



**EXPLOITANT DU RÉSEAU DU NOUVEAU-BRUNSWICK**

**Rapport**

**«SERVICE DE TRANSPORT : TRAITEMENT DE LA NOUVELLE  
CAPACITÉ»**

**Le 1<sup>er</sup> septembre 2009**

## TABLE DES MATIÈRES

Résumé .....	1
Discussion détaillée .....	5

### ANNEXES

Annexe 1 : Extraits de la <i>Loi sur l'électricité</i> du Nouveau-Brunswick .....	12
Annexe 2 : Extraits du tarif d'accès au réseau de transport du Nouveau-Brunswick .....	16
Annexe 3 : Références pertinentes aux règles du marché de l'électricité et aux procédures de marché du Nouveau-Brunswick .....	18

## RÉSUMÉ

Les présentes sont préparées par l'Exploitant du réseau du Nouveau-Brunswick en vue du besoin de clarifier le traitement de la nouvelle capacité de transport dans la *Loi sur l'électricité* et dans le tarif d'accès au réseau de transport dans la lumière des aménagements de transport proposés et de l'utilisation proposée du réseau de transport :

On a beaucoup discuté dernièrement la construction d'infrastructures de transport pour soutenir des projets éventuels de production et d'énergie en provenance d'autres territoires. L'Exploitant du réseau du Nouveau-Brunswick a étudié la question de si la capacité de transport construite par un participant au marché pour ses propres besoins est sujette à une période de soumission libre visant toute la capacité de la ligne, ou seulement la capacité excédentaire aux besoins du constructeur et propriétaire, ou bien s'il faut qu'il y ait une période de soumission libre du tout dans ce cas.

Les présentes ont trait aux règles connexes et tient compte de divers scénarios prévisibles, entre autres :

- Nouveau transport ayant son origine au Nouveau-Brunswick et se terminant à une interconnexion avec un autre territoire, aucunement branché au réseau conduit par l'ERNB;
- Nouveau transport ayant son origine au Nouveau-Brunswick et se terminant à une interconnexion avec un autre territoire, branché au réseau conduit par l'ERNB;
- Nouveau transport ayant son origine au Nouveau-Brunswick et se terminant à un nœud dans la province, branché au réseau conduit par l'ERNB;
- Nouveau transport ayant son origine à une interconnexion avec un autre territoire et se terminant à une autre interconnexion avec un autre territoire (exemple : entre à l'interconnexion avec la Nouvelle-Écosse et sort à l'interconnexion avec le Maine), aucunement branché au réseau conduit par l'ERNB; et
- Nouveau transport ayant son origine à une interconnexion avec un autre territoire et se terminant à une autre interconnexion avec un autre territoire (exemple : entre à l'interconnexion avec la Nouvelle-Écosse et sort à l'interconnexion avec le Maine) branché au réseau conduit par l'Exploitant du réseau du Nouveau-Brunswick.

Une meilleure compréhension du tarif d'accès au réseau de transport et une clarification de l'attribution du service de transport dans le cas de l'aménagement d'une nouvelle capacité de transport seront très utiles aux parties prenantes, comme les clients potentiels du service de transport, les promoteurs de projets de transport et les promoteurs possibles de projets d'énergie au Nouveau-Brunswick.

Il faut noter d'abord que les questions et les scénarios posés dans les présentes n'ont pas fait l'objet d'une audience devant la Commission de l'énergie et des services publics du Nouveau-Brunswick, et que les conclusions dans le présent rapport représentent l'interprétation de l'Exploitant du réseau du Nouveau-Brunswick des sections pertinentes de la *Loi sur l'électricité* et du tarif d'accès au réseau de transport. Bien sûr, si ces conclusions sont contestées elles seront sujettes à une étude par la Commission de l'énergie et des services publics du Nouveau-Brunswick.

