²¹.

¹⁸ Pièce C-SÉ-AQLPA-0046, p. 39.

¹⁹ Pièce C-UC-0049, p. 9.

²⁰ Pièce A-0086, p. 145 à 149.

²¹ Pièce A-0086, p. 180.

[52] **La Régie ordonne au Distributeur d'indiquer dorénavant sur l'avis d'installation des CNG transmis aux clients la date limite pour adhérer à l'Option de retrait.**

[53] **Finalement, la Régie accepte la proposition du Distributeur de modifier l'article 10.4 des Conditions de service, afin de permettre à un client de formuler verbalement ou par écrit son intention d'adhérer à l'Option de retrait, ce qui reflète les procédures actuellement en place.**

3.1 RÉTROACTIVITÉ DES NOUVEAUX FRAIS INITIAUX D'INSTALLATION

[54] Dans l'optique d'assurer un traitement équitable de l'ensemble de la clientèle s'étant prévalu de l'Option de retrait depuis 2012, le Distributeur propose que le montant des frais initiaux d'installation revu à la baisse soit appliqué rétroactivement. Il propose également que le montant différentiel des frais d'installation soit versé, avec intérêts, sous forme d'un crédit au compte des clients ayant déjà adhéré à l'Option de retrait.

[55] De plus, le Distributeur propose que les clients chez qui un CNG a déjà été installé et ceux ayant déjà reçu l'avis d'installation d'un CNG, mais n'ayant pas adhéré à l'Option de retrait, puissent, à l'intérieur d'une période de 90 jours suivant l'entrée en vigueur des modifications proposées aux Conditions de service et aux Tarifs, formuler une demande pour un CNC et bénéficier du crédit révisé de 37 \$ pour des frais initiaux totaux d'installation de 48 \$.

Position des intervenants

[56] SÉ-AQLPA appuie la proposition du Distributeur d'accorder un crédit aux clients ayant déjà adhéré à l'Option de retrait. Il est d'avis que cette mesure est équitable et justifiée, compte tenu que les frais antérieurs n'étaient pas optimaux et ne pouvaient donc être considérés comme reflétant des « dépenses nécessaires » ou comme constituant des « tarifs et conditions justes et raisonnables ». L'intervenant soumet que les clients visés devraient recevoir un avis du Distributeur expliquant le crédit qui leur est accordé.

[57] L'UC appuie la proposition du Distributeur de créditer aux clients ayant déjà adhéré à l'Option de retrait le montant différentiel, avec intérêts, entre le coût d'installation d'un CNC actuellement prévu aux Tarifs et le coût d'installation proposé pour les clients qui avisent le Distributeur de leur intention d'avoir un CNC dans un délai qui permet d'intégrer cette installation dans le cadre du déploiement massif du Projet LAD.

Opinion de la Régie

[58] Tel que précisé dans la décision D-2000-222²², le système d'approbation des tarifs en vigueur à la Régie est, de façon générale, qualifié de positif, donc de nature « prospective ». En conséquence, selon l'arrêt de la Cour suprême du Canada, *Bell Canada c. Canada (CRTC)*²³, la Régie ne pourrait rendre des ordonnances applicables à des périodes antérieures à la décision finale.

[59] Toutefois, la Régie est d'avis qu'il y a lieu de faire une exception au principe de non-rétroactivité des tarifs dans le cadre de la phase 2 du présent dossier, compte tenu du contexte particulier et exceptionnel du Projet LAD, un projet de très grande envergure pour le Distributeur. Ce projet consiste en effet à remplacer 3,8 millions de compteurs électromécaniques et électroniques utilisés pour mesurer la consommation de ses clients par des CNG, sur tout le territoire du Québec.

[60] Par ailleurs, l'expérience du Distributeur lui a permis de constater que les frais d'installation des CNC dans le cadre du déploiement du Projet LAD sont inférieurs aux frais prévus initialement et approuvés par la Régie dans sa décision D-2012-128. Ce constat signifie que les frais prévus actuellement dans les Tarifs et payés par les clients ayant adhéré à ce jour à l'Option de retrait n'ont finalement pas tous été engagés par le Distributeur.

[61] De plus, la Régie juge que la période visée par cette modification rétroactive des Tarifs est relativement courte et que le nombre de clients du Distributeur qui seront touchés par cette décision est peu élevé. Elle constate également qu'aucun intervenant ne s'oppose à cette proposition du Distributeur.

²² Dossier R-3401-98.

²³ [1989] 1 R.C.S., 1722, p. 1758.

[62] Enfin, le 11 décembre 2013, le gouvernement a pris le Décret concernant les préoccupations économiques, sociales et environnementales indiquées à la Régie se rapportant à la tarification relative à l'Option de retrait. Le gouvernement peut indiquer à la Régie, par décret, de telles préoccupations. La Régie a alors l'obligation d'en tenir compte, conformément à l'article 49 (10°) de la Loi. La Régie est d'avis que la présente modification rétroactive des tarifs prend en compte les préoccupations émises par le gouvernement dans le Décret.

[63] En conséquence, la Régie accepte d'appliquer rétroactivement les modifications apportées par la présente décision aux frais initiaux d'installation, selon les modalités suivantes : le montant différentiel des frais d'installation est versé, avec intérêts, sous la forme d'un crédit au compte des clients ayant déjà adhéré à l'Option de retrait.

[64] Également, la Régie accepte les modalités temporaires proposées par le Distributeur accordant aux clients un délai de 90 jours, après la date d'entrée en vigueur des nouvelles dispositions des Conditions de service et des Tarifs, pour adhérer à l'Option de retrait et bénéficier du nouveau tarif pour les frais initiaux d'installation fixés à 15 \$ si un CNG a déjà été installé ou si le client a déjà reçu l'avis écrit et qu'un CNG n'a pas encore été installé.

4. FRAIS MENSUELS DE RELÈVE

[65] Les frais mensuels de relève correspondent à la somme du coût de la relève d'un CNC et du coût relié aux technologies de l'information. Le coût de relève est évalué sur la base du temps de transport requis et du taux horaire à coût complet²⁴.

²⁴ Dossier R-3788-2012, décision D-2012-128, p. 42, par. 191 et 192.

[66] Le Distributeur propose de réduire de six à trois le nombre annuel de relevés nécessaires à la facturation des clients adhérant à l'Option de retrait, de façon à en réduire le coût. Cette proposition correspond à l'obligation minimale du Distributeur en vertu de l'article 11.1 des Conditions de service et lui permet de capter l'effet saisonnier nécessaire pour faire, le cas échéant, des estimations pour l'ensemble des clients.

[67] Le Distributeur explique qu'aux fins de facturation ou pour le calcul des montants mensuels du mode de versements égaux (MVÉ), il doit être en mesure d'estimer, pour une période donnée, la consommation de chaque client sur une base individuelle. Pour ce faire, il doit pouvoir refléter l'effet de la température sur la consommation du client. Selon lui, avec seulement une ou deux relèves dans l'année, l'effet de la température ne peut être détecté et, par conséquent, l'estimation ne peut être faite pour un client en particulier. Ne connaissant pas le profil de consommation de ce client, il lui est également impossible d'utiliser celui d'un client mesuré régulièrement comme référence pour estimer sa consommation. Ainsi, le Distributeur affirme que trois lectures par année représentent un nombre minimal de lectures nécessaire pour une facturation adéquate des clients pour lesquels une lecture manuelle est effectuée²⁵.

[68] Le Distributeur propose également une baisse du temps moyen pondéré nécessaire pour effectuer une intervention de relève, passant de 20 à 18 minutes.

[69] En tenant compte de la réduction du nombre de relèves, de la diminution du temps moyen de relève, de l'ajustement du taux horaire à coût complet d'un releveur et du maintien au même niveau des coûts liés aux technologies de l'information, les coûts annuels de relève passeraient de 205,57 \$ à 95,41 \$.

[70] Les frais de relève étant facturés sur une base mensuelle, selon le cycle de facturation du client, le Distributeur indique que les frais mensuels proposés passeraient de 17 \$ à 8 \$. Ces coûts sont présentés au tableau suivant.

²⁵ Pièce B-0202, p. 7.

TABLEAU 3**Comparaison entre les frais initiaux de relève et les frais révisés**

Frais mensuels de relève					
Frais en vigueur			Frais révisés		
Temps moyen de relève (heures)	Taux horaire (\$/heure)	Total (\$)	Temps moyen de relève (heures)	Taux horaire (\$/heure)	Total (\$)
0,34	99	33,66	0,30	102	30,60
Coûts pour 6 lectures		201,96	Coûts pour 3 lectures		91,80
Coûts liés aux technologies de l'information		3,61	Coûts liés aux technologies de l'information		3,61
Coûts annuels de relève totaux		205,57	Coûts annuels de relève totaux		95,41
FRAIS MENSUELS DE RELÈVE		17,13			8,00

Sources : pièce B-0197, p. 10 et dossier R-3788-2012, décision D-2012-128, p. 42, par. 191.

[71] Le Distributeur considère que sa proposition constitue un minimum acceptable quant à la précision des factures, tout en réduisant au maximum les coûts assumés par les clients se prévalant de l'Option de retrait. Il prévient que des réductions de coûts ne sont pas possibles en deçà de trois lectures, un minimum de frais à encourir étant nécessaire pour maintenir un service de relève manuelle.

[72] Le Distributeur affirme également qu'un minimum de 30 effectifs en poste doit être maintenu pour couvrir les 73 bureaux d'affaires actuels et pour effectuer les trois relèves du scénario retenu. Il souligne qu'avec ce nombre, la masse critique est à peine assurée, compte tenu des distances à parcourir. À ces coûts directs, il ajoute des coûts secondaires, principalement des coûts fixes associés à la structure informatique, à la flotte de véhicules ainsi qu'aux services de ressources humaines imputés à l'activité²⁶.

