

NO: P-130-001

Régie de l'énergie
DOSSIER: R-3669-2008 et
DÉPOSÉE EN AUDIENCE Phuz2 HYDRO-QUÉBEC
Date: 20/04/2011
Pièces n°: B.210

Plaignante

Intimée

---

**PLAINTÉ À L'ENCONTRE DE HYDRO-QUÉBEC DANS SES ACTIVITÉS DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ ET DEMANDE D'ORDONNANCE DE SAUVEGARDE DES DROITS DE LA PLAIGNANTE, ÉNERGIE BROOKFIELD MARKETING INC. (Arts. 94 et ss et 34 de la Loi sur la Régie de l'énergie, L.R.Q. c. R-6.01)**

---

À L'APPUI DE SA PLAINTÉ ET DE SA DEMANDE D'ORDONNANCE DE SAUVEGARDE, LA PLAIGNANTE ÉNERGIE BROOKFIELD MARKETING INC. SOUMET RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT :

**PARTIE I - INTRODUCTION**

1. Énergie Brookfield Marketing Inc. (ci-après « **EBMI** ») est un client du service de transport d'électricité fourni par Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (ci-après le « **Transporteur** »);
2. EBMI est un participant dans les marchés de gros d'électricité du Québec, du Nouveau-Brunswick, de l'Ontario et dans plusieurs états américains incluant ceux du Nord-Est;
3. À ce titre, EBMI vend et achète des produits associés à l'électricité tels l'énergie, la puissance et des crédits d'énergie renouvelable dans les susdits marchés;
4. EBMI est le deuxième client en importance du Transporteur en ce qui a trait au service de transport de point à point de la Partie II des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec (ci-après les « **Tarifs et conditions** »);
5. EBMI a souscrit auprès du Transporteur, par des conventions de services de transport appropriées, des capacités réservées totalisant 306 MW pour des services de transport ferme à long terme de point à point sur les chemins MATI-HQT-NE et ON-HQT-NE;
6. La présente plainte porte sur l'exercice des droits d'EBMI à l'égard de ces conventions de services de transport ferme, tel qu'il sera démontré ci-après;

7. EBMI a, en date du 25 février 2010, donné au Transporteur avis de la plainte faisant l'objet de la présente demande conformément à la procédure d'examen des plaintes approuvée par la Régie de l'énergie (ci-après la « Régie ») et a reçu en date du 11 mars 2010 une fin de non-recevoir de la part du Transporteur tel que démontré ci-après;

## **PARTIE II – LA PROBLÉMATIQUE ET LES CONCLUSIONS RECHERCHÉES PAR EBMI**

8. En 2007, EBMI a souscrit des conventions de services de transport conformément aux Tarifs et conditions alors en vigueur pour des services de transport ferme à long terme de point à point;
9. En vertu des modalités des Tarifs et conditions tels qu'approuvés par la Régie, le Transporteur s'est engagé envers le client du service de transport du type susmentionné à permettre la continuation de ce service de transport à l'expiration du terme initial ou celui de toute reconduction ou renouvellement sur simple préavis (art. 2.2 des Tarifs et conditions);
10. EBMI a donné l'avis de continuation de service pour la période 2010-2011 dans le délai prescrit;
11. Le Transporteur a subséquemment informé EBMI qu'il refusait sa demande de reconduction au motif qu'il ne pouvait fournir la capacité demandée par la plaignante à compter du 1<sup>er</sup> avril 2010;
12. EBMI désire saisir la Régie d'une plainte à l'encontre du Transporteur aux termes des articles 94 et ss de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (L.R.Q., c. R-6.01), (ci-après la « Loi »), suite à son refus de reconduire tel que requis, les services de transport ferme à long terme de point à point souscrits par EBMI sur le chemin MATI-HQT-NE ;
13. EBMI désire également saisir la Régie d'une demande d'ordonnance de sauvegarde des droits de la plaignante à l'égard des services de transport souscrits qui, selon le Transporteur, se termineront le 1<sup>er</sup> avril 2010;
14. EBMI considère que le Transporteur, par son refus de reconduire les services de transport souscrits, agit irrégulièrement, sans droit et en contravention de ses obligations contractuelles envers EBMI aux termes des Tarifs et conditions;
15. EBMI, sur la foi des engagements du Transporteur quant à la nature et l'étendue des droits associés aux services de transport en cause, a assumé des obligations d'approvisionnement envers des tiers et sans l'intervention immédiate de la Régie, subira un préjudice certain et irréparable;
16. EBMI demande dans le cadre de la présente procédure de plainte, d'être entendue dès que possible et de façon urgente quant à l'ordonnance de sauvegarde de manière à ce qu'une décision puisse être rendue avant le 31 mars 2010;
17. En effet, par la présente, EBMI demande à la Régie d'ordonner de façon provisoire et interlocutoire au Transporteur de permettre à EBMI de continuer d'utiliser les services de transport ferme de point à point souscrits à compter du 1<sup>er</sup> avril 2010 et ce, jusqu'à ce qu'une décision finale sur la présente plainte soit rendue;

18. À l'égard de la décision finale recherchée, EBMI demande à la Régie d'accueillir la plainte et d'ordonner au Transporteur de permettre à EBMI de continuer l'utilisation des services de transport ferme à long terme de point à point souscrits conformément aux prescriptions des Tarifs et conditions;

### **PARTIE III – CONTEXTE FACTUEL ET CONTRACTUEL**

#### *La capacité de transfert (TTC) et les demandes de service ferme sur le chemin HQT-NE*

19. La présente plainte porte sur des demandes de services de transport de point à point sur le réseau du Transporteur et ayant comme point de livraison l'interconnexion (HVDC Phase II) permettant d'accéder au marché de la Nouvelle-Angleterre et du Nord-Est américain;
20. En date des 5 et 9 janvier 2007, EBMI, en sa qualité de client du service de transport du Transporteur, a déposé deux demandes de services de transport ferme à long terme de point à point pour des capacités de 43 MW et 68 MW (incluant les pertes de transport) respectivement sur le chemin MATI-HQT-NE, tel qu'il appert des inscriptions et confirmations affichées sur le site OASIS du Transporteur produites en liasse au soutien des présentes sous la cote **EBMI-1**;
21. Ces demandes de services de transport ayant été jugées complètes par le Transporteur, des conventions de service pour le service de transport ferme à long terme de point à point (ci-après les « **Conventions de service 2007** ») pour les capacités réservées de 43 MW (MATI-HQT 43 MW, HQT-NE 41 MW) et de 68 MW (MATI-HQT 68 MW, HQT-NE 65 MW) sont intervenues entre les parties conformément aux modalités des Tarifs et conditions alors en vigueur, le tout tel qu'il appert d'une copie des conventions de service de transport produites en liasse au soutien des présentes sous la cote **EBMI-2**;
22. Les demandes de services de transport (EBMI-1) ont été acceptées par le Transporteur sans restriction ni condition outre certaines mentions concernant l'entretien planifié des installations sollicitées, tel qu'il appert de l'annexe B des Conventions de service 2007 (EBMI-2);
23. Les Conventions de service 2007 stipulent à leurs articles 2 et 5 :
- « 2. 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. »*
- « 5. 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. »*
- (Nos soulignés)
24. Le service de transport ferme dans les deux cas susmentionnés a débuté le 1<sup>er</sup> avril 2007, tel qu'il appert de EBMI-2;