### **Conclusions :**

Les conclusions suivantes découlent de l'étude par l'Exploitant du réseau du Nouveau-Brunswick des sections pertinentes de la *Loi sur l'électricité* et du tarif d'accès au réseau de transport :

1. Il est inutile de préciser des scénarios où une ligne de transport est «aucunement branché au réseau conduit par l'Exploitant du réseau du Nouveau-Brunswick». La *Loi sur l'électricité* exige que les réseaux de transport de tous les transporteurs au Nouveau-Brunswick fassent partie du réseau conduit par l'Exploitant du réseau du Nouveau-Brunswick, qu'ils soient branchés aux autres réseaux de transport au Nouveau-Brunswick ou pas.
2. Le tarif d'accès au réseau de transport actuel ne stipule pas explicitement l'attribution directe de la capacité de transport au promoteur d'un projet de transport.

3. Le tarif d'accès au réseau de transport ne prévoit que deux processus pour réserver à long terme la capacité de transport, et les deux sont conformes à l'exigence de la *Loi sur l'électricité* stipulant un accès non discriminatoire.
  - a. Les demandes relatives à un tel service seront honorées dans l'ordre chronologique; et
  - b. Les augmentations à la capacité de transport autres que celles en conséquence d'une demande en bonne et due forme, ou celles qui dépassent la capacité demandée, sont offertes sujettes à une période de soumission libre.

Une analyse plus poussée suit pour expliquer ces conclusions mais, en ce qui concerne la conclusion 2, cette opinion est conforme à la notion classique d'accès non discriminatoire. Or, une récente décision par la Federal Energy Regulatory Commission visant un projet de transport proposé pour livrer de l'électricité à Northeast Utilities et à NStar à partir d'Hydro-Québec constitue un nouveau précédent. Comme la ligne de transport proposée aurait son origine au Québec, la façon dont le tarif québécois traite un tel projet devient aussi un point d'intérêt. L'Exploitant du réseau du Nouveau-Brunswick continue à suivre ces activités et à se baser sur les arguments avancés. L'Exploitant du réseau du Nouveau-Brunswick cherche aussi l'opinion des parties prenantes sur la faisabilité d'adopter une telle approche au Nouveau-Brunswick et sur si elle pourrait être tenue pour non discriminatoire et dans l'intérêt du public. Étant donné que ni la *Loi sur l'électricité* ni le tarif d'accès au réseau de transport ne contient de processus explicite qui pourrait englober une telle approche, il pourrait être nécessaire que la Commission de l'énergie et des services publics du Nouveau-Brunswick prenne une décision du point de vue réglementaire pour qu'un promoteur entreprenne un projet du genre. Poursuivre sans recevoir la décision préalable engendrerait le risque qu'une plainte mette en jeu le projet de transport et l'utilisation de la capacité associée. Comme une décision réglementaire serait nécessaire, il serait prudent de rendre le tarif explicite sur ce point.

C'est pourquoi l'Exploitant du réseau du Nouveau-Brunswick a introduit le concept d'accès prioritaire pour le promoteur d'un projet de transport dans son étude actuelle du tarif d'accès au réseau et, compte tenu de la rétroaction des parties prenantes, soumettra à la Commission de l'énergie et des services publics une demande de modification du tarif en conséquence.

Par contre, un aspect du tarif d'accès au réseau de transport pourrait jouer dans le cas de transport qui se termine à une interconnexion avec un autre territoire. Le tarif d'accès au réseau de transport exige que la partie demanderesse du service arrange tout ajout requis au réseau d'un tiers. Les demandes de service «dans l'ordre chronologique» ne seront pas honorées si la partie demanderesse ne peut pas donner des preuves de progrès convenable visant les arrangements des ajouts au réseau d'un tiers dans un délai raisonnable. Au degré qu'une partie demanderesse compétente qui figure sur la liste «chronologique» est capable de prendre les arrangements requis auprès d'un tiers, sa demande sera honorée. La combinaison de l'aspect chronologique et de l'exigence de prendre des arrangements relatifs aux ajouts au réseau d'un tiers donnent l'occasion pour une partie qui (i) dépose une demande le service de transport dans les délais selon la s. 13.2 du tarif d'accès au réseau de transport (Priorité de réservation), et qui (ii) prend les arrangements requis auprès d'un tiers dans les délais, de recevoir le service demandé.