²⁶ Pièce B-0202, p. 8.

Position des intervenants

[73] La FCEI estime que le Distributeur a surestimé le nombre d'adhésions à l'Option de retrait. Partant de la prémisse qu'une baisse du taux d'adhésion a pour effet d'augmenter la distance entre chaque client et, par conséquent, le coût de la relève, l'intervenante est d'avis que la meilleure prévision pour le taux d'adhésion doit s'appuyer d'abord sur le taux observé. En se basant sur un taux d'adhésion de 0,5 % pour l'Option de retrait plutôt que sur le 1 % utilisé par le Distributeur, la FCEI recommande des frais mensuels de relève de 16 \$, soit le double de la recommandation du Distributeur²⁷.

[74] Dans le but de minimiser le coût de la relève pour les clients de l'Option de retrait, SÉ-AQLPA propose qu'il y ait trois relèves par an, dont l'une faite par le Distributeur, et deux autorelèves, avec un incitatif financier à l'autorelève pour le client. L'intervenant propose également un crédit rétroactif aux abonnés ayant déjà obtenu l'installation d'un CNC depuis 2012, pour les frais mensuels comme pour les frais initiaux²⁸. Dans les deux cas, SÉ-AQLPA invoque l'équité et le fait que « *les frais antérieurs n'étaient pas optimaux et ne pouvaient donc être considérés comme reflétant des « dépenses nécessaires » ni comme constituant des « tarifs et conditions justes et raisonnables »* »²⁹.

[75] En audience, l'UC a déclaré d'emblée qu'elle se préoccupait particulièrement de deux choses :

*« La première c'est que les coûts de l'option de retrait n'auraient pas un impact à la hausse sur les tarifs d'électricité des ménages à faibles revenus, mais en même temps on s'inquiète à savoir si les ménages à faibles revenus qui veulent se prévaloir de l'option de retrait seront capables d'assumer les frais »*³⁰.

²⁷ Pièce C-FCEI-0037, p. 10 et 11.

²⁸ Pièce C-SÉ-AQLPA-0046, p. vi et vii.

²⁹ Pièce C-SÉ-AQLPA-0046, p. 37.

³⁰ Pièce A-0086, p. 185.

[76] En conséquence, l'UC soutient que la notion d'utilisateur-payeur doit être accompagnée maintenant d'une volonté réelle de minimiser les frais de l'Option de retrait et que « *des frais annuels de relève de 95,41 \$ par année, [...] auxquels s'ajouteront les taxes applicables et qui seront récurrents, demeurent trop élevés et punitifs* »³¹. C'est pourquoi, afin de limiter les coûts de relève, l'intervenante propose une relève annuelle par un releveur du Distributeur et deux relèves ou plus par autorelève. En audience, l'UC commente la proposition de SÉ-AQLPA sur le même sujet :

*« SÉ/AQLPA vous a proposé de donner un crédit aux gens qui enverraient la lecture. Je vais vous dire, procédez pas comme ça [...] juste prévoyez une relève par année et deux autorelèves où il n'y a pas de frais, puis réduisez les trente (30) personnes et les frais qui viennent avec, parce que d'envoyer un crédit, là, toute l'administration qui va venir autour de ça, là, ça ne sera pas rentable »*³².

[77] Dans sa plaidoirie, l'UC met en doute « l'économique » des 30 personnes dédiées exclusivement à la relève. Elle calcule qu'avec 16 000 CNC relevés trois fois par an, chacun des 30 releveurs n'aurait que sept relèves à faire par jour, ce qui est très peu :

*« Le Distributeur nous dit qu'en s'organisant [...] il est devenu très efficace maintenant et il peut installer, parce qu'il organise sa route, quatorze (14) à seize (16) compteurs non communicants par jour. Bien s'il peut installer quatorze (14) à seize (16) compteurs communicants par jour, il pourrait théoriquement en lire, pratiquement en lire au moins seize (16). Parce que le lire le compteur c'est pas mal plus rapide que de l'installer »*³³.

[78] L'UC a également déposé en preuve les notes sténographiques du dossier R-3863-2013³⁴, alors que les témoins du Distributeur expliquaient que dans les réseaux autonomes « *ce sont des gens qui font plusieurs emplois en même temps, plusieurs tâches en même temps, dont la relève des compteurs. [...] parce que les autres tâches, ça peut être des tâches de mesurage, exemple remplacement d'un compteur ou l'échantillonnage, l'étalonnage [...]* ». Elle en conclut que, comme ceux des réseaux autonomes, les releveurs effectuant la relève des CNC pourraient faire d'autres tâches.

³¹ Pièce C-UC-0049, p. 10.

³² Pièce A-0089, p. 48.

³³ Pièce A-0089, p. 44.

³⁴ Pièce C-UC-0052.

[79] L'UC allègue que les modalités actuelles et proposées pénalisent les clients de l'Option de retrait parce qu'ils paient de façon répétitive des frais de mesurage. Elle reconnaît que la Régie s'est déjà prononcée sur le sujet dans sa décision D-2012-128 mais estime que cette dernière doit refaire son analyse dans le contexte du Décret. L'UC recommande à la Régie d'accorder un crédit mensuel de 1,75 \$ ou 21 \$/année aux clients qui opteront pour l'Option de retrait.

[80] En tenant compte des différentes mesures qu'elle propose, l'UC recommande que les frais mensuels de relève soient fixés à 1 \$³⁵.

[81] L'UC recommande également un crédit rétroactif pour les abonnés ayant déjà adhéré à l'Option de retrait, en invoquant que le Distributeur n'a pas cherché à réduire au maximum les coûts de relève lors de sa première demande³⁶.

Opinion de la Régie

[82] La Régie reconnaît qu'un minimum de trois relèves par année est nécessaire pour obtenir une précision raisonnable des factures ou du montant des versements au titre du MVÉ. Elle partage l'opinion du Distributeur à l'effet que l'autorelève n'est pas un mode de relève mais un moyen qui vise à pallier l'inaccessibilité occasionnelle d'un compteur.

[83] La Régie accepte la proposition du Distributeur de ramener le nombre annuel de relèves de six à trois. En conséquence, elle accepte le texte de l'article 11.1 des Conditions de service, tel que proposé par le Distributeur.

[84] Sur la base de la preuve administrée par l'UC, la Régie est d'avis que le Distributeur est en mesure d'optimiser davantage ses interventions dans le cadre de l'activité de relève qu'il doit maintenir et de réduire en conséquence ses coûts. À titre d'exemple, si les releveurs dans les réseaux autonomes sont en mesure de réaliser d'autres tâches dans le but d'optimiser leur temps de travail, cela doit également être possible pour l'équipe de releveurs qui doit être maintenue, compte tenu de l'Option de retrait.

³⁵ Pièce C-UC-0049, p. 20.

³⁶ Pièce C-UC-0049, p. 21.

[85] Par ailleurs, lors de l'audience, le Distributeur confirme que les releveurs peuvent jouer un rôle bénéfique pour l'ensemble de la clientèle :

« Q. [...] Je ne vous ai pas déjà entendu dans la même salle ici ou, si ce n'était pas vous, quelqu'un d'Hydro-Québec aussi dire que le processus de relève allait bien au-delà de prendre une lecture de compteurs, qu'il y avait un volet de détection d'installation non conforme, qu'il y avait un volet de détecter les cas de subtilisation d'énergie? En fait, le releveur de compteurs il ne fait pas juste prendre une lecture, il est un peu les yeux d'Hydro-Québec sur le terrain. Est-ce que je me trompe que ça a déjà été dit dans cette salle? »

R. Tout à fait. Vous avez tout à fait raison sur la portée périphérique du rôle de releveur à son rôle principal »³⁷.

[86] Considérant les préoccupations émises par le gouvernement dans le Décret, le fait que le Distributeur est en mesure d'optimiser davantage ses interventions dans le cadre de l'activité de relève qu'il doit maintenir et qu'une partie de cette activité demeure bénéfique pour l'ensemble de la clientèle, **la Régie juge raisonnable de fixer les frais mensuels de relève à 5 \$**. Elle estime que ce montant permettra au Distributeur de couvrir les frais de relève qu'il engagera pour les clients qui adhèrent à l'Option de retrait.

[87] **Compte tenu de cette décision, le texte de l'article 12.5 des Tarifs doit être modifié.**

4.1 RÉTROACTIVITÉ DES FRAIS MENSUELS DE RELÈVE

[88] Le Distributeur ne propose pas la rétroactivité des frais mensuels de relève.

[89] SÉ-AQLPA est d'avis qu'il serait équitable et conforme aux principes des « dépenses nécessaires » et des « tarifs et conditions justes et raisonnables » d'accorder un crédit correspondant à l'écart entre les frais mensuels qui auront été déboursés et ceux qui seront établis par la Régie dans le présent dossier.

³⁷ Pièce A-0086, p. 142.

[90] L'UC recommande également à la Régie de demander au Distributeur d'accorder un crédit aux clients ayant déjà adhéré à l'Option de retrait puisque, dans sa première version de l'Option de retrait, le Distributeur n'a pas tout fait pour réduire au maximum les frais de relève.

[91] La Régie juge, pour les motifs énoncés relativement à la modification rétroactive des frais initiaux d'installation, qu'il y a lieu également de modifier rétroactivement les frais mensuels de relève.

[92] De plus, la Régie est d'avis qu'au début du déploiement du Projet LAD, l'activité de relève des compteurs demeurerait toujours importante pour le Distributeur. Dans ce contexte, elle considère qu'il y a de fortes probabilités que le Distributeur n'ait pas engagé de frais additionnels pour effectuer la relève des compteurs six fois par année chez les clients ayant adhéré à l'Option de retrait.