25. Depuis la mise en fonction du système OASIS du Transporteur, la capacité de transfert maximale affichée sur le chemin HQT-NE (interconnexion HVDC Phase II) est de 2 000 MW;
26. D'ailleurs, l'affilié du Transporteur, Hydro-Québec dans ses activités de production (ci-après « **HQP** »), a souscrit pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 2000 au 31 décembre 2002 une capacité réservée de 2 000 MW de service ferme sur ce chemin et de 1 000 MW pour l'année suivante pour un service se terminant au 31 décembre 2003, tel qu'il appert du relevé ci-joint colligeant les inscriptions affichées à l'OASIS du Transporteur sous la cote **EBMI-3**;
27. À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2004 jusqu'au 1<sup>er</sup> avril 2007, il appert que l'essentiel du service de transport de point à point utilisant le chemin HQT-NE étant soit de type non ferme ou ferme court terme, tel qu'il appert du relevé ci-joint colligeant les inscriptions affichées à l'OASIS du Transporteur et produit sous la cote **EBMI-4**;
28. Le 19 janvier 2006, Newfoundland and Labrador Hydro (ci-après « **NLH** ») soumettait une demande de service de transport impliquant, entre autres, le chemin LAB-HQT-NE pour du service ferme à long terme de point à point pour une capacité de 95 MW à compter de 2015. La demande de NLH ayant été affichée sur l'OASIS le 1<sup>er</sup> février 2006. Il s'agit de la demande qui fait présentement l'objet d'une plainte (P-110-1565), portée devant la Régie par NLH;
29. Le 20 janvier 2006, l'affilié du Transporteur, HQP, déposait une demande de service de transport ferme à long terme de point à point débutant le 1<sup>er</sup> juillet 2009 sur le chemin HQT-NE pour une capacité de 1 200 MW et cette demande de service de HQP a été jugée complète par le Transporteur, tel qu'il appert de l'inscription affichée sur le site OASIS du Transporteur et produit sous la cote **EBMI-5**;
30. Les 5 et 9 janvier 2007, EBMI soumettait les demandes de services (EBMI-1) mentionnées précédemment, lesquelles ont fait l'objet des Conventions de service 2007 (EBMI-2) sur le chemin MATI-HQT-NE pour des capacités réservées totalisant 111 MW (MATI-HQT.111 MW, HQT-NE 106 MW);
31. Le 5 février 2007, NLH effectuait une nouvelle demande de service ferme au Transporteur impliquant notamment des capacités additionnelles de 230 MW sur le chemin HTQ-NE à compter de 2015. Il s'agit d'une demande qui fait présentement l'objet d'une seconde plainte déposée par NLH à l'encontre du Transporteur et qui a été portée devant la Régie (P-110-1566);
32. Le 2 août 2007, EBMI déposait par le biais du système OASIS du Transporteur deux demandes de services de transport ferme à long terme de point à point pour 105 MW chacune (incluant les pertes de transport) sur le chemin ON-HQT-NE avec service à compter du 1<sup>er</sup> juin 2009, tel qu'il appert des inscriptions et confirmations affichées sur le site OASIS du Transporteur produites en liasse au soutien des présentes sous la cote **EBMI-6**;
33. Par suite d'une étude d'impact complétée par le Transporteur en mai 2008, ce dernier a accepté la demande de service ferme à long terme de EBMI sur le chemin ON-HQT-NE pour des capacités réservées totalisant 210 MW (ON-HQT 210 MW, HQT-NE 200 MW) au bénéfice de EBMI, tel qu'il appert des Conventions de service pour le service de

transport ferme à long terme de point à point (ci-après les « **Conventions de service 2008** ») produites en liasse au soutien des présentes sous la cote **EBMI-7**;

34. Les demandes de services constatées par les Conventions de services 2008 ont été acceptées sans restriction ni condition;
35. Aucune nouvelle convention de service de transport ferme à long terme de point à point n'a été conclue et affichée au système OASIS ayant comme point de livraison le point NE à l'exception d'une demande de service ferme annuelle pour une capacité de 55 MW souscrit par HQP pendant la période du 1<sup>er</sup> juillet 2008 au 1<sup>er</sup> janvier 2010 et qui est maintenant terminée;
36. A la suite de l'ensemble des demandes de service annuel ferme reçues par le Transporteur pour le chemin HQT-NE, les clients du service de transport et les capacités réservées correspondantes sont présentement, dans l'ordre des dates déposées, les suivantes;

CLIENT DU SERVICE DE TRANSPORT	CAPACITÉ ET DATE DU DÉBUT DE SERVICE	ÉTAT
NLH	95 MW (2015)	En suspens (plainte).
HQP	1200 MW (juillet 2009)	Convention de service souscrite.
EBMI	106 MW (avril 2007)	Convention de service souscrite.
NLH	230 MW (2015)	En suspens (plainte).
EBMI	200 MW (juin 2009)	Convention de service souscrite.
HQP	55 MW (1 <sup>er</sup> juillet 2008)	Terminée.