## DISCUSSION DÉTAILLÉE

La *Loi sur l'électricité* (la «loi») a force obligatoire et aurait préséance sur les dispositions de tous les documents à l'appui qui définissent l'utilisation du réseau de transport au Nouveau-Brunswick. Ces documents à l'appui suivent aussi une hiérarchie définie qui stipule clairement la préséance en cas de conflit entre deux ou plusieurs documents. Voici l'hiérarchie en question, à partir du document qui a préséance :

- *Loi sur l'électricité*
- Tarif d'accès au réseau de transport
- Règles du marché
- Procédures de marché

En raison de cette hiérarchie, nous avons étudié la loi et le tarif d'accès au réseau de transport («tarif») en séquence et nous y faisons référence.

### ***Loi sur l'électricité***

La loi établit l'exigence de base voulant l'accès ouvert et non discriminatoire aux biens de transport de l'électricité au Nouveau-Brunswick. Les installations qui servent au «transfert d'électricité à des tensions de 69 kilovolts ou plus au moyen d'un groupe interconnecté de lignes»<sup>1</sup> font partie d'un réseau de transport (s. 1 Définitions de «service de transport» et de «réseau de transport») et le propriétaire de ces installations doit fournir l'accès ouvert et non discriminatoire au service de transport; (s. 66) conformément aux règles du marché et au tarif. De plus est, l'ER peut demander à la Commission de l'énergie et des services publics du Nouveau-Brunswick («CESP») d'approuver un tarif pour la prestation des services de transport (s. 111), et un tarif pour

---

<sup>1</sup> Certains scénarios mentionnés pour discussion dans les présentes peuvent faire référence à une ligne de transport qui n'est pas branchée à un autre bien de transport quelconque au Nouveau-Brunswick. Dans ce cas, l'on pourrait avancer qu'une telle ligne ne fait pas partie d'un groupe interconnecté de lignes. Or, aux fins de la présente discussion l'on présume que la ligne serait reliée aux lignes de transport d'au moins un autre territoire et ferait donc «partie d'un groupe interconnecté de lignes».

la prestation des services de transport doit donner un accès ouvert et non discriminatoire au service de transport (s. 108).

Les scénarios indiqués dans la demande d'un rapport ont trait au transport au Nouveau-Brunswick qui est branché au réseau conduit par l'ER, ou qui ne l'est pas. La loi stipule que tout le transport au Nouveau-Brunswick doit faire partie du réseau conduit par l'ER. Selon la s. 67, le transporteur doit conclure une entente avec l'ER et exploiter son réseau de transport sous la direction de l'ER, et par définition le réseau conduit par l'ER consiste des réseaux de transport où l'ER a l'autorité de diriger l'exploitation en vertu des ententes.

## ***Loi sur l'électricité***

### **s. 1 Définitions**

*«réseau contrôlé par l'ER» désigne l'ensemble des réseaux de transport dont l'ER a, aux termes d'accords, le pouvoir de contrôler les opérations; (SO-controlled grid)*

### **s. 67 Fonctions d'un transporteur**

*«Un transporteur fait ce qui suit : [...] (b) il conclut des accords avec l'ER et exploite son réseau de transport sous la direction de l'ER ...»*

Il est aussi important de noter que la loi ne différencie pas entre les parties du réseau de transport qui sont branchées à des installations au Nouveau-Brunswick et celles qui se terminent à une interconnexion avec un autre territoire, comme le démontrent les deux définitions suivantes.