[93] Pour ces motifs, la Régie applique rétroactivement les modifications apportées par la présente décision aux frais mensuels de relève, selon les modalités suivantes : le montant différentiel des frais mensuels de relève est versé, avec intérêts, sous la forme d'un crédit au compte des clients ayant déjà adhéré à l'Option de retrait.

[94] Compte tenu de cette décision, le texte de l'article 10.4.1 des Conditions de service doit être modifié.

5. MODIFICATIONS AUX CONDITIONS DE SERVICE ET AUX TARIFS

[95] Considérant la présente décision, le texte proposé par le Distributeur pour les articles 10.4 et 10.4.1 des Conditions de service ainsi que le texte de l'article 12.5 des Tarifs doivent être révisés. Le texte de l'article 11.1 des Conditions de service, tel que proposé par le Distributeur, est quant à lui accepté par la Régie.

[96] **La Régie demande au Distributeur de déposer, au plus tard le 29 septembre 2014, à 12 h, un texte révisé des articles 10.4 et 10.4.1 des Conditions de service qui tient compte de la présente décision de même que le texte proposé pour l'article 11.1 des Conditions de service, dans leur version française et anglaise.**

[97] **La Régie demande également au Distributeur de déposer, à l'intérieur du même délai, un texte révisé de l'article 12.5 des Tarifs, dans sa version française et anglaise, qui tient compte de la présente décision.**

[98] À la suite du dépôt de ces documents, la Régie procédera à l'approbation finale des articles en cause.

6. DEMANDES DE PAIEMENT DE FRAIS

[99] Selon l'article 36 de la Loi, la Régie peut ordonner au Distributeur de verser des frais aux personnes dont elle juge la participation utile à ses délibérations.

[100] Le *Guide de paiement des frais 2012*³⁸ (le Guide) ainsi que le *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*³⁹ encadrent les demandes de paiement de frais que la Régie peut payer ou ordonner de payer, sans limiter son pouvoir discrétionnaire de juger de l'utilité de la participation des intervenants à ses délibérations et du caractère nécessaire et raisonnable des frais encourus.

[101] La Régie évalue le caractère nécessaire et raisonnable des frais réclamés en tenant compte des critères prévus à l'article 15 du Guide. Elle évalue également l'utilité de la participation des intervenants en tenant compte des critères prévus à l'article 16 du Guide. Enfin, elle prend en considération le respect, par les intervenants, du budget de participation établi dans sa décision D-2014-089.

[102] L'ACEFO, la FCEI, SÉ-AQLPA et l'UC ont déposé une demande de paiement de frais à la Régie.

³⁸ Disponible sur le site internet de la Régie de l'énergie au <http://www.regie-energie.qc.ca/>.

³⁹ RLRQ, c. R-6.01, r. 4.

[103] D'une part, la Régie juge la participation de tous ces intervenants utile à ses délibérations.

[104] D'autre part, elle note que le budget de participation maximal de 10 000 \$ plus taxes qu'elle a établi dans sa décision D-2014-089 n'a pas été respecté par tous les intervenants. Après avoir pris connaissance des demandes de paiement de frais, des commentaires du Distributeur, de la réplique de certains intervenants et considérant la nature du présent dossier, la Régie juge suffisant le budget de participation maximal qu'elle a établi.

[105] La Régie est en effet d'avis que la demande du Distributeur ne soulevait aucun enjeu justifiant les dépassements observés par certains intervenants. De plus, le choix de retenir deux analystes augmente inévitablement les frais d'une intervention et n'était pas justifié dans le cadre de la présente phase du dossier tarifaire.

[106] En conséquence, la Régie juge raisonnable d'accorder un remboursement de 10 000\$ plus taxes à l'ACEFO, la FCEI, SÉ-AQLPA et l'UC.

[107] Le tableau suivant fait état des frais réclamés et des frais octroyés pour chacun des intervenants. Les frais réclamés et jugés admissibles par les intervenants totalisent 71 060,86 \$, incluant les taxes. Les montants octroyés en remboursement de frais, taxes incluses, totalisent 44 165,91 \$.

TABLEAU 4

Frais réclamés et frais octroyés (en \$) (taxes incluses)

Intervenant	Frais réclamés	Frais octroyés
ACEFO	12 156,19	10 748,75
FCEI	18 699,19	11 497,50
SÉ-AQLPA	29 524,59	11 497,50
UC	10 680,89	10 422,16
Total	71 060,86	44 165,91

[108] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

ACCUEILLE partiellement la demande du Distributeur;

MODIFIE les *Conditions de service d'électricité*, tel qu'indiqué dans la présente décision;

MODIFIE les *Tarifs et conditions du Distributeur*, tel qu'indiqué dans la présente décision;

ORDONNE au Distributeur de mettre à jour le texte des articles 10.4, 10.4.1 et 11.1 des *Conditions de service d'électricité* et de l'article 12.5 des *Tarifs et conditions du Distributeur* et de déposer ces documents, dans leur version française et anglaise, pour approbation, au plus tard le **29 septembre 2014, à 12 h**;

ORDONNE au Distributeur de payer aux intervenants, dans un délai de 30 jours, les montants octroyés au tableau 4 de la présente décision;

ORDONNE au Distributeur de se conformer à l'ensemble des autres éléments décisionnels contenus dans la présente décision.

Louise Rozon

Régisseur

Françoise Gagnon

Régisseur

Louise Pelletier

Régisseur

Représentants :

Association coopérative d'économie familiale de l'Outaouais (ACEFO) représentée par M^e Stéphanie Lussier;

Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI) représentée par M^e André Turmel;

Hydro-Québec représentée par M^e Marie-Josée Hogue et M^e Jean-Olivier Tremblay;

Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (SÉ-AQLPA) représenté par M^e Dominique Neuman;

Union des consommateurs (UC) représentée par M^e Hélène Sicard.

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2017-125

R-4009-2017

17 novembre 2017

PRÉSENTS :

Louise Pelletier

Louise Rozon

Simon Turmel

Régisseurs

Hydro-Québec

Demanderesse

et

**Association québécoise des consommateurs industriels
d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec**

Intervenant

Décision sur le fond

*Demande relative aux modifications de conventions
comptables ASC 715, Compensation-Retirement Benefits
et pour la création de comptes d'écarts*

LISTE DES DÉCISIONS

Décision	Dossier	Nom du dossier
D-2000-222	R-3401-98	Audience relative à la modification des tarifs de transport d'électricité
D-2004-47	R-3492-2002	Demande relative à la détermination du coût de service et de modification des tarifs d'électricité du Distributeur pour l'année tarifaire 2004-2005
D-2005-50	R-3549-2004 et R-3557-2004 Phase 1	Demande relative à la modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec au 1 ^{er} janvier 2005 et Demande d'autorisation du budget des investissements 2005 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars
D-2010-020	R-3703-2009 Phase 1	Demande relative à certaines modifications de méthodes comptables
D-2014-164	R-3854-2013 Phase 2	Demande relative à l'établissement des tarifs d'électricité de l'année tarifaire 2014-2015 Phase 2 - Demande de modifications de l'option d'installation d'un compteur n'émettant pas de radiofréquences
D-2015-189	R-3927-2015	Demande relative aux modifications de méthodes comptables découlant du passage aux principes comptables généralement reconnus des États-Unis (US GAAP)
D-2017-021	R-3981-2016	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1 ^{er} janvier 2017
D-2017-022	R-3980-2016	Demande relative à l'établissement des tarifs d'électricité de l'année tarifaire 2017-2018
D-2017-062	R-4003-2017	Demande relative à la fermeture réglementaire des livres pour la période du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 2016, à l'approbation du plan d'approvisionnement et à la modification des tarifs de Gazifère Inc. à compter du 1 ^{er} janvier 2018
D-2017-075	R-4009-2017	Demande relative aux modifications de conventions comptables ASC 715, <i>Compensation-Retirement Benefits</i> , et pour la création de comptes d'écarts
D-2017-087	R-4009-2017	Demande relative aux modifications de conventions comptables ASC 715, <i>Compensation-Retirement Benefits</i> , et pour la création de comptes d'écarts

1. INTRODUCTION

[1] Le 29 juin 2017, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) et de distribution d'électricité (le Distributeur) (collectivement la Demanderesse) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie), en vertu des articles 31 (5°) et 32 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi), une demande relative aux modifications de conventions comptables ASC 715, *Compensation-Retirement Benefits* et à la création de comptes d'écarts (la Demande).

[2] Le 7 juillet 2017, la Régie rend sa décision D-2017-075 dans laquelle, notamment, elle rend une ordonnance provisoire et informe les personnes intéressées, par un avis diffusé sur son site internet, des instructions préliminaires. Elle demande également au Transporteur et au Distributeur de publier cet avis sur leur site internet, ce qu'ils font le même jour.

[3] Le 14 août 2017, la Régie rend sa décision D-2017-087 par laquelle elle accorde le statut d'intervenant à l'AQCIE-CIFQ. Dans cette même décision, elle fixe l'échéancier de traitement du dossier et annonce la tenue d'une audience.

[4] Le 31 août 2017, la Régie transmet au Transporteur et au Distributeur une première demande de renseignements (DDR). Ils déposent leurs réponses le 13 septembre 2017. Certaines réponses sont révisées le 5 octobre 2017.

[5] Le 15 septembre 2017, la Régie tient une séance de travail avec les représentants du Transporteur et du Distributeur, à laquelle participe un représentant de l'AQCIE-CIFQ. Les 22 septembre, 2 et 5 octobre 2017, la Demanderesse dépose ses réponses aux engagements souscrits lors de la séance de travail.