37. Il y a lieu de noter qu'entre le 1<sup>er</sup> avril 2007 et le 1<sup>er</sup> juillet 2009, HQP (55 MW) et EBMI (111/106 MW) étaient les seuls clients du service de transport annuel ferme utilisant le chemin HQT-NE;
38. Il y a aussi lieu de noter que depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2009, seuls HQP et EBMI sont des utilisateurs du service de transport ferme du Transporteur sur le chemin HQT-NE pour les capacités qu'ils ont respectivement réservées;
39. À l'égard de chacune des demandes de service ferme reçues et acceptées par le Transporteur sur le chemin HQT-NE, le Transporteur a considéré, après avoir complété les études d'impact qu'il jugeait appropriées et se conformant aux conditions énoncées aux Tarifs et conditions (Appendice C et Appendice D), que son réseau était en mesure d'offrir le service requis et c'est ce qu'il a représenté aux clients du service de transport concerné;

*Les avis de reconduction du service de transport ferme à long terme de point à point souscrits par EBMI*

40. EBMI a reçu et payé le service de transport ferme souscrit en vertu des Conventions de services 2007 pour la période du 1<sup>er</sup> avril 2007 au 31 mars 2008;
41. Conformément aux modalités de l'article 2.2 des Tarifs et conditions, EBMI a exercé son droit de reconduction de ce service de transport ferme pour les capacités réservées aux termes des Conventions de service 2007 et le Transporteur a reçu et accepté sa demande tel qu'il appert des inscriptions portées au système OASIS du Transporteur produites en liasse au soutien des présentes sous la cote **EBMI-8**;
42. Hormis les commentaires du Transporteur concernant la durée de vie de l'interconnexion utilisée, aucune restriction, condition ou modification des droits associés au service de transport requis n'ont été imposées ou soulevées par le Transporteur, tel qu'il appert de la lettre du Transporteur du 4 mars 2008 le confirmant et produite au soutien des présentes sous la cote **EBMI-9**;
43. EBMI a reçu et payé les services de transport ferme souscrits pour la période du 1<sup>er</sup> avril 2008 au 31 mars 2009 sur le chemin MATI-HQT-NE;
44. Conformément aux modalités de l'article 2.2 des Tarifs et conditions, EBMI a exercé la reconduction des services de transport ferme souscrits pour les capacités réservées aux termes des Conventions de service 2007 et le Transporteur a reçu et accepté sa demande sans restriction, ni condition, hormis les commentaires du Transporteur concernant la durée de vie de l'interconnexion utilisée tel qu'il appert de la lettre du Transporteur datée du 4 mars 2009 produite au soutien des présentes sous la cote **EBMI-10**;
45. EBMI reçoit et paie le service de transport ferme souscrit pour la capacité réservée sur le chemin MATI-HQT-NE pour la période du 1<sup>er</sup> avril 2009 au 31 mars 2010;
46. EBMI reçoit et paie également le service de transport ferme souscrit pour la capacité réservée de 210 MW (incluant perte de transport) souscrit aux termes des Conventions de service 2008 sur le chemin ON-HQT-NE depuis la mise en service commerciale de l'interconnexion ON-HQT;
47. Le 19 janvier 2010, EBMI, conformément à l'article 2.2 des Tarifs et conditions du Transporteur, soumettait sa demande de reconduction des services de transport ferme à long terme de point à point pour la capacité réservée aux termes des Conventions de service 2007 sur le chemin MATI-HQT-NE, tel qu'il appert des inscriptions affichées au système OASIS du Transporteur et de la lettre de confirmation de monsieur Vincent Francoeur datée du 20 janvier 2010 produites en liasse au soutien des présentes sous la cote **EBMI-11**;

*Le refus du Transporteur de donner suite à la reconduction conformément à l'article 2.2 des Tarifs et conditions*

48. Par lettres datées du 12 février 2010, le Transporteur avisait EBMI du refus de sa demande de reconduction du service de transport ferme à long terme de point à point sur le chemin MATI-HQT-NE au motif que le Transporteur ne pouvait offrir la capacité demandée à compter du 1<sup>er</sup> avril 2010, tel qu'il appert des lettres du Transporteur produites en liasse au soutien des présentes sous la cote **EBMI-12**;
49. Des communications verbales sont intervenues le mardi 16 février 2010 entre le représentant du Transporteur (monsieur Glenn Sylvain) et messieurs Vincent Francoeur et Pascal Cormier de EBMI afin d'obtenir des précisions quant aux motifs sous-jacents au refus du Transporteur;
50. En date du 17 février 2010, le site OASIS du Transporteur affichait que les deux demandes de reconduction de EBMI sur le chemin MATI-HQT-NE avaient été refusées au motif que l'ATC sur ce chemin était insuffisant;
51. Par la suite, EBMI a soumis une demande de précisions écrites le jeudi, 18 février 2010, tel qu'il appert d'une copie du courriel soumis produit au soutien des présentes sous la cote **EBMI-13**;
52. En date du 22 février 2010, EBMI soumettait son avis de reconduction des conventions de service existantes sur le chemin ON-HQT-NE pour les capacités réservées (210/200 MW), tel qu'il appert des inscriptions au site OASIS produites en liasse au soutien des présentes sous la cote **EBMI-14**;
53. Par courriel daté du lundi, 22 février 2010, monsieur Glenn Sylvain fournissait des renseignements additionnels en réponse à la demande de EBMI tel qu'il appert du document produit au soutien de la présente, lequel parle de lui-même et dont copie est produite au soutien des présentes sous la cote **EBMI-15**;
54. En date du 23 février 2010, monsieur Sylvain informait les représentants de EBMI que la reconduction des services de transport ferme sur le chemin ON-HQT-NE (210/200 MW) était sous étude;
55. Le 23 février 2010, l'inscription quant à la reconduction des services de transport ferme sur le chemin MATI-HQT-NE (111/106 MW) était, sans intervention de EBMI, reclassifiée par le Transporteur pour se lire « sous étude »;
56. Le jeudi 25 février 2010, EBMI se prévalait de la procédure accélérée d'examen des plaintes et soumettait une plainte formelle au Transporteur découlant de son refus de confirmer la reconduction des conventions de service concernant le service ferme annuel sur le chemin MATI-HQT-NE, le tout tel qu'il appert d'une copie de cette plainte produite au soutien des présentes sous la cote **EBMI-16**;
57. Le 1<sup>er</sup> mars 2010, le Transporteur suggérait aux représentants de EBMI une rencontre pour le jeudi 4 mars 2010, afin de discuter de solutions possibles, le Transporteur demandant alors une extension du délai de 5 jours ouvrables soit jusqu'au jeudi 11 mars 2010, afin de répondre formellement à la plainte de EBMI dans l'éventualité où les parties ne pouvaient convenir d'une solution acceptable;

