RÉPONSE DU TRANSPORTEUR À L'ENGAGEMENT NUMÉRO 1 (DEMANDÉ PAR LA FCEI)

Engagement 1

(demandé par la FCEI le 2007-06-20)

Expliquer comment le coordonnateur HQ et HQ Transporteur pourront dans un même processus réglementaire intervenir sur des sujets où ils pourront avoir potentiellement des points de vue divergents

R1 : **La question du procureur de la FCEI contient deux prémisses qui n'apparaissent pas nécessairement fondées aux yeux du Transporteur. La première est à l'effet que la direction Contrôle des mouvements d'énergie («direction CMÉ») du Transporteur si elle était désignée coordonnateur de la fiabilité par la Régie ainsi que le Transporteur interviendraient tous deux dans un même processus réglementaire. La deuxième prémisse prévoit que CMÉ et le Transporteur pourraient avoir des points de vue divergents.**

À l'audience du 20 juin dernier, le témoin du Transporteur, Me François G. Hébert, a indiqué à la Régie que, théoriquement, le Transporteur pourrait effectivement faire valoir son point de vue ou ses commentaires dans un processus consultatif découlant d'une demande du coordonnateur de la fiabilité à la Régie (Notes sténographiques du 20 juin 2007, volume 1, page 68, ligne 24).

Il n'est pas nécessairement reconnu par le Transporteur que, dans les faits, celui-ci participe à un processus consultatif sur la coordination de la fiabilité ou l'adoption de normes par la

Régie autrement que par le biais de sa direction CMÉ si celle-ci était désignée coordonnateur de la fiabilité par la Régie.

La deuxième prémisse de la FCEI est inconcevable pour le Transporteur. Comme l'indique la preuve du Transporteur, la mission de sa direction CMÉ est déjà de contrôler les mouvements d'énergie au meilleur coût et d'assurer l'équilibre offre/demande en temps réel sur le réseau de transport sous sa juridiction, selon la qualité attendue, tout en respectant les règles régissant l'industrie de l'électricité au Québec et en Amérique du Nord.

Si elle était désignée coordonnateur de la fiabilité par la Régie, la direction CMÉ agirait, de plus, selon les obligations, devoirs et pouvoirs que lui accorderaient la *Loi sur la Régie de l'énergie* ainsi que les décisions et ordonnances de la Régie. Dans ces circonstances, le Transporteur ne pourrait jamais avoir de points de vue divergents avec le coordonnateur de la fiabilité.