[6] Le 25 septembre 2017, l'AQCIE-CIFQ informe la Régie qu'il ne compte pas produire de preuve au dossier.

[7] Le 6 octobre 2017, la Régie transmet au Transporteur et au Distributeur une deuxième DDR. Ils déposent leurs réponses le 16 octobre 2017.

¹ [RLRQ, c. R-6.01.](#)

[8] Le 24 octobre 2017, l'AQCIE-CIFQ dépose son argumentation écrite. Ce même jour, la Régie demande à l'intervenant de présenter son argumentation oralement le 25 octobre 2017.

[9] L'audience relative à la Demande a lieu les 19 et 25 octobre 2017, date à laquelle la Régie entame son délibéré.

[10] Dans la présente décision, la Régie se prononce sur la demande relative aux modifications de conventions comptables ASC 715, *Compensation-Retirement Benefits* (l'ASC 715), sur la méthode de répartition du coût des avantages sociaux futurs (ASF) entre les unités d'affaires d'Hydro-Québec ainsi que sur la création de comptes d'écarts, afin de capter les impacts de ces modifications sur les revenus requis 2017 du Transporteur et du Distributeur. Elle se prononce également sur la date d'application des modifications à l'ASC 715.

2. CONTEXTE

[11] Le 10 mars 2017, le *Financial Accounting Standards Board* (FASB) a publié l'*Accounting Standards Update 2017-07* (ASU 2017-07) qui apporte des modifications à l'ASC 715. Ces modifications entrent en vigueur pour les exercices financiers ouverts après le 15 décembre 2017, soit une adoption obligatoire au 1^{er} janvier 2018 pour Hydro-Québec. L'adoption anticipée est permise au début d'un exercice ouvert avant cette date, soit le 1^{er} janvier 2017 pour Hydro-Québec².

[12] Hydro-Québec a décidé d'adopter les modifications à l'ASC 715 de façon anticipée dans ses états financiers à vocation générale du premier trimestre, soit celui terminé le 31 mars 2017, considérant qu'elles ont un effet favorable sur son bénéfice net.

[13] Au soutien de leur demande conjointe de modifications de méthodes comptables en lien avec l'ASC 715 à compter du 1^{er} janvier 2017, le Transporteur et le Distributeur s'appuient sur le principe suivant énoncé par la Régie dans sa décision D-2010-020 :

² Pièces [B-0004](#) et [B-0035](#), p. 3.

« [53] La Régie considère important de poursuivre la ligne directrice établie dans ses décisions antérieures et de maintenir, comme assise première, la compatibilité des méthodes comptables utilisées pour la fixation des tarifs avec les conventions comptables reconnues. Toutefois, en conformité avec les pouvoirs qui lui sont dévolus en vertu de la Loi, des adaptations ou modifications de ces règles peuvent être retenues par la Régie si elle le juge nécessaire aux fins d'établir des tarifs justes et raisonnables »³.

[14] La Demanderesse constate que la mise en application des modifications à l'ASC 715 au 1^{er} janvier 2017 est susceptible de soulever la question de la non-rétroactivité des tarifs. Toutefois, elle considère que le caractère particulier des modifications à l'ASC 715 justifie l'application d'une exception au principe de non-rétroactivité des tarifs. Cet aspect de la Demande est traité à la section 5 de la présente décision.

3. ASC 715 COMPENSATION – RETIREMENT BENEFITS

[15] L'ASC 715 porte sur le coût du régime de retraite et des autres avantages postérieurs au départ à la retraite (les autres régimes), nommés ci-après « avantages sociaux futurs » ou ASF.

[16] Le coût des ASF inclut les composantes suivantes :

- le coût des services rendus;
- les autres composantes du coût des ASF :
 - intérêts sur les obligations,
 - rendement prévu des actifs,
 - amortissement de la perte actuarielle nette,
 - amortissement du coût des (crédit pour les) services passés.

[17] Pour les ASF de l'année témoin 2017 et pour Hydro-Québec dans son ensemble, le coût de la composante liée aux services rendus au cours de la période et celui des autres

³ Décision [D-2010-020](#), p. 14.

composantes des ASF totalisent 483 M\$ et -285 M\$ respectivement⁴. Pour 2018, les coûts prévus sont estimés à 525 M\$ pour les services rendus et à -349 M\$ pour les autres composantes des ASF⁵. Les quotes-parts attribuables au Transporteur et au Distributeur sont déterminées selon différents inducteurs de répartition, lesquels sont présentés à la section 4 de la présente décision.

[18] Avant les modifications à l'ASC 715, toutes les composantes du coût des ASF étaient considérées comme des coûts directement attribuables au travail des employés. Le coût de chacune des composantes des ASF était comptabilisé dans les charges d'exploitation et pouvait être capitalisé dans les actifs.

[19] À la suite d'une analyse menée par le FASB, cette autorité régulatrice conclut que le coût des services rendus au cours de la période courante est la seule composante qui origine exclusivement du travail des employés. Les autres composantes des ASF sont de nature différente et hétérogène.

[20] Le Transporteur et le Distributeur expliquent que les autres composantes sont de nature différente. Elles sont notamment liées à des activités de financement et d'investissement et sont influencées par les paramètres de marché. L'intérêt sur les obligations est de nature financière et le rendement prévu sur l'actif est de la nature d'un investissement. Les activités de financement et d'investissement étant liées autant au service courant qu'aux services passés, elles ne sont pas exclusivement liées aux services rendus dans l'année par les employés⁶. Quant à l'amortissement des pertes actuarielles nettes, il s'agit de recycler des coûts passés dans les états financiers de l'année courante⁷.

[21] Selon la Demanderesse, le FASB a favorisé le point de vue des utilisateurs des états financiers pour qui les autres composantes des ASF ne sont pas prédictives des résultats d'exploitation futurs, leur nature n'étant pas de celles des charges d'exploitation récurrentes. Elles peuvent induire beaucoup de volatilité et reflètent davantage des décisions de gestion. Le FASB a également choisi d'améliorer la comparabilité entre les entreprises, en retirant des charges d'exploitation les effets de l'investissement et du financement⁸.

⁴ Pièce [B-0026](#), p. 9, tableau E-2D, pour le coût de retraite et le coût des autres régimes.

⁵ Pièce [B-0026](#), p. 10 et 11, tableaux E-2E pour le coût de retraite et E-2F pour le coût des autres régimes.

⁶ Pièce [B-0030](#), p. 10 et 11, réponse à la question 4.1.

⁷ Pièce [A-0023](#), p. 17 et 18.

⁸ Pièces [B-0025](#), p. 10, et [B-0035](#), p. 8.

[22] À la suite des modifications à l'ASC 715 appliquées dans les états financiers statutaires d'Hydro-Québec, publiés à compter du premier trimestre de l'année 2017, la seule composante des ASF comptabilisée dans les charges d'exploitation et capitalisée dans les actifs est celle liée au coût des services rendus au cours de la période courante. Les autres composantes des ASF sont présentées hors des charges d'exploitation et ne sont plus capitalisées, ce qui a un effet favorable sur le bénéfice net d'Hydro-Québec.

[23] Le Transporteur et le Distributeur demandent à la Régie d'appliquer les modifications à l'ASC 715 aux fins règlementaires, afin de maintenir la compatibilité des méthodes comptables règlementaires avec celles appliquées aux fins statutaires. La Demanderesse indique que l'adoption des modifications à l'ASC 715 a un effet favorable, à moyen terme, sur les revenus requis. Elle explique que l'effet favorable est dû au fait que le total des autres composantes du coût des ASF est créditeur, causé par la composante du rendement prévu des actifs du régime de retraite qui surpasse le total des autres composantes du coût des ASF. Ce total créditeur étant exclu des coûts capitalisés, il réduit d'autant les revenus requis⁹.

[24] En appliquant les modifications de méthodes comptables règlementaires en lien avec l'ASC 715 à compter du 1^{er} janvier 2017, la Demanderesse estime l'impact sur les revenus requis de l'année 2017 à -39,9 M\$ pour le Transporteur et à -2,4 M\$ pour le Distributeur¹⁰. Pour l'année témoin 2018, l'impact lié aux modifications de l'ASC 715 est estimé à -48,4 M\$ pour le Transporteur et -8,3 M\$ pour le Distributeur¹¹.

[25] Par ailleurs, le Transporteur et le Distributeur indiquent avoir établi l'encaisse règlementaire de l'année de base 2017 et de l'année témoin 2018 en considérant le coût des autres composantes des ASF, même si celui-ci est présenté hors charges d'exploitation, et ce, afin de conserver un traitement identique aux années passées.

[26] Selon le Transporteur et le Distributeur, puisque l'objectif de l'encaisse règlementaire est d'établir un niveau de liquidités théorique basé sur des délais d'entrées et de sorties de fonds, la présentation séparée du coût des ASF aux états financiers qui découle de l'application de l'ASC 715 ne devrait pas être prise en considération dans le calcul de celle-ci.

⁹ Pièce [B-0004](#), p. 10.

¹⁰ Pièce [B-0026](#), p. 4 et 6, tableaux E-2A et E-2B, sommaire des impacts.

¹¹ Pièce [B-0026](#), p. 10 et 11, tableaux E-2E et E-2F, sommaire des impacts.

[27] Si le coût des autres composantes des ASF n'était pas considéré dans le calcul de l'encaisse règlementaire, le Transporteur et le Distributeur sont d'avis que celle-ci se verrait surévaluée et ne refléterait pas le niveau théorique de liquidités requis¹².