58. EBMI de bonne foi a accepté de participer à la rencontre et au report du délai de réponse à la plainte;
59. La réunion a eu lieu le 4 mars 2010 et rien n'en est ressorti puisque le Transporteur s'est limité à suggérer des réservations de services de transport non ferme à titre de solution possible;
60. Le 11 mars 2010, le Transporteur a soumis sa réponse écrite à la plainte de EBMI et maintenu sa position, tel qu'il appert de la copie de la lettre produite au soutien des présentes sous la cote **EBMI-17**;
61. Compte tenu des motifs mis de l'avant par le Transporteur pour maintenir son refus de reconduction des Conventions de service 2007 de EBMI sur le chemin MATI-HQT-NE, il y a lieu d'anticiper que la reconduction des Conventions de service 2008 (EBMI-7 et EBMI-14) sur le chemin ON-HQT-NE seront également refusées par le Transporteur;

*La capacité du réseau du Transporteur à fournir le service requis*

62. À ce jour, EBMI reçoit et continue de payer pour les services fermes de point à point sur les chemins MATI-HQT-NE et ON-HQT-NE et aucune capacité réservée additionnelle sur ces chemins ne sont sous étude, ni ont été acceptées par le Transporteur (NLH a requis un service débutant en 2015 et la fourniture de celui-ci est conditionnelle à ce que NLH ait gain de cause quant à ses plaintes et qu'elle accepte de signer des conventions de service appropriées);
63. À ce jour, les équipements et les infrastructures de transport d'électricité du Transporteur sollicités sur les chemins MATI-HQT-NE et ON-HQT-NE n'ont connu aucune modification, déclassification (« derating ») ou événement de réseau susceptible d'amener, d'imposer ou de nécessiter une réduction de la capacité de transfert disponible de ces chemins sur le réseau du Transporteur et le Transporteur n'en n'a pas soulevé pour soutenir son refus de reconduction de service;
64. À sa connaissance, la fourniture des services de transport ferme de point à point souscrit par la plaignante n'a suscité aucune problématique de fiabilité particulière sur le réseau du Transporteur;
65. La durée de vie des équipements et infrastructures de l'interface entre le réseau québécois et le réseau de la Nouvelle-Angleterre ne sont aucunement en cause dans la décision du Transporteur de refuser la reconduction des services de transport souscrits; De plus, la capacité de transport ferme vendu par HQT à un niveau supérieur à 1 200 MW sur l'interconnexion HQ-NE, ne cause présentement aucun problème à qui que ce soit;

*Les motifs du Transporteur au soutien de son refus de reconduction et la réduction de la capacité de transfert maximale (TPC) sur le chemin HQT-NE*

66. En date du 23 décembre 2008, le Transporteur affichait sur son site OASIS la mention à portée générale suivante :

« Coordination des capacités de transit

Dans le contexte de l'ordonnance 890 de la FERC, le Transporteur entreprendra en 2009 des travaux en vue d'aligner les capacités de transit affichées sur OASIS avec celles affichées sur les réseaux voisins. Au fur et à mesure de la progression des travaux, les nouvelles valeurs de transit seront affichées.

À compter de la publication du présent avis, le Transporteur analysera toute nouvelle demande de service de transport sur ses interconnexions en tenant compte des limites sur les réseaux voisins.

(Nos soulignés)

laquelle inscription est demeurée affichée pour une période d'environ un mois, le tout tel qu'il appert d'une copie de cette inscription produite au soutien des présentes sous la cote **EBMI-18** et des représentations du Transporteur (pièce EBMI-17);

67. Lors de la reconduction en 2009 des services de transport ferme de EBMI (Conventions de service 2007 / MATI-HQT-NE), aucune réserve ni restriction ayant trait à l'avis mentionné au paragraphe précédent n'a été soulevée par le Transporteur, le tout tel qu'il appert de la lettre du 4 mars 2009 du Transporteur (pièce EBMI-10);
68. En date du 8 juillet 2009, le Transporteur affichait sur son site OASIS la mention à portée générale suivante :

« Harmonisation des capacités de transport

Le présent avis fait suite à l'avis publié par le Transporteur sur OASIS le 23 octobre 2008.

À compter d'aujourd'hui, le Transporteur harmonise ses capacités de transport ferme disponibles avec celles des réseaux voisins afin que les réservations de transport de ses clients soient réalisables en tout temps en fonction des capacités de transport des réseaux voisins. Les capacités de transport pour chaque chemin sur l'horizon des treize prochains mois sont affichées sur le site OASIS du Transporteur.

Aucune réservation de transport ferme existante, au moment de la publication de cet avis n'est affectée par cette harmonisation. Toutes nouvelles demandes de service de transport ferme incluant les demandes de renouvellement seront évaluées en fonction des nouvelles valeurs de capacité ferme affichées par le Transporteur. »

(Nos soulignés)

laquelle inscription est demeurée affichée pour un mois, le tout tel qu'il appert d'une copie de cette inscription produite au soutien des présentes sous la cote **EBMI-19** et des représentations du Transporteur (pièce EBMI-17);

69. Le 12 février 2010, le Transporteur écrivait à EBMI et l'informait de ce qui suit à l'égard du chemin (MATI-HQT-NE) (pièce EBMI-12) :

« L'analyse des capacités de transport ferme sur ce chemin indique toutefois qu'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») ne peut offrir la capacité demandée et par conséquent n'est pas en mesure de renouveler votre demande. »

(Nos soulignés)