### **s. 1 Définitions**

*«service de transport» désigne le déplacement ou le transfert d'électricité à des tensions de 69 kilovolts ou plus au moyen d'un groupe interconnecté de lignes et d'équipements connexes entre divers points d'approvisionnement et des points où l'électricité est transformée en vue de sa livraison aux consommateurs, ou encore des points où l'électricité est livrée à d'autres réseaux électriques; (transmission service)*

*«réseau de transport» désigne les installations servant à fournir le service de transport, y compris les constructions, l'équipement et les autres choses utilisés*

à cette fin; (transmission system) Comme (i) tout le transport doit faire partie du réseau conduit par l'ER, et (ii) la loi ne différencie pas entre les installations dans la province et les interconnexions avec un autre territoire, il est possible de répondre aux questions dans les présentes de façon assez générique au lieu de scénario par scénario.

## **Tarif d'accès au réseau de transport du Nouveau-Brunswick**

Le tarif, qui est approuvé par la CESP, permet d'attribuer la capacité de transport en offrant le service de transport point à point et le service du réseau intégré. Un client de transport peut obtenir cette capacité selon deux processus. Les deux sont conçus pour être ouverts et non discriminatoires, comme il est stipulé dans la loi.

Le premier des processus est amorcé quand l'ER décide qu'il faut attribuer une capacité de transport autrement qu'en réponse à une demande de service faite selon la section 13.2 du tarif. Ce processus est déclenché par des événements comme la modification du réseau de transport, d'une méthodologie d'étude ou d'une étude. Dans ce cas, il faut une période de soumission libre où les parties peuvent demander le service n'importe quand pendant une période annoncée de 60 jours (s. 2.1). Les soumissions valides sont mises en ordre selon la valeur actualisée nette et la capacité est attribuée selon l'ordre décroissant de la valeur actualisée nette.

### **Tarif**

#### **s. 2.1 Attribution initiale de la capacité de transport disponible**

*Pour déterminer si la capacité actuelle du réseau de transport du fournisseur est adéquate pour répondre à une demande de service ferme en vertu du tarif, toutes les demandes complètes en vue d'obtenir un nouveau service de transport ferme qui seront reçues au cours de la période initiale de soixante (60) jours commençant à la date d'entrée en vigueur du tarif seront réputées avoir été déposées de façon simultanée. Ces demandes de service de transport seront évaluées et classées en ordre décroissant en fonction de la valeur actualisée nette de leur flux de revenus. Une priorité de réservation sera donnée aux demandes de transport ayant la valeur actualisée nette la plus élevée. S'il ne reste pas assez de capacité de transport pour répondre à toutes les demandes de priorité égale, un système de loterie géré par une partie indépendante servira à attribuer un ordre de priorité à ces demandes. Après le délai initial de soixante*

*(60) jours, quand un nouveau total de capacité aura été identifié, le processus ci-dessus sera répété. Sinon, toutes les demandes complètes de service de transport reçues après la période de soixante (60) jours se verront attribuer un ordre de priorité, conformément à l'article 13.2.*

Ce processus plus proactif contribue à réduire la probabilité d'une discrimination réelle ou perçue qui pourrait survenir si la nouvelle capacité était attribuée dans l'ordre chronologique des demandes. Par exemple, des soupçons s'élèveraient si un transporteur participait aux décisions relatives à la capacité supplémentaire et qu'un affilié du transporteur en question était la première partie à demander cette capacité.

Le deuxième processus s'amorce quand un client de transport demande le service ferme à long terme. Ce processus réactif exige qu'on honore ces demandes dans l'ordre chronologique de réception (s. 13.2).

## **Tarif**

### **s 13.2 Priorité de réservation**

*«Le service de transport point à point ferme à long terme 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.»*

Comme il est noté ci-dessus, le fait de la coexistence des sections 2.1 et 13.2 du tarif contribue à assurer un accès non discriminatoire au réseau de transport selon la loi et offre une flexibilité qui permet des augmentations de capacité proactives et réactives. Nous pouvons donc résumer comme suit la réponse aux questions dans les présentes :

Aucun mécanisme du tarif d'accès au réseau de transport actuel ne soutient explicitement l'attribution directe de capacité de transport au promoteur d'un projet de transport. La capacité associée à de nouvelles installations de transport serait attribuée par le biais d'un des deux processus. Si elle résultait d'une demande en bonne et due forme visant un service ferme point à point à long terme, la capacité serait attribuée dans l'ordre chronologique. Si le projet était aménagé proactivement, la capacité associée serait attribuée à la suite d'une période de soumission libre.