Position de l'AQCIE-CIFQ

[28] L'AQCIE-CIFQ a sollicité les conseils d'un expert-comptable, lequel conclut que la Demande tient correctement compte des modifications comptables apportées à l'ASC 715. Cependant, ce dernier n'a pas examiné les impacts sur les revenus requis, ni la pertinence de modifier la méthode de répartition entre les unités d'affaires d'Hydro-Québec¹³. L'intervenant n'a pas déposé de mémoire à l'égard de cet aspect de la Demande.

Opinion de la Régie

[29] La Régie note que les ASF proviennent, d'une part, du coût des services rendus au cours de la période courante et, d'autre part, des autres composantes qui sont, notamment, l'intérêt sur les obligations, le rendement prévu sur l'actif et l'amortissement des pertes actuarielles nettes.

[30] La Régie comprend que le coût des autres composantes des ASF découle non seulement des services rendus au cours de la période courante, mais également des services rendus au cours des périodes précédentes, du niveau de capitalisation des différents régimes, des hypothèses actuarielles et économiques retenues au fil des années ainsi que de différents paramètres des marchés financiers.

[31] La Régie reconnaît que seule la composante liée aux services rendus origine exclusivement du travail des employés de la période courante et que les autres composantes des ASF sont de nature différente. Elle note que l'intérêt sur l'obligation est de nature financière, que le rendement prévu sur l'actif est de la nature d'un investissement et que l'amortissement des pertes actuarielles nettes est lié à des coûts passés.

¹² Pièce [B-0019](#), p. 5 et 6.

¹³ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0004](#), p. 1.

[32] Ainsi, la Régie est d'avis qu'une présentation distincte pour les autres composantes des ASF permet d'améliorer la qualité et la pertinence de l'information financière, notamment aux fins de l'analyse des charges d'exploitation. De plus, en vertu des modifications de l'ASC 715, les autres composantes des ASF étant dorénavant liées aux activités de financement et d'investissement, il apparaît logique qu'elles ne soient plus considérées dans l'établissement du coût d'un actif.

[33] Conséquemment, pour les avantages sociaux futurs, la Régie juge qu'il est pertinent de maintenir la compatibilité des méthodes comptables utilisées pour la fixation des tarifs avec les conventions comptables reconnues.

[34] La Régie approuve l'application des modifications à l'ASC 715 aux fins réglementaires, soit la présentation des autres composantes des ASF hors des charges d'exploitation ainsi que la non-capitalisation de ces éléments.

[35] À l'instar de la Demanderesse, la Régie est d'avis que toutes les composantes des ASF doivent être prises en compte aux fins d'établissement de l'encaisse réglementaire.

[36] À cet égard, la Régie note que les contributions de l'employeur et le coût comptable peuvent s'éloigner pendant de longues périodes, compte tenu des méthodes d'évaluation différentes pour chacune des composantes des ASF. Cependant, malgré ces différences de traitement, à la fin d'un régime, le total des cotisations versées par l'employeur devrait correspondre au total du coût comptable constaté au fil des années¹⁴.

[37] La Régie approuve l'approche appliquée par le Transporteur et le Distributeur, à la suite des modifications à l'ASC 715, pour le calcul théorique de l'encaisse réglementaire.

¹⁴ Pièce [B-0030](#), réponse à la question 3.2.

4. MÉTHODE DE RÉPARTITION ENTRE LES UNITÉS D'AFFAIRES D'HYDRO-QUÉBEC

[38] Avant les modifications à l'ASC 715, la méthode appliquée pour répartir le coût des ASF entre les unités d'affaires d'Hydro-Québec était basée principalement sur les salaires de base de l'année courante. Selon la Demanderesse, cette méthode respectait les fondements de la norme ASC 715 alors en vigueur.

[39] À la suite des modifications à l'ASC 715, à l'effet que les autres composantes des ASF ne sont plus exclusivement attribuables au travail des employés de l'année courante, la Demanderesse soumet qu'une méthode de répartition basée exclusivement sur le salaire de base ne permet pas de respecter l'esprit de la norme et les fondements qui ont soutenu ces modifications.

[40] La Demanderesse mentionne également qu'il est impossible, avec la méthode de répartition actuelle, de s'assurer que les autres composantes des ASF ne soient pas capitalisées dans le coût des immobilisations, ni présentées dans les charges d'exploitation.

[41] À cet égard, la Demanderesse explique qu'un seul taux de prestation est calculé par unité et par groupe d'emplois. Ce taux de prestation est imputé aux projets selon les heures travaillées, tant pour les charges d'exploitation que pour les investissements. De plus, seul un coût complet par produit des unités fournisseurs est établi et ces dernières ne savent pas si le produit consommé par l'unité opérationnelle ira aux charges d'exploitation ou aux investissements¹⁵.

[42] Selon la Demanderesse, la méthode de répartition actuelle est inadéquate pour répartir le coût des autres composantes des ASF découlant des modifications à l'ASC 715. Elle soutient que par la nature des autres composantes du coût des ASF, il n'existe aucun inducteur de coûts directs pour les répartir. Tout comme les frais corporatifs, les autres composantes ne se mesurent pas en termes de leur consommation par les unités d'affaires. Elle indique également qu'il n'y a pas de lien de causalité clair entre les autres composantes et les activités du Transporteur et du Distributeur¹⁶.

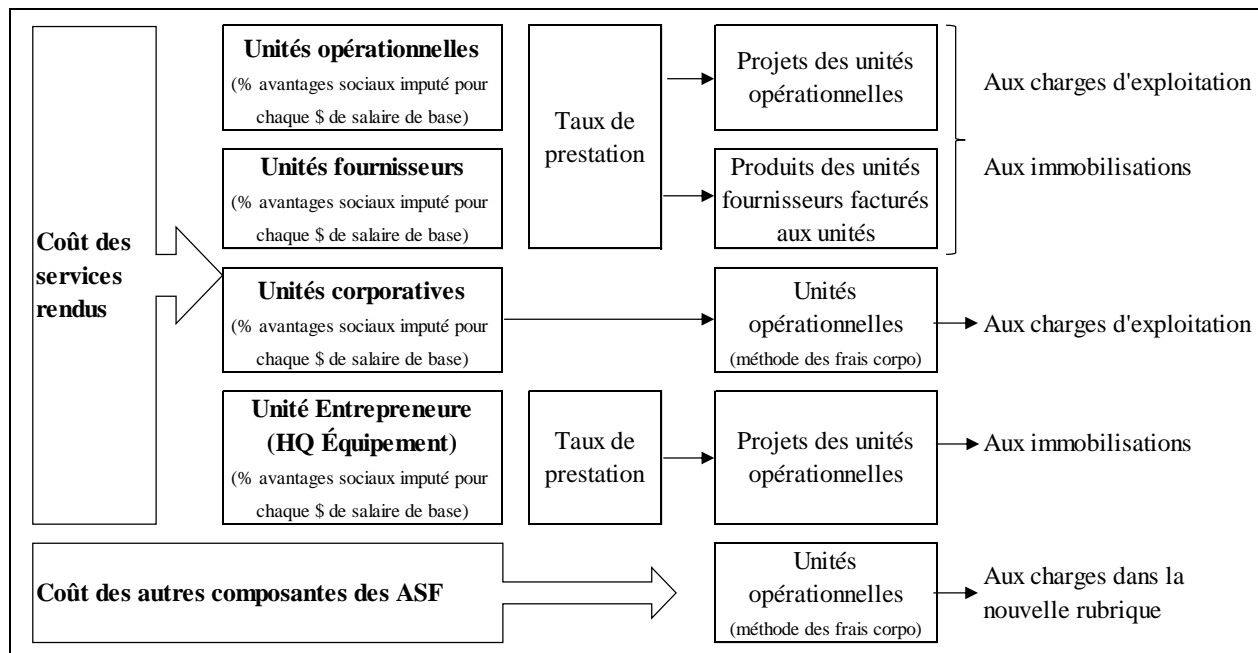
¹⁵ Pièce [B-0022](#), p. 10, notes du tableau E-3A.

¹⁶ Pièce [B-0025](#), p. 14.

[43] Conséquemment, pour le coût des autres composantes des ASF, la Demanderesse propose de remplacer la méthode actuelle par une méthode qui utilise, comme inducteur de répartition, les charges primaires à l'exploitation et la valeur nette des immobilisations, selon une pondération de 50 % respectivement. Il s'agit de la méthode de répartition en vigueur pour le coût des unités corporatives qui ne sont pas considérées dans les services partagés (méthode des frais corporatifs).

[44] La Demanderesse illustre au tableau suivant la méthode de répartition du coût des services rendus et la nouvelle méthode appliquée pour les autres composantes des ASF.

TABLEAU 1
RÉPARTITION DU COÛT DES ASF ENTRE LES UNITÉS D'AFFAIRES D'HYDRO-QUÉBEC
SUIVANT LES MODIFICATIONS À L'ASC 715



Source : Pièce B-0022, tableau E-3B.

[45] En réponse à l'engagement n°2 souscrit lors de la séance de travail, la Demanderesse présente l'impact lié à la méthode des frais corporatifs, en comparant le coût des ASF, avant et après les modifications à l'ASC 715. Sur la base de cette comparaison, l'impact lié à la méthode des frais corporatifs pour l'année témoin 2017 est

estimé à -12,4 M\$ pour le Transporteur et 11,6 M\$ pour le Distributeur¹⁷. Pour 2018, l'impact est estimé respectivement à -7,2 M\$ et 22,4 M\$ pour le Transporteur et le Distributeur¹⁸.

[46] La Demanderesse explique qu'avec la méthode en vigueur, qui tient compte uniquement des salaires, le Distributeur obtient une plus grande quote-part du crédit des autres composantes du coût des ASF puisqu'il a une plus grande valeur des salaires. Avec la méthode de répartition des frais corporatifs, le Transporteur obtient une plus grande quote-part ayant une plus grande valeur d'immobilisations¹⁹.