70. Ce n'est que lors de la conversation du 16 février 2010, entre monsieur Francoeur et monsieur Sylvain, que le représentant de EBMI a compris que le refus de reconduction était lié à l'harmonisation des capacités de transfert du service ferme des réseaux voisins effectuée par le Transporteur;
71. Par ailleurs, ce sont les réponses de monsieur Sylvain aux précisions demandées par EBMI en date du 22 février 2010 (EBMI-15) qui ont permis de comprendre *i)* que le Transporteur a choisi de s'harmoniser avec les réseaux voisins parce que les capacités affichées de ces réseaux étaient inférieures à celles du réseau TransÉnergie, *ii)* que le Transporteur avait, au surplus, déterminé qu'en effectuant cette harmonisation unilatérale, il traiterait les demandes de reconduction (article 2.2 Tarifs et conditions) sur le même pied d'égalité qu'une nouvelle demande de transport et *iii)* que la méthodologie d'allocation des droits des services de transport fonction des valeurs harmonisées serait effectuée selon la séquence des demandes de services de transport reçues avant l'harmonisation;
72. En aucun temps, avant, pendant ou après le processus d'harmonisation annoncé, le Transporteur n'a consulté ses clients de service de transport concernant cette harmonisation, et les impacts qu'un tel changement aurait sur leurs droits des deux côtés de l'interconnexion selon le Transporteur;
73. En aucun temps, le Transporteur n'a requis l'autorisation ou l'approbation préalable de la Régie avant de procéder à cette harmonisation et a ainsi, directement ou indirectement, modifié ou amendé unilatéralement les modalités des Tarifs et conditions;
74. Il y a lieu de rappeler que le Transporteur a par ailleurs jugé nécessaire de demander l'approbation de la Régie dans le cadre du dossier tarifaire R-3669-2008, Phase II, concernant entre autres l'Appendice C des Tarifs et Conditions;
75. Quoique la Federal Energy Regulatory Commission (ci-après la « FERC ») ait pu requérir de certaines utilités publiques et transporteurs d'électricité sous sa juridiction de revoir leurs méthodes de détermination des capacités de transfert disponibles (TTC et ATC), il n'en demeure pas moins que la FERC à titre d'instance réglementaire n'a aucune juridiction sur les opérations québécoises du Transporteur lesquelles relèvent exclusivement de la compétence de la Régie;
76. D'ailleurs, les actions entreprises par les transporteurs américains associées à l'harmonisation découlant de l'ordonnance 890 de la FERC sont soumises à l'approbation des autorités réglementaires américaines;
77. EBMI est d'avis qu'il doit en être de même pour toutes démarches ou changements que le Transporteur désire instaurer au Québec et susceptibles d'affecter les droits de ses clients de transport.

#### **PARTIE IV – HISTORIQUE DE LA CAPACITÉ DE TRANSFERT ET DE L'ACCÈS AU SERVICE DE TRANSPORT DE LA PORTION SITUÉE EN NOUVELLE-ANGLETERRE**

78. Un participant de marché qui désire vendre de l'énergie dans le marché de la Nouvelle-Angleterre et dont les ressources sont situées à l'extérieur de ce marché, est assujéti à la condition préalable de détenir des droits de services de transport vers et dans ce marché;

79. À cette fin, l'ISO-NE responsable du transport d'électricité, offre un service de transport vers et à travers son réseau selon des modalités similaires à celles des Tarifs et conditions, soit une convention dite « Open Access » ou « OATT »;
80. Sans l'aborder dans toutes ses particularités, il suffit de préciser que l'accès au marché de la Nouvelle-Angleterre en provenance du Québec est principalement limité au lien d'interconnexion appelé « HVDC Phase II » (ci-après « **Phase II** ») entre le Québec et le Massachussets;
81. La capacité de transfert technique de Phase II est de 2 000 MW (entre les deux points mentionnés aux paragraphes précédents « Designed capacity »);
82. Par conséquent, l'obtention de droits de services de transport prioritaires de type ferme du côté américain de la Phase II a toujours été primordial pour tout participant (dont les ressources sont au Québec ou transitant par le Québec), désirant faire affaires dans les marchés du Nord-Est américain;
83. EBMI s'étant assuré de détenir des droits de service de transport ferme (sujet à reconduction) du côté québécois (tel qu'établit précédemment) a, au cours des dernières années, obtenu et souscrit des droits de service de transport ferme de même type du côté américain de Phase II pour des capacités réservées totalisant 282 MW jusqu'en 2013 (sujet à reconduction, à l'exception d'un bloc de 30 MW), le tout tel qu'il appert des Conventions de service produites en liasse sous la cote **EBMI-20**;
84. EBMI utilise de façon continue les services de transport ferme souscrits afin de rencontrer ses obligations d'approvisionnement pour lesquelles elle s'est engagée ou s'engage dans le marché de la Nouvelle-Angleterre et du Nord-Est américain;
85. HQP, détient également des droits de services de transport ferme sur la portion américaine de Phase II;
86. HQP et EBMI sont les seuls participants de marché, ayant des ressources situées au Québec, détenant des droits de services de transport ferme à long terme des deux côtés de Phase II;
87. Présentement, les détenteurs des droits de transport de service ferme du côté américain ne peuvent programmer plus de 1 200 MW de transfert ferme sur Phase II pour livraison au poste de Sandy Pond, Massachussets;
88. EBMI a choisi d'acquérir un service de transport ferme afin d'être assuré de la plus haute priorité d'accès aux marchés du Nord-Est américain en passant par le lien Phase II;
89. Lorsque des réductions de transit sont nécessaires en raison des contraintes sur le réseau américain, la priorité des services de transport des réservations du côté américain de Phase II détermine l'ordre des coupures pour les participants qui désirent transiter sans égard au prix (« price takers »); d'où l'importance de détenir du transport ferme du côté américain;

90. De même, lorsque des réductions de transit sont nécessaires en raison des contraintes sur le réseau d'Hydro-Québec, la priorité des services de transport des réservations sur le réseau de TransÉnergie détermine l'ordre des coupures pour tous les participants qui transitent vers les États-Unis; d'où l'importance de détenir également du transport ferme du côté québécois;
91. Tous les participants de marché connaissent les règles applicables et les clients de transport, tant du côté québécois que du côté ISO-NE, ont souscrit des services de transport d'électricité en toute connaissance de cause;
92. Il n'y a pas de mécanisme conjoint d'attribution des droits de transport des deux côtés de Phase II, de sorte que le fait d'acquiescer des droits de transport ferme d'un côté de Phase II ne donne aucune garantie que des droits comparables seront octroyés sur le réseau voisin, de sorte que la motivation annoncée par le Transporteur pour opérer l'harmonisation (voir EBMI-19) n'est aucunement atteinte en l'absence d'un tel mécanisme conjoint d'attribution;