Par contre, un aspect du tarif pourrait jouer dans le cas du transport qui se termine à une interconnexion avec un autre territoire. Le tarif exige que la partie demanderesse fasse les arrangements au sujet des ajouts nécessaires au réseau d'un tiers.

## **Tarif**

### **21 STIPULATIONS CONCERNANT LA CONSTRUCTION ET LES SERVICES DE TRANSPORT SUR LES RÉSEAUX D'AUTRES SERVICES PUBLICS**

#### **s. 21.1 Responsabilité concernant les ajouts au réseau d'un tiers**

*«Le fournisseur ne saurait être responsable de conclure des ententes pour l'ingénierie, les demandes d'autorisation et la construction nécessaire d'installations de transport ou de distribution sur les réseaux de toute autre entité ou encore pour l'obtention de toute approbation réglementaire relative à ces installations. Le fournisseur 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 des données requis par cet autre réseau électrique conformément aux pratiques usuelles des services publics.»*

#### **s. 21.2 Coordination des ajouts au réseau d'un tiers**

*«Dans l'éventualité où le besoin d'installations de transport ou d'améliorations serait identifié conformément aux stipulations de la partie II du tarif, et si ces améliorations exigent en plus l'ajout d'installations de transport sur d'autres réseaux, le fournisseur est en droit de coordonner la construction sur son propre réseau avec la construction exigée par les autres. Le fournisseur, après consultation du client du service de transport et des représentants de ces autres réseaux, peut reporter la construction des nouvelles installations de transport si les nouvelles installations de transport sur un autre réseau ne peuvent pas être achevées en temps opportun. Le fournisseur doit aviser le client du service de transport par écrit des motifs de toute décision de report de la construction et des problèmes particuliers à régler avant de commencer ou de reprendre la construction des nouvelles installations. Dans les soixante (60) jours suivant la réception d'un avis écrit de la part du fournisseur indiquant son intention de reporter la construction conformément au présent article, le client du service de transport peut contester la décision en vertu des procédures de règlement des différends prévues à l'article 12.»*

Les demandes de service «dans l'ordre chronologique» ne seront pas honorées si la partie demanderesse ne peut pas prouver un progrès convenable pour prendre les arrangements nécessaires visant des ajouts au réseau d'un tiers dans une période raisonnable. Cette approche doit donner à la partie demanderesse une occasion raisonnable de prendre les arrangements auprès d'un tiers sans créer une situation où la partie demanderesse prend sa place à la tête de la file d'attente indéfiniment de manière injuste, ce qui risquerait de décourager d'autres participants qui pourraient être plus disposés et plus prêts à prendre de tels arrangements auprès d'un tiers. Au point où une partie demanderesse compétente «dans l'ordre chronologique» puisse prendre les arrangements requis auprès d'un tiers, nous honorerons sa demande. L'ERNB approfondira son étude des règles et des conditions permettant à une partie demanderesse de garder sa place dans la file d'attente. Par exemple, ERNB examinera le processus d'interconnexion de la production en voie d'élaboration en Nouvelle-Écosse au moyen d'un grand processus de consultation des parties prenantes. L'ERNB demandera à ses propres parties prenantes ce qu'elles estiment constitueraient des détails appropriés et applicables au Nouveau-Brunswick, et puis les élaborera et les incorporera à la procédure de marché MP-21, Évaluation des connexions.