[47] La Demanderesse fait valoir les avantages d'utiliser la méthode des frais corporatifs pour répartir le coût des autres composantes des ASF. Cette méthode est plus inclusive et tient compte de la charge de travail, autant au niveau des charges qu'au niveau des investissements. Il s'agit d'une méthode stable, simple et équitable et qui ne nécessite aucun développement informatique. De plus, cette méthode est déjà reconnue par la Régie²⁰ et permet le respect des modifications à l'ASC 715, dont la non-capitalisation des autres composantes des ASF²¹.

[48] Le Transporteur et le Distributeur demandent à la Régie d'approuver les modifications aux méthodes comptables qui découlent des modifications à l'ASC 715, dont le remplacement de la méthode pour répartir le coût des autres composantes des ASF.

Position de l'AQCIE-CIFQ

[49] L'AQCIE-CIFQ n'est pas convaincu de l'opportunité de répartir les coûts des composantes autres que le coût des services rendus selon la méthode des frais corporatifs, plutôt que selon la méthode actuelle fondée sur les salaires de base, eu égard notamment à l'impact sur la clientèle²².

¹⁷ Pièce [B-0026](#), p. 4 et 6, tableaux E-2A (note 3) et E-2B (note 2), sommaire des impacts.

¹⁸ Pièce [B-0026](#), p. 10 et 11, tableaux E-2E (note 2) et E-2F (note 2), sommaire des impacts.

¹⁹ Pièce [B-0030](#), p. 6, réponse à la question 1.2.

²⁰ Décision [D-2004-47](#), p. 67, pour le Distributeur, et décision [D-2005-50](#), p. 37, pour le Transporteur.

²¹ Pièce [B-0035](#), p. 12.

²² Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0007](#), p. 2.

[50] Selon l'intervenant, les masses salariales des années antérieures et de l'année courante constituent la source des autres composantes des ASF, lesquelles devraient, en conséquence, être réparties sur la base des masses salariales de chacune des unités d'affaires. Il est d'avis que cette solution s'impose, d'autant plus que la proportion des masses salariales des entités règlementées paraît stable par rapport à l'ensemble des masses salariales d'Hydro-Québec, d'une année à l'autre.

[51] Les conditions de marché et autres facteurs ont une importance capitale dans la détermination du coût global, mais aucunement dans le partage des coûts entre les unités d'affaires. Selon l'AQCIE-CIFQ, les motifs et conclusions de nature comptable invoqués par le FASB ne semblent avoir aucun rapport avec le partage entre les entités.

[52] Finalement, l'intervenant note que la Demanderesse déclare ne pas être en mesure de calculer l'impact lié au scénario selon lequel la Régie accepterait les modifications à l'ASC 715, mais refuserait la méthode des frais corporatifs à titre de méthode de répartition des autres composantes du coût des ASF.

[53] L'intervenant suggère qu'un changement de répartition touchant des sommes aussi importantes ne devrait pas être autorisé sans une connaissance beaucoup plus approfondie des scénarios possibles. Il recommande d'étudier plus à fond cette question avant d'autoriser une méthode ayant un certain caractère de permanence²³.

Opinion de la Régie

[54] Tel que mentionné au paragraphe 30 de la présente décision, le coût des autres composantes des ASF découle, entre autres, des services rendus au cours de la période courante, mais également des services rendus au cours des périodes précédentes.

[55] Puisque l'objectif des différents régimes est d'assurer des prestations de retraite et autres avantages qui sont établis en fonction du nombre d'années de service, il serait pertinent, d'un point de vue théorique, d'envisager une méthode qui utiliserait les services rendus au fil des années comme inducteur de répartition pour allouer le coût des autres composantes des ASF entre les unités d'affaires d'Hydro-Québec. Toutefois, le développement d'une telle méthode poserait des enjeux tant conceptuels qu'opérationnels.

²³ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0009](#), p. 2.

[56] La méthode des frais corporatifs offre une alternative intéressante d'un point de vue conceptuel et opérationnel. En effet, il s'agit d'une méthode qui tient compte des services rendus au cours de la période, par le biais des charges primaires à l'exploitation, et également des coûts passés, par le biais des immobilisations. De plus, cette méthode considère la charge de travail totale, tant au niveau des charges d'exploitation que des investissements.

[57] Finalement, la méthode des frais corporatifs ne nécessite pas de développement de système informatique, permet une allocation directe des autres composantes des ASF aux unités opérationnelles et assure une non-capitalisation de ces éléments.

[58] Par ailleurs, bien que l'impact lié au seul rejet de la méthode des frais corporatifs ne soit pas estimé par la Demanderesse, il n'en demeure pas moins que l'impact global pour les divisions règlementées, lié à la méthode des frais corporatifs, s'élève à 14,4 M\$ sur deux ans²⁴, en comparant le coût des ASF avant et après les modifications des méthodes comptables qui découlent de l'ASC 715.

[59] Considérant que la méthode des frais corporatifs est justifiée tant au niveau conceptuel qu'au niveau opérationnel, la Régie juge qu'il n'est pas nécessaire, aux fins de la fixation de tarifs justes et raisonnables, de poursuivre, dans une étape subséquente, l'examen de la méthode de répartition des autres composantes des ASF.

[60] Pour ces motifs, la Régie approuve l'utilisation de la méthode des frais corporatifs pour répartir le coût des autres composantes des ASF aux fins réglementaires.

5. DATE D'APPLICATION DES MODIFICATIONS À L'ASC 715

[61] Le Transporteur et le Distributeur demandent l'application des modifications à l'ASC 715 aux fins réglementaires à compter du 1^{er} janvier 2017, afin de refléter l'adoption anticipée de celles-ci au 1^{er} janvier 2017 dans les états financiers statutaires d'Hydro-Québec du trimestre terminé le 31 mars 2017.

²⁴ Selon le paragraphe 45 de la présente décision (-12,4 M\$ + 11,6 M\$ en 2017 et -7,2 M\$ + 22,4 M\$ en 2018).

[62] D'emblée, la Demanderesse constate que l'adoption au 1^{er} janvier 2017 est susceptible de soulever la question de la non-rétroactivité de tarifs²⁵.

[63] Afin de préserver les droits des parties pendant le processus d'examen règlementaire de la Demande, la Régie a rendu le 7 juillet 2017 une ordonnance de sauvegarde²⁶ :

« [...] afin d'autoriser la Demanderesse à adopter les modifications de conventions comptables ASC 715 aux fins réglementaires, à compter de la date de la présente décision. Par ailleurs, si la Régie autorise la création des comptes d'écartés demandés par le Transporteur et le Distributeur, la présente ordonnance de sauvegarde permettra accessoirement d'en fixer la création à la date de la présente décision ».

[64] Selon la Demanderesse, la Régie a la compétence pour autoriser les modifications aux méthodes comptables découlant des modifications à l'ASC 715 au 1^{er} janvier 2017²⁷ et pour créer deux comptes d'écartés permettant de comptabiliser des coûts antérieurs au dépôt de la Demande. Elle mentionne que différentes décisions de la Régie ont confirmé que, bien que de manière générale, le système de fixation ou de modification des tarifs est de nature prospective, il existe des circonstances où la Régie, dans l'exercice de sa discrétion, est justifiée de déroger à ce principe²⁸.

[65] La Demanderesse réfère à la décision D-2017-062, où la Régie a autorisé la création d'un compte d'écartés à une date antérieure à la demande de Gazifère Inc.

[66] De plus, la Demanderesse rappelle que l'ASC 715 est une norme existante du référentiel comptable établi en vertu des principes comptables généralement reconnus des États-Unis (PCGR des États-Unis), lequel est reconnu aux fins règlementaires par la Régie²⁹. Les modifications apportées à cette norme ont été publiées le 10 mars 2017 par le FASB, une autorité régulatrice, et les dispositions transitoires de la norme ne permettent pas une adoption anticipée à une date autre que le 1^{er} janvier 2017 dans le cas d'Hydro-Québec.

²⁵ Pièce [B-0004](#), p. 6.

²⁶ Décision [D-2017-075](#), p. 7, par. 21.

²⁷ Pièce [A-0027](#), p. 10.

²⁸ Pièce [B-0030](#), p. 16.

²⁹ Décision [D-2015-189](#).

[67] À la suite de cette publication, Hydro-Québec a effectué une analyse détaillée des impacts des modifications à l'ASC 715 et de la date d'application.

[68] Pour Hydro-Québec, la meilleure décision était une adoption anticipée au 1^{er} janvier 2017 dès la publication de ces modifications, puisqu'elles ont un effet favorable sur le bénéfice net³⁰. Le 18 mai 2017, le conseil d'administration d'Hydro-Québec a approuvé l'application anticipée des modifications à l'ASC 715 ainsi que le rapport trimestriel au 31 mars 2017 qui le constate.

[69] À la suite de cette approbation par le conseil d'administration, la Demanderesse a procédé à la préparation de la preuve et de la Demande. Elle soumet avoir avisé la Régie dans les meilleurs délais de son intention d'appliquer, de façon anticipée au 1^{er} janvier 2017, les modifications de l'ASC 715 aux fins règlementaires, en accord avec le principe de compatibilité des méthodes comptables règlementaires et statutaires³¹.

[70] Enfin, elle considère que l'application anticipée permet de concilier la compatibilité des méthodes comptables et qu'elle demeure l'approche la plus simple d'application et la plus efficace, qui lui éviterait de tenir deux registres distincts pour le suivi des immobilisations, entraînant des complications administratives importantes. De plus, l'adoption anticipée au 1^{er} janvier 2017 permettrait à la clientèle de bénéficier d'une réduction des revenus requis pour l'année 2017.