#### **PARTIE V – L'IMPACT EFFECTIF DE L'HARMONISATION**

93. Par son opération d'harmonisation, le Transporteur met un terme, unilatéralement, à ses obligations contractuelles envers entre autres EBMI et refuse de respecter ses obligations aux termes des Tarifs et conditions en modifiant substantiellement ses modalités, sans l'approbation préalable de la Régie;
94. Par l'opération d'harmonisation, le Transporteur se trouve à avantager indûment son affilié HQP au détriment de EBMI et des autres clients de services de transport ferme en reconnaissant à HQP le contrôle effectif de l'accès à Phase II (1 200 MW) pour toute énergie ferme transitant sur le réseau de transport québécois;
95. La prétention du Transporteur à l'effet que l'implantation d'une approche fondée sur l'harmonisation des interconnexions en fonction des capacités de réception des réseaux voisins est une pure question de gestion de réseau, est irréconciliable avec la position qu'il a adoptée en regard des changements demandés dans le cadre du dossier R-3669-2008 Phase II et en particulier à l'Appendice C-1;
96. EBMI considère que de tels changements ne peuvent être apportés par le Transporteur sans que la Régie en examine le bien-fondé, la pertinence, l'impact sur les droits des clients de transport existants et, le cas échéant, en baliser l'implantation;
97. En refusant de reconnaître la pleine portée de ses engagements aux termes de l'article 2.2 de ses Tarifs et conditions et en implantant unilatéralement une nouvelle méthodologie de détermination de la capacité de transfert disponible, le Transporteur cause à EBMI un préjudice certain et irréparable, en privant cette dernière de l'avantage concurrentiel qu'elle a légalement acquis et mettant en péril sa capacité de respecter les obligations contractuelles qu'elle a assumées sur la foi des droits consentis par le Transporteur;
98. En refusant la reconduction des services de transport ferme à long terme de point à point souscrits, le Transporteur prive son client de service de transport de l'ensemble des droits et privilèges associés à ce type de service de transport prioritaire;

99. En réduisant la capacité de transport ferme, le Transporteur se prive de revenus supplémentaires ce qui aurait un impact à la hausse sur le coût du service de transport assumé par la charge locale.

## **PARTIE VI – PRÉJUDICE DÉCOULANT DU REFUS DE RECONDUCTION**

100. EBMI, fort des engagements des transporteurs quant à la fourniture de services de transport annuel ferme de chaque côté de Phase II, a conclu, subséquemment, des ententes de long terme visant la vente d'énergie, de puissance et de droits associés à des crédits d'énergie renouvelable (ci-après des « REC's ») sur les marchés du Nord-Est américain;
101. EBMI a développé une approche stratégique tant de portefeuille que de ressource désignée aux fins de rencontrer ses obligations commerciales envers ses clients d'approvisionnements américains;
102. Il découle de cette stratégie non seulement que les ressources à la disposition de EBMI en Ontario et surtout au Québec sont mises à contribution mais au surplus, EBMI achète à des fins de revente de l'énergie afin de respecter ses engagements ou de participer aux marchés « Day Ahead » ou « Real Time » dans le marché de NEPOOL, entre autres;
103. Un élément essentiel de cette stratégie commerciale est l'accès prioritaire au marché de la Nouvelle-Angleterre et du Nord-Est américain par les chemins réservés (MATI-HQT-NE et ON-HQT-NE) sur le réseau du Transporteur;
104. Au-delà des pertes financières directes, EBMI serait en bris de contrat et sujet à des pénalités importantes si elle ne pouvait rencontrer ses obligations envers ses clients d'approvisionnement;
105. EBMI s'est également engagée à fournir à certains clients américains de la puissance, soit concurremment avec un contrat d'approvisionnement d'énergie ou à titre de produit énergétique distinct, contrat qu'elle doit en tout temps être en mesure de livrer lorsque requis par le client;
106. EBMI serait l'objet de fortes pénalités et en bris de contrat si elle ne pouvait respecter ses engagements et elle a accepté de conclure de telles ententes en fonction des droits de services de transport annuel ferme consentis par le Transporteur, ce qui lui garantissait l'accès au marché américain par les chemins réservés;
107. EBMI, dans une perspective d'optimisation de ses ressources, a également vendu des crédits d'énergie renouvelable lesquels ont été fournis entre autres à partir des centrales situées au Québec et accédant le marché américain par le chemin HQT-NE;
108. Il ressort de ce qui précède que depuis 2007, la production associée aux ressources de La Lièvre, situées au Québec a, pour l'essentiel, été acheminée vers les marchés du Nord-Est américain en utilisant le chemin HQT-NE et Phase II / ISO-NE;
109. Au surplus, EBMI a effectué des opérations financières de couverture à terme (« Hedge Agreements ») visant à protéger la valeur d'une large part de ses livraisons attendues vers la Nouvelle-Angleterre. À cet égard, l'interruption possible, faute de service de transport ferme, des livraisons jumelées aux opérations de couverture mettra EBMI à

risque de pertes financières importantes sur ces dernières sans le bénéfice du revenu découlant des livraisons;

110. Quant au marché de la Nouvelle-Angleterre pour les produits « Day Ahead » ou « Real Time », la perte des droits de transport ferme privera EBMI d'un avantage concurrentiel significatif;
111. Au-delà des pertes financières, pénalités et autres coûts directs, l'atteinte à la réputation et à la confiance des clients quant à la capacité de EBMI et de ses affiliés de respecter leurs obligations et engagements sera irréparable;

## **PARTIE VII – LE DROIT**

### *Les aspects juridiques découlant des Tarifs et conditions*

112. Le Transporteur a toujours reconnu que le droit à la reconduction du service de transport ferme à long terme de point à point découlait de l'article 2.2 de ses Tarifs et conditions (voir lettres des 4 mars 2008 (EBMI-9), 4 mars 2009 (EBMI-10) et 12 février 2010 (EBMI-12) déjà produites);
113. Ce droit à la reconduction du service de transport communément appelé « rollover right » fait partie des modalités des Tarifs et conditions du Transporteur depuis la première approbation du texte des Tarifs et conditions par la Régie (décisions D-2002-286 et D-2003-12);
114. De façon continue, l'article 2.2 a été repris dans toutes les versions subséquentes des Tarifs et conditions approuvés par la Régie et le libellé se retrouvant aux Tarifs et conditions présentement en vigueur en vertu des décisions D-2009-018 et D-2009-023 n'a pas connu d'amendements significatifs;
115. L'article 2.2 des Tarifs et conditions assure au client du service de transport visé le « droit de continuer d'utiliser le service de transport du Transporteur à l'expiration, à la reconduction ou au renouvellement de leur contrat » sur simple préavis au Transporteur au plus tard soixante jours avant la fin du contrat; (Nos soulignés)
116. Le droit à la reconduction d'un service de transport ferme aux termes de l'article 2.2 des Tarifs et conditions s'examine au moment de la demande initiale;
117. Une fois la demande initiale de service accordée (sans restriction, ni condition), le client de service de transport est en droit d'exiger la reconduction quelles que soient les contraintes qui pourraient survenir postérieurement sur le réseau du Transporteur, la reconduction étant alors un droit acquis sujet aux conditions de réduction de service prévues à l'article 13.6 des Tarifs et conditions (sous réserve de l'obligation d'accepter une durée au moins égale à celle de toute nouvelle demande concurrente, ce qui n'est pas le cas ici);
118. En vertu de l'article 13.2 des Tarifs et conditions, il est stipulé ce qui suit :