## **CONCLUSION**

Comme il a déjà été noté, les résultats de l'étude par l'ERNB de la *Loi sur l'électricité* et du tarif d'accès au réseau de transport par rapport aux questions dans les présentes se résument comme suit :

1. Il est inutile de préciser des scénarios où une ligne de transport est «aucunement branché au réseau conduit par l'ERNB». La loi semble exiger que les réseaux de transport de tous les transporteurs au Nouveau-Brunswick fassent partie du réseau conduit par l'ERNB, qu'ils soient branchés aux autres réseaux de transport au Nouveau-Brunswick ou pas.
2. Le tarif ne stipule pas explicitement l'attribution directe de la capacité de transport au promoteur d'un projet de transport.
3. Le tarif ne prévoit que deux processus pour réserver à long terme la capacité de transport ferme.
  - a. Les demandes relatives à un tel service seront honorées dans l'ordre chronologique; et
  - b. Les augmentations à la capacité de transport autres que celles en conséquence d'une demande en bonne et due forme, ou celles qui dépassent la capacité demandée, sont offertes sujettes à une période de soumission libre.

## ANNEXE 1

### Extraits de la *Loi sur l'électricité* du Nouveau-Brunswick

---

#### PARTIE I INTERPRÉTATION

##### Définitions

1 Dans la présente loi [...]

«ER» désigne l'Exploitant du réseau du Nouveau-Brunswick établi en vertu de l'article 40; (SO)

«réseau contrôlé par l'ER» désigne l'ensemble des réseaux de transport dont l'ER a, aux termes d'accords, le pouvoir de contrôler les opérations; (*SO-controlled grid*)

«tarif» désigne un barème de frais, taux et droits, des modalités et conditions et des classes, y compris les règles de calcul établies pour déterminer les droits pour la fourniture d'un service ou des deux services suivants :

- a) un service de transport;
- b) un service ancillaire; (tariff)

[...]

«service de transport» désigne le déplacement ou le transfert d'électricité à des tensions de 69 kilovolts ou plus au moyen d'un groupe interconnecté de lignes et d'équipements connexes entre divers points d'approvisionnement et des points où l'électricité est transformée en vue de sa livraison aux consommateurs, ou encore des points où l'électricité est livrée à d'autres réseaux électriques; (*transmission service*)

«réseau de transport» désigne les installations servant à fournir le service de transport, y compris les constructions, l'équipement et les autres choses utilisés à cette fin; (*transmission system*)

«tarif de transport» désigne le tarif approuvé en vertu de la Partie V; (*transmission tariff*)

«transporteur» désigne le propriétaire ou l'exploitant d'un réseau de transport; (*transmitter*)

## TRANSPORTEURS

### Accès non discriminatoire au réseau de transport

**66** Chaque transporteur doit donner accès libre et non discriminatoire à son réseau de transport conformément aux règles du marché et au tarif de transport.

### Fonctions d'un transporteur

**67** Un transporteur fait ce qui suit :

- a) il fournit des renseignements quant aux opérations de son réseau de transport à l'ER;
- b) il conclut des accords avec l'ER et exploite son réseau de transport sous la direction de l'ER;
- c) il prête son assistance à l'ER relativement aux branchements et aux normes d'interconnexions;
- d) il conclut avec l'ER des accords portant entre autres sur les interconnexions;
- e) il participe à l'élaboration de normes et de critères relatifs à la fiabilité et à la suffisance du réseau de transport;
- f) il se conforme aux règles de procédure et aux protocoles, aux ordonnances et décisions prises ou rendues par l'ER pour assurer la fiabilité et la suffisance de son réseau de transport.

---

## SECTION C

### SERVICES DE TRANSPORT ET SERVICES ANCILLAIRES

#### Application

**107** La présente section s'applique aux personnes et à ce qui suit :

- a) à tous les transporteurs;
- b) à l'ER;
- c) aux tarifs relatifs à la fourniture des services de transport et des services ancillaires.