[71] La Demanderesse présente également l'impact, notamment sur le plan opérationnel, de ne pas appliquer les modifications de la norme au 1^{er} janvier 2017 :

« [...] on parle de compatibilité des méthodes comptables, on peut penser que c'est un principe, c'est un grand principe mais, au-delà de ce principe, il y a également une réalité opérationnelle qui s'inscrit dans ce cadre de compatibilité.

[...]

Mais, en bref, juste pour qu'on se souviene, ça impliquerait, justement, deux registres comptables distincts, un suivi distinct pour chaque immobilisation tout au long de la durée de vie de chacune de ces immobilisations. Pour HQT, on

³⁰ Pièce [B-0025](#), p. 4.

³¹ Pièces [B-0025](#), p. 5 et [B-0030](#), p. 17.

parle d'environ mille (1000) immobilisations, donc on comprend que ça nécessite quand même certaines ressources pour pouvoir faire ce travail de suivi.

Pour HQD le problème est autre. C'est qu'on a beaucoup, justement... on a beaucoup, justement, d'immobilisations de masse chez HQD, donc rendant encore plus difficile ces suivis. Puis ça c'est sans compter toute la question, justement, de la conciliation qui est nécessaire par la suite pour... la conciliation entre les états financiers statutaires et réglementaires qui vont devoir être nécessaires tant et aussi longtemps que, justement, il y aura ces deux registres.

Donc, je vous le disais, une application au premier (1^{er}) janvier deux mille dix-sept (2017), ça demeure l'approche la plus simple d'application, la plus efficace et qui s'insère le mieux dans l'optique d'allégement réglementaire. Et qui permet... qui permet, justement, de rencontrer un principe que la Régie a reconnu à différentes reprises dans différentes décisions, c'est-à-dire la compatibilité des méthodes comptables utilisées aux fins réglementaires et statutaires.

Un autre élément de contexte particulier. Un autre élément, justement, de contexte particulier qui est important et dont la Régie doit véritablement tenir compte ici. C'est qu'une adoption au premier (1^{er}) janvier deux mille dix-sept (2017) est à l'avantage de la clientèle. On s'entend, ce n'est pas... c'est un élément important, c'est élément quand même majeur du dossier. C'est à l'avantage de la clientèle. Donc, le Transporteur et le Distributeur soumettent que la Régie, justement, dans l'analyse d'une demande qui peut sembler avoir un caractère de rétroactivité doit pouvoir faire preuve de la souplesse nécessaire afin de tenir compte des circonstances propres à chaque dossier.

Ici, c'est une circonstance très importante justement, ce crédit qui est remis à la clientèle et la Régie doit en tenir compte et doit avoir la souplesse nécessaire justement dans le cadre de l'appréciation de sa juridiction ainsi que de sa discrétion pour pouvoir tenir compte d'un élément aussi important »³². [nous soulignons]

[72] La Demanderesse soumet donc que les faits particuliers du dossier, pris dans leur ensemble, devraient être considérés par la Régie dans le cadre de l'exercice de sa discrétion pour l'application des modifications à l'ASC 715 au 1^{er} janvier 2017.

³² Pièce [A-0027](#), p. 17 à 20.

Position de l'AQCIE-CIFQ

[73] L'AQCIE-CIFQ est d'avis que, dans le cas où il est constaté que toutes les parties prenantes ont avantage à ce qu'une décision soit applicable à une période antérieure, il va de soi qu'il doit y avoir exception au principe de non-rétroactivité³³.

[74] L'intervenant invite la Régie à constater, en exerçant la conciliation prévue à l'article 5 de la Loi, que l'application anticipée est dans l'intérêt de l'ensemble des participants et qu'elle n'entraîne pas de préjudice. Il demande de permettre une exception au principe de non-rétroactivité tarifaire sur cette base.

[75] En plaidoirie, l'AQCIE-CIFQ tient à distinguer sa position de celle de la Demanderesse en faisant valoir son opposition aux motifs invoqués par cette dernière à l'égard du principe de non-rétroactivité.

[76] L'intervenant ne partage pas l'avis de la Demanderesse selon lequel il y a lieu d'assimiler les circonstances de la Demande à celles qui se sont présentées dans le dossier R-4003-2017, où la Régie a autorisé l'application rétroactive au motif que l'entreprise visée avait dû faire face à « *une circonstance exceptionnelle, imprévisible et hors du contrôle* »³⁴. Pour l'intervenant, ces critères, assimilables à une force majeure, ne sont pas satisfaits.

[77] L'AQCIE-CIFQ convient que le FASB a mis en place des mesures transitoires pour l'application des modifications à l'ASC 715 à une date antérieure à celle de la publication officielle des modifications à la norme. Il est cependant d'avis que la décision de se prévaloir de ces dispositions a été prise délibérément par Hydro-Québec. Selon l'intervenant, la Demanderesse, dans ses activités règlementées, ne peut invoquer le « *fait du prince* » à l'égard d'une décision prise par Hydro-Québec.

[78] L'intervenant considère ainsi que les impacts opérationnels pour maintenir deux registres comptables, règlementaire et statutaire, et l'enjeu de compatibilité des méthodes comptables proviennent d'une situation qu'Hydro-Québec a elle-même créée. Il conclut

³³ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0010](#), p. 9, par. 29.

³⁴ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0010](#), p. 5, par. 17, citant le paragraphe 26 de la décision D-2017-062.

que le contexte de la demande ne saurait constituer un « *cas exceptionnel* » donnant ouverture à une application rétroactive³⁵.

[79] L'AQCIE-CIFQ appuie sa position en soumettant que si l'application anticipée avait eu comme effet de hausser les revenus requis de 2017 et de récupérer un manque à gagner pour une année dont les tarifs étaient fixés, l'application anticipée au 1^{er} janvier 2017 ne pourrait être justifiée au niveau règlementaire. L'intervenant en conclut donc que, puisque le principe de non-rétroactivité vient prémunir d'une telle situation, il voyait une restriction importante à appuyer la Demande, telle que motivée³⁶.

[80] Selon l'AQCIE-CIFQ, le principe de non-rétroactivité vise à « *protéger la sécurité et l'équité* ». L'intervenant est d'avis que personne n'est pénalisé par l'effet d'une telle application anticipée³⁷, qui est dans l'intérêt de l'ensemble des participants et n'entraîne aucun préjudice.

Opinion de la Régie

[81] La détermination, par la Régie, de la date d'application des modifications à l'ASC 715 est un enjeu particulier au présent dossier. En l'espèce, la Régie doit décider si ces modifications doivent prendre effet de façon anticipée au 1^{er} janvier 2017, tel que demandé, le 7 juillet 2017 par l'application de l'ordonnance de sauvegarde émise dans sa décision D-2017-075 ou encore le 1^{er} janvier 2018. La Demande soulève l'enjeu de la non-rétroactivité des tarifs.

[82] La Régie s'est prononcée à plusieurs reprises sur cet enjeu. En effet, depuis sa décision D-2000-222³⁸, elle a maintes fois mentionné que le pouvoir tarifaire qui lui est dévolu par la Loi est issu d'un système positif d'approbation, au sens de la décision rendue par la Cour suprême du Canada dans l'arrêt *Bell Canada c. Canada (CRTC)*³⁹, lequel est de nature exclusivement prospective. Ce système ne permet pas de rendre des ordonnances applicables à des périodes antérieures à la décision finale elle-même, puisqu'elle serait de nature rétroactive.

³⁵ Pièces [C-AQCIE-CIFQ-0010](#), p. 5, par. 18, et [A-0027](#), p. 35 à 37.

³⁶ Pièce [A-0027](#), p. 37 à 39.

³⁷ Pièce [A-0027](#), p. 38.

³⁸ Décision [D-2000-222](#), p. 14 à 18.

³⁹ [1989] 1 R.C.S. 1722.

[83] Par ailleurs, la Cour suprême du Canada a également reconnu le recours à certains outils règlementaires. Dans un premier temps, un tribunal peut rendre une ordonnance provisoire⁴⁰, laquelle est susceptible d'être confirmée ou modifiée par la décision finale et qui prendra effet à la date où elle a été rendue. Dans un second temps, un compte d'écarts⁴¹ peut être créé, afin de capter les écarts entre les coûts réels et ceux prévus de façon prospective ou pour considérer les effets tarifaires de changements intervenus en cours d'année qui ne pouvaient être prévus lors de la fixation des tarifs.

[84] La Régie a recours de façon régulière à ces outils règlementaires et les applique en fonction des caractéristiques particulières de chaque dossier, de façon à préserver le caractère prospectif de ses décisions.

[85] En l'espèce, la Régie s'est prévalu d'un de ces outils règlementaires dans le présent dossier en rendant sa décision D-2017-075, par laquelle elle fixe minimalement, par ordonnance provisoire, la date d'approbation de la Demande et de l'application prospective des modifications au 7 juillet 2017.

[86] Également, certaines exceptions au principe de la non-rétroactivité tarifaire ont été énoncées par les tribunaux. Par exemple :

- s'il est établi que l'entité règlementée a commis une faute ou a volontairement omis de divulguer des informations;
- si la décision finale sur les tarifs est nulle;
- s'il est établi qu'une circonstance exceptionnelle, un événement externe au régime règlementaire ou hors du contrôle de l'entité règlementée survient (cas de force majeure ou de conditions climatiques extrêmes).

[87] Dans l'exercice de ses fonctions, la Régie a également rendu quelques décisions où elle a dérogé au principe de non-rétroactivité tarifaire pour des circonstances extraordinaires et exceptionnelles.