« ... 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... »

(Nos soulignés)

119. L'article 15.1 des Tarifs et conditions prévoit ce qui suit :

« 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. »

(Nos soulignés)

120. En vertu de l'article 15.2 des Tarifs et conditions, il est stipulé ce qui suit :

« 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. »

121. L'article 16.1 des Tarifs et conditions se lit comme suit:

« 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. »

(Nos soulignés)

122. L'article 13.4 des Tarifs et conditions prévoit ce qui suit :

« 3.4 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. »

(Nos soulignés)

123. Lors des demandes de services de transport ferme à long terme de point à point déposées par EBMI, le Transporteur a déterminé qu'il s'agissait de demandes complètes et que son réseau était en mesure de fournir le service demandé pour la capacité réservée (voir définition article 1.4 des Tarifs et conditions) et, par conséquent, a offert des Conventions de service de transport ferme à long terme de point à point à EBMI;

124. Aux fins d'établir la capacité de transport disponible, le Transporteur a suivi les prescriptions de l'Appendice C et, le cas échéant, de l'Appendice D de ses Tarifs et conditions et à chaque occasion, a déterminé que son réseau était en mesure d'offrir le service spécifique demandé par EBMI sans condition ni restriction pertinente à la présente;

125. Aucun événement ou condition de réseau susceptible de mettre en cause la fiabilité du réseau du Transporteur n'est intervenu depuis lesdites demandes de service de transport. Les appendices C et D n'ayant fait l'objet d'aucune modification ou amendement pertinent au présent débat, rien ne justifie le Transporteur de ne pas offrir les services souscrits conformément à ses Tarifs et conditions;

126. Rappelons qu'en vertu de l'article 16.2 des Tarifs et conditions, le client du service de transport a la responsabilité de souscrire les ententes de transport requises avec les tierces parties :

« 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. »

(Nos soulignés)

127. Par conséquent, aucune disposition des Tarifs et conditions du Transporteur présentement en vigueur ne soutient ou justifie la décision du Transporteur de refuser la reconduction du service de transport souscrit par EBMI;

128. Aucune disposition des Tarifs et conditions applicable n'autorise le Transporteur à refuser la reconduction d'une convention de services à long terme pour les motifs avancés par ce dernier;

129. Il est contraire aux dispositions des Tarifs et conditions applicables d'écarter la priorité de réservation et le droit à la continuation du service en raison de la seule volonté du Transporteur d'harmoniser les capacités de transfert disponibles avec les réseaux voisins sans décision préalable de la Régie;

130. Par ailleurs, en l'absence d'un changement, d'un événement ou d'une condition au réseau du Transporteur qui aurait pour effet de mettre en cause la fiabilité du réseau québécois, rien ne justifie la nécessité pour le Transporteur d'implanter immédiatement de telles mesures;
131. Le Transporteur ne peut se justifier en disant qu'il ne fait que « gérer son réseau » en tentant de respecter notamment les Ordonnances 890A et 729 de la FERC, lorsque se faisant il affecte irrémédiablement le droit de ses clients en vertu des Tarifs et conditions et des Conventions de service existantes;
132. En vertu de l'article 32 (1<sup>er</sup> alinéa) de la Loi, la Régie a compétence exclusive pour fixer ou modifier les Tarifs et conditions;
133. Présentement, les deux réseaux contigus opèrent leur réseau respectif indépendamment l'un de l'autre, attribuant et octroyant les droits associés au service de transport selon les règles qui leurs sont propres et en effectuant les réductions de service selon les règles respectives de leur OATT;
134. Il n'existe aucune raison technique ou opérationnelle justifiant d'imposer la perte des droits de service de transport ferme à EBMI en raison d'une modification prospective de la valeur de capacité de transfert disponible « dite harmonisée » et même s'il en existait une, l'approbation de la Régie à ce changement de méthodologie et d'allocation des droits de transport nécessiterait la prise en considération de mesures transitoires non discriminatoires appropriées;
135. L'absence de consultation préalable avec les clients du service de transport constitue un manquement à l'obligation du Transporteur de consulter ses clients et va à l'encontre des principes de transparence et d'équité qui sous-tendent les réformes qu'invoque le Transporteur;
136. Il est important de noter que le service de transport ferme attribué sur le chemin HQT-NE excède 1 500 MW depuis le 1<sup>er</sup> juin 2009 et qu'aucun événement ou condition de réseau associé à cette attribution n'est survenu;
137. De plus, en date de ce jour, le Transporteur continue d'offrir le service ferme pour une capacité réservée supérieure à la capacité de transfert « dite harmonisée »;
138. Dans les circonstances et tel que démontré, il appert que depuis juillet 2009 et jusqu'à aujourd'hui, il n'existe aucune urgence d'harmoniser les valeurs entre les deux réseaux et d'ainsi court-circuiter le processus engagé dans le dossier tarifaire R-3669-2008 (Phase 2);

## **PARTIE VIII – ORDONNANCE DE SAUVEGARDE**

139. La Régie a le pouvoir en vertu de l'article 34 de la Loi de rendre « toute ordonnance qu'elle estime propre à sauvegarder les droits des personnes concernées »;
140. EBMI demande à la Régie de lui permettre de continuer à utiliser les services de transport ferme faisant l'objet des Conventions de service 2007 (EBMI-2) sur le chemin MATI-HQT-NE à partir du 1<sup>er</sup> avril 2010 et ce, jusqu'à ce qu'une décision finale soit rendue dans le présent dossier;