## **Le tarif doit prévoir le libre accès**

**108(1)** Un tarif relatif à la fourniture de services de transport doit permettre un accès libre et non discriminatoire aux services de transport.

**108(2)** Tous les tarifs doivent, dans des circonstances et conditions essentiellement similaires, être justes et raisonnables et être demandés de tous et selon les mêmes taux, pour tous les transports de même nature sur le même parcours.

## **Question de fait**

**109** La Commission peut déterminer, comme question de fait, si les services de transport ou les services ancillaires sont fournis dans des circonstances et des conditions essentiellement similaires ou non et si les tarifs sont demandés de tous et selon les mêmes taux.

## **Interdiction**

**110** À moins d'avoir obtenu l'approbation de la Commission pour le faire, ni l'ER ni un transporteur ne peut demander ou changer les frais, taux ou droits ou tarifs pour ses services de transport ou ses services ancillaires.

## **Demande d'approbation d'un tarif**

**111(1)** L'ER peut faire une demande à la Commission en vue d'obtenir l'approbation d'un tarif relatif à la fourniture de services de transport ou de services ancillaires, ou relatif aux deux genres de services.

**111(2)** La Commission procède en vertu de l'article 123, sur réception d'une demande en vue d'obtenir l'approbation d'un tarif relatif aux services de transport ou aux services ancillaires ou aux deux genres de services.

**111(3)** Lorsqu'une demande est faite en vertu du présent article en vue d'obtenir l'approbation d'un tarif relatif à la fourniture de services de transport, un transporteur doit être présent à l'audience tenue en vertu de l'article 123 afin de faire la preuve du bien-fondé de sa demande au titre de ses besoins en revenus et il est réputé être une partie à l'instance devant la Commission.

**111(4)** La Commission doit, lorsqu'elle prend en considération une demande de l'ER relativement à son tarif relatif aux services de transport, rendre son ordonnance ou sa décision en fonction de tous les besoins en revenus de l'ER et des transporteurs pour fournir ces services de transport et la répartition de ces besoins en revenus entre l'ER et les transporteurs.

**111(5)** La Commission doit, lorsqu'elle prend en considération une demande de l'ER relativement à son tarif relatif aux services ancillaires, rendre son ordonnance ou sa décision en fonction de toutes les recettes provenant de la vente des services ancillaires et tous les coûts qui doivent être engagés par l'ER pour acquérir ou fournir ces services ancillaires. La Commission en ce faisant doit prévoir les mécanismes permettant de recouvrer les coûts raisonnables engagés par l'ER dans l'acquisition ou la fourniture des services ancillaires.

**111(6)** À la fin de l'audience, la Commission fait ce qui suit :

- a) elle approuve le tarif, si elle est convaincue que le tarif demandé est juste et raisonnable ou, si elle n'en est pas convaincue, elle fixe le tarif qu'elle juge juste et raisonnable;
- b) elle fixe le moment auquel le changement entre en vigueur.

2007, c.77, art.5.

### **Perception selon le tarif**

**112** L'ER ne peut demander, exiger, percevoir ni recevoir une rétribution supérieure ou inférieure pour ses services de transport ou ses services ancillaires à celle qui est prévue au tarif approuvé par la Commission.

---

## **SECTION D**

### **COMMISSION DES ENTREPRISES DE SERVICE PUBLIC**

#### **Ordonnance rendue dans l'intérêt public**

**130** Toute ordonnance de la Commission rendue en vertu de la présente loi est assortie des modalités que la Commission estime nécessaires dans l'intérêt public.

## ANNEXE 2

### Extraits du tarif d'accès au réseau de transport du Nouveau-Brunswick

---

#### 2.1 Attribution initiale de la capacité de transport disponible

Sauf en ce qui concerne les réservations mentionnées dans la pièce jointe M, les réservations effectuées en vertu du tarif existant avant le 30 septembre 2003 seront préservées, et les services de transport se poursuivront jusqu'à ce qu'elles arrivent à terme. Tous les services de ce genre doivent se conformer aux conditions (y compris aux taux en vigueur) de ce tarif en vertu de l'article 2.4. Les droits de renouvellement associés à des réservations fermes existant le 30 septembre 2003 sont définis à l'article 2.2.