[88] Dans sa décision D-2017-062⁴², à laquelle la Demanderesse réfère, la Régie a retenu que les inondations survenues dans la Ville de Gatineau constituaient une

⁴⁰ *Bell Canada c. Canada (CRTC)*, [1989] 1 R.C.S. p. 1752 à 1760.

⁴¹ *Bell Canada c. Bell Aliant*, [2009] 2 R.C.S. p. 764.

⁴² Décision [D-2017-062](#), p. 9, par. 26.

circonstance exceptionnelle, imprévisible et hors du contrôle de Gazifère Inc. pour laquelle il était justifié d'écarter le principe de non-rétroactivité tarifaire et d'autoriser la création d'un compte d'écarts prenant effet antérieurement à la date de la demande.

[89] Dans sa décision D-2014-164⁴³, la Régie a fait une exception au principe de non-rétroactivité des tarifs en raison du contexte particulier et exceptionnel du projet de lecture à distance, de la durée relativement courte d'application, du faible nombre de clients visés et du fait qu'aucun intervenant ne s'y opposait.

[90] Sans remettre en question le principe de non-rétroactivité tarifaire, la Régie constate qu'il y a dans le présent dossier un contexte particulier et soutenu par des éléments de preuve déterminants qui sont favorables à l'application, au 1^{er} janvier 2017, des modifications à l'ASC 715.

[91] La Régie reconnaît que l'application des dispositions transitoires, adoptées par le FASB, à la situation d'Hydro-Québec revêt un caractère spécifique, soit une date d'adoption anticipée des modifications qui est antérieure à la date de publication officielle des modifications à la norme.

[92] Elle considère également que le caractère particulier des modifications à l'ASC 715, qui prévoient la non-capitalisation des autres composantes des ASF, est déterminant, particulièrement pour l'établissement des taux de prestation. La Régie constate que le maintien des registres comptables distincts, pour permettre l'autorisation prospective de la Demande, impliquerait une conséquence opérationnelle importante, complexe et persistante dans le temps.

[93] La Régie retient du témoignage de la Demanderesse que l'impact opérationnel important de la mise en application de la norme pour les unités règlementées à une date autre que celle du 1^{er} janvier 2017, ainsi que l'obligation y associée de tenir des registres distincts pour toutes les immobilisations visées, pour la durée de vie de chaque immobilisation ou classe d'actifs ou actifs de masse, est un facteur important et particulier au dossier.

[94] Plus précisément, elle comprend que si les modifications à l'ASC 715 étaient appliquées à des dates différentes pour les registres comptables règlementaire et

⁴³ Décision [D-2014-164](#), p. 17 et 18.

statutaire, cette situation impliquerait des taux de prestation différents imputés aux charges et aux immobilisations. Elle comprend également que, du point de vue opérationnel, un changement des taux de prestation est plus complexe qu'un changement dans l'établissement de la charge d'amortissement⁴⁴.

[95] La complexité opérationnelle qui serait occasionnée par l'autorisation d'une date d'application des modifications qui ne serait pas le 1^{er} janvier 2017 amènerait d'importantes conséquences que la Régie juge indésirables.

[96] À l'instar de la Demanderesse, la Régie considère que ces impacts opérationnels impliqueraient une augmentation des risques d'erreurs, une lourdeur administrative, des difficultés et une complexité accrue des rendre-comptes.

[97] Enfin, la Régie rappelle également qu'elle a historiquement accepté la compatibilité des méthodes comptables, dès sa décision D-2010-020⁴⁵, où elle mentionnait :

« [53] La Régie considère important de poursuivre la ligne directrice établie dans ses décisions antérieures et de maintenir, comme assise première, la compatibilité des méthodes comptables utilisées pour la fixation des tarifs avec les conventions comptables reconnues. Toutefois, en conformité avec les pouvoirs qui lui sont dévolus en vertu de la Loi, des adaptations ou modifications de ces règles peuvent être retenues par la Régie si elle le juge nécessaire aux fins d'établir des tarifs justes et raisonnables ».

[98] Finalement, la Régie considère l'importance des éléments contextuels spécifiques du dossier. Elle constate de la preuve que l'application anticipée est bénéfique pour l'ensemble des participants et qu'elle représente une diminution du revenu requis réglementaire. Au surplus, la Régie retient que l'AQCIE-CIFQ est favorable à l'application des modifications à l'ASC 715 au 1^{er} janvier 2017.

[99] Les circonstances exceptionnelles présentes en l'instance et l'appréciation que fait la Régie des effets néfastes futurs, notamment sur les plans financier et opérationnel de ne pas autoriser la Demande, l'amènent à conclure qu'il est dans l'intérêt public de l'autoriser.

⁴⁴ Pièce [A-0023](#), p. 37.

⁴⁵ Décision [D-2010-020](#), p. 14.

[100] Conséquemment, la Régie autorise l'application des modifications à l'ASC 715 à compter du 1^{er} janvier 2017.

6. DEMANDE DE CRÉATION DE DEUX COMPTES D'ÉCARTS

[101] Le Transporteur et le Distributeur indiquent que les impacts des modifications à l'ASC 715 n'ayant pu être pris en compte dans leurs revenus requis respectifs reconnus pour l'année 2017, ils demandent chacun la création d'un compte d'écart hors base de tarification, pour y comptabiliser ces impacts ainsi que les intérêts associés, et ce, à compter du 1^{er} janvier 2017.

[102] Le tableau 2 présente le solde du compte d'écart proposé par le Transporteur, au montant de -39,9 M\$. Ces écarts sont constatés entre les données du revenu requis 2017, ajustées des modifications de l'ASC 715, et celles reconnues dans la décision D-2017-021.

TABLEAU 2
SOLDE DU COMPTE D'ÉCARTS DU TRANSPORTEUR POUR L'ANNÉE 2017
RELATIF AUX MODIFICATIONS À L'ASC 715

Composantes du coût des ASF (en M\$)	Coût de retraite	Autres régimes	Total
Coût des services rendus			
Masse salariale	53,3	(9,8)	43,5
Charges de services partagés	23,6	(4,1)	19,5
Coûts capitalisés	(13,1)	2,4	(10,7)
Frais corporatifs	3,1	(0,6)	2,5
	66,9	(12,1)	54,8
Autres composantes du coût des ASF	(115,9)	21,2	(94,7)
Solde à compter du 1^{er} janvier 2017	(49,0)	9,1	(39,9)

Source : Pièce [B-0025](#), p. 11, tableau R-2.4 révisé.

[103] Le tableau 3 présente le solde du compte d'écart proposé par le Distributeur, au montant de -2,4 M\$. Ces écarts sont constatés entre les données du revenu requis 2017, ajustées des modifications de l'ASC 715, et celles reconnues dans la décision D-2017-022.

TABLEAU 3
SOLDE DU COMPTE D'ÉCARTS DU DISTRIBUTEUR POUR L'ANNÉE 2017
RELATIF AUX MODIFICATIONS À L'ASC 715

Composantes du coût des ASF (en M\$)	Coût de retraite	Autres régimes	Total
Coût des services rendus			
Masse salariale	84,9	(15,6)	69,3
Charges de services partagés	34,6	(6,1)	28,5
Coûts capitalisés	(24,5)	4,5	(20,0)
Frais corporatifs	2,9	(0,5)	2,4
	97,9	(17,7)	80,2
Autres composantes du coût des ASF	(101,2)	18,6	(82,6)
Solde à compter du 1^{er} janvier 2017	(3,3)	0,9	(2,4)

Source : Pièce [B-0025](#), p. 11, tableau R-2.4 révisé.

[104] Considérant les dispositions de la présente décision, la Régie juge qu'il est adéquat de créer des comptes d'écart pour l'année 2017, afin que ces sommes retournent aux consommateurs.

[105] **La Régie autorise le Transporteur à créer un compte d'écart hors base de tarification et portant intérêts, afin d'y comptabiliser les impacts de l'adoption des modifications à l'ASC 715 à compter du 1^{er} janvier 2017.**

[106] **La Régie autorise le Distributeur à créer un compte d'écart hors base de tarification et portant intérêts, afin d'y comptabiliser les impacts de l'adoption des modifications à l'ASC 715 à compter du 1^{er} janvier 2017.**

[107] Dans sa décision D-2017-075⁴⁶, la Régie mentionne qu'elle ne se prononcera pas sur les modalités de disposition des soldes de ces deux comptes d'écart qui seront déterminées respectivement dans les dossiers tarifaires 2018 du Transporteur (R-4012-2017) et 2018-2019 du Distributeur (R-4011-2017).

⁴⁶ Décision [D-2017-075](#), p. 7, par. 22.

[108] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

ACCUEILLE la demande du Transporteur et du Distributeur;

APPROUVE, pour le Transporteur et le Distributeur, les modifications aux méthodes comptables découlant des modifications à l'ASC 715 et les **AUTORISE** à appliquer l'ensemble des modifications approuvées par la présente décision à compter du 1^{er} janvier 2017;

AUTORISE le Transporteur à créer un compte d'écarts hors base de tarification et portant intérêts, afin d'y comptabiliser les impacts de l'adoption des modifications à l'ASC 715 à compter du 1^{er} janvier 2017;

AUTORISE le Distributeur à créer un compte d'écarts hors base de tarification et portant intérêts, afin d'y comptabiliser les impacts de l'adoption des modifications à l'ASC 715 à compter du 1^{er} janvier 2017;

ORDONNE au Transporteur et au Distributeur de se conformer à l'ensemble des autres éléments décisionnels contenus dans la présente décision.

Louise Pelletier
Régisseur

Louise Rozon
Régisseur

Simon Turmel
Régisseur

Représentants :

**Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AQCIE-CIFQ) représenté par M^e Pierre Pelletier;
Hydro-Québec représentée par M^e Yves Fréchette et M^e Simon Turmel.**