Pour déterminer si la capacité actuelle du réseau de transport du fournisseur est adéquate pour répondre à une demande de service ferme en vertu du tarif, toutes les demandes complètes en vue d'obtenir un nouveau service de transport ferme qui seront reçues au cours de la période initiale de soixante (60) jours commençant à la date d'entrée en vigueur du tarif seront réputées avoir été déposées de façon simultanée. Ces demandes de service de transport seront évaluées et classées en ordre décroissant en fonction de la valeur actualisée nette de leur flux de revenus. Une priorité de réservation sera donnée aux demandes de transport ayant la valeur actualisée nette la plus élevée. S'il ne reste pas assez de capacité de transport pour répondre à toutes les demandes de priorité égale, un système de loterie géré par une partie indépendante servira à attribuer un ordre de priorité à ces demandes. Après le délai initial de soixante (60) jours, quand un nouveau total de capacité aura été identifié, le processus ci-dessus sera répété. Sinon, toutes les demandes complètes de service de transport reçues après la période de soixante (60) jours se verront attribuer un ordre de priorité, conformément à l'article 13.2.

#### 13.2 Priorité de réservation

Le service de transport point à point ferme à long terme 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. [...]

## **s. 21 STIPULATIONS CONCERNANT LA CONSTRUCTION ET LES SERVICES DE TRANSPORT SUR LES RÉSEAUX D'AUTRES SERVICES PUBLICS**

### **21.1 Responsabilité concernant les ajouts au réseau d'un tiers**

Le fournisseur ne saurait être responsable de conclure des ententes pour l'ingénierie, les demandes d'autorisation et la construction nécessaire d'installations de transport ou de distribution sur les réseaux de toute autre entité ou encore pour l'obtention de toute approbation réglementaire relative à ces installations. Le fournisseur 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 des données requis par cet autre réseau électrique conformément aux pratiques usuelles des services publics.

### **21.2 Coordination des ajouts au réseau d'un tiers**

Dans l'éventualité où le besoin d'installations de transport ou d'améliorations serait identifié conformément aux stipulations de la partie II du tarif, et si ces améliorations exigent en plus l'ajout d'installations de transport sur d'autres réseaux, le fournisseur est en droit de coordonner la construction sur son propre réseau avec la construction exigée par les autres. Le fournisseur, après consultation du client du service de transport et des représentants de ces autres réseaux, peut reporter la construction des nouvelles installations de transport si les nouvelles installations de transport sur un autre réseau ne peuvent pas être achevées en temps opportun. Le fournisseur doit aviser le client du service de transport par écrit des motifs de toute décision de report de la construction et des problèmes particuliers à régler avant de commencer ou de reprendre la construction des nouvelles installations. Dans les soixante (60) jours suivant la réception d'un avis écrit de la part du fournisseur indiquant son intention de reporter la construction conformément au présent article, le client du service de transport peut contester la décision en vertu des procédures de règlement des différends prévues à l'article 12.

## ANNEXE 3

### Références pertinentes aux règles du marché de l'électricité et aux procédures de marché du Nouveau-Brunswick

---

Nous ne nous sommes pas appuyés sur les règles du marché de l'électricité et les procédures de marché Nouveau-Brunswick pour rédiger les présentes, mais les documents suivants offrent des détails reliés. La *Loi sur l'électricité* et le tarif ont pourtant préséance.

- Règles du marché, Chapitre 8, Raccordement d'installations nouvelles ou modifiées
- Règles du marché, Chapitre 9, Planification et exploitation du réseau de transport et investissements connexes
- Procédure de marché MP-21, Évaluation des connexions (ébauche)
- Procédure de marché MP-22, Propositions visant la suffisance du réseau (en voie de mise au point)