141. Cette demande constitue un redressement temporaire qui ne préjuge en rien de la décision finale à être rendue dans le présent dossier;
142. EBMI a un droit clair à la reconduction des services de transport ferme faisant l'objet des Conventions de service 2007 à la lecture même de l'article 2.2 des Tarifs et conditions :
- « **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. »
143. Plus précisément, la priorité de réservation est un droit qui se continue à moins que le client fasse défaut de transmettre l'avis requis de reconduction dans le délai prescrit avant la fin du contrat;
144. Sans l'ordonnance recherchée, EBMI subira un préjudice sérieux et irréparable tel qu'expliqué à la partie VI intitulée « Préjudice du refus de reconduction » de la présente plainte;
145. Vu les termes clairs de l'article 2.2 des Tarifs et conditions et des conventions de service s'y rattachant, de même que le préjudice irréparable décrit plus haut, la balance des inconvénients penche nettement en faveur de EBMI;
146. En effet, le Transporteur ne subit aucun préjudice suite au maintien des conventions de service existantes. Au contraire, les services de transport ferme lui apportent des revenus supplémentaires;
147. La proposition du Transporteur d'accorder des services de transport non ferme n'est pas acceptable puisqu'elle fait perdre des droits à EBMI, (droits et privilèges associés à des services qu'il paie en bonne et due forme depuis le 1<sup>er</sup> avril 2007, tel que décrit plus haut), sans compter la difficulté réelle que EBMI aura à respecter les divers engagements déjà souscrits auprès de tiers;
148. Le préjudice de EBMI advenant que la Régie n'accorde pas *le statu quo* est donc réel et non-hypothétique;
149. L'ordonnance demandée vise également à accorder un redressement temporaire contre les effets néfastes de la longueur des procédures qui sont envisageables;

150. Il y a urgence à ce que la Régie accorde l'ordonnance de sauvegarde recherchée vu la position adoptée par le Transporteur et l'imminence de l'expiration des Conventions de service 2007 au 1<sup>er</sup> avril 2010;
151. Il y a lieu de rappeler qu'à ce stade-ci des procédures, la Régie ne doit se satisfaire que d'une preuve présentée « à sa face même » et qu'elle pourra réévaluer l'ensemble de la preuve dans le cadre de sa détermination finale;
152. Ainsi, EBMI soumet respectueusement rencontrer toutes les conditions requises pour obtenir les mesures provisoires recherchées;

#### **PARTIE IX - AMENDEMENTS**

153. EBMI se réserve le droit d'amender la présente plainte, y inclus la demande d'ordonnance de sauvegarde, dans l'éventualité où le Transporteur, pour les mêmes motifs, opposerait à la plaignante EBMI un refus de reconduction des services de transport annuel ferme découlant des Conventions de services 2008 sur le chemin ON-HQT-NE (voir EBMI-7 et EBMI 14);
154. EBMI se réserve également le droit de produire toute preuve additionnelle, y compris des rapports d'expertise, au soutien des présentes et ce, aux conditions que déterminera la Régie;

#### **PAR CES MOTIFS, PLAISE À LA RÉGIE :**

**ACCUEILLIR** la demande d'audition de Énergie Brookfield Marketing Inc. portant sur les mesures de sauvegarde de droits recherchées par la plaignante dans le délai requis pour permettre qu'une décision soit rendue avant le 31 mars 2010 et écourter, si requis, tout délai susceptible d'empêcher ou reporter une telle audition;

**FIXER** la date d'audition de la présente plainte en ce qui a trait à la demande d'ordonnance de mesures de sauvegarde et ce, aux conditions que la Régie déterminera;

**ACCUEILLIR** la demande de mesures de sauvegarde de la plaignante;

**ORDONNER** au Transporteur, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité, à compter du 1<sup>er</sup> avril 2010 et ce, jusqu'au jugement final sur la présente plainte, de permettre à Énergie Brookfield Marketing Inc. de continuer d'utiliser les services de transport ferme à long terme de point à point souscrit sur son réseau en vertu des Conventions de services 2007 (EBMI-2) sur le chemin MATI-HQT-NE et ce, aux mêmes termes et conditions que les Tarifs et conditions présentement en vigueur et découlant des décisions D-2009-018 et D-2009-023 rendues par la Régie pour une capacité réservée de 111/106 MW;

**FIXER** l'échéancier et la date d'audition de la plainte de la plaignante à la plus prochaine date et aux conditions que la Régie déterminera appropriée;

**ACCUEILLIR** la plainte de la plaignante Énergie Brookfield Marketing Inc. ;

**ORDONNER** au Transporteur, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité, à reconduire pour la période du 1<sup>er</sup> avril 2010 au 31 mars 2011, les Conventions de services 2007 (EBMI-2) selon les modalités des Tarifs et conditions en vigueur à la date des présentes et **ORDONNER** au Transporteur de permettre à Énergie Brookfield Marketing Inc. de continuer d'utiliser les services de transport ferme à long terme de point à point sur le réseau du Transporteur et en particulier sur le chemin MATI-HQT-NE, conformément aux modalités des Tarifs et conditions présentement en vigueur et découlant des décisions D-2009-018 et D-2009-023 pour une capacité réservée de 111/106 MW;

**LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.**

Montréal, ce 12 mars 2010



---


**GOWLING LAFLEUR HENDERSON, S.E.N.C.R.L.**  
Procureurs de la plaignante

## AFFIDAVIT

Je, soussigné, **PASCAL CORMIER**, Directeur, Affaires réglementaires - Canada, exerçant ma profession au sein de **ÉNERGIE BROOKFIELD MARKETING INC.**, domicilié et résidant au 2261, rue Sherbrooke Est, en la ville de Montréal, Province de Québec, déclare solennellement ce qui suit :

1. Je suis un représentant dûment autorisé de Énergie Brookfield Marketing Inc. dans la présente affaire;
2. J'occupe la fonction de Directeur, Affaires réglementaires – Canada au sein de Énergie Brookfield Marketing Inc.
3. J'ai participé à la rédaction de cette plainte;
4. Tous les faits allégués dans la présente plainte sont vrais.

ET J'AI SIGNÉ :

  
PASCAL CORMIER

Déclaré solennellement devant moi à  
Montréal, ce 14 mars 2010

  
Commissaire à l'assermentation



Plainte à l'encontre de Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité et demande d'ordonnance de sauvegarde des droits de la plaignante, Énergie Brookfield Marketing Inc.

---

### AFFIDAVIT

Je, soussigné, **MICHEL SOUCY**, Directeur, Marketing, exerçant ma profession au sein de **ÉNERGIE BROOKFIELD MARKETING INC.**, domicilié et résidant au 26 Lacombe, en la ville de Gatineau, Province de Québec, déclare solennellement ce qui suit :

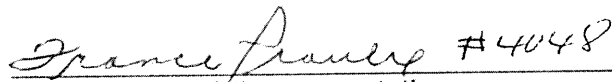
1. Je suis un représentant dûment autorisé de Énergie Brookfield Marketing Inc. dans la présente affaire;
2. J'occupe la fonction de Directeur, Marketing au sein de Énergie Brookfield Marketing Inc.
3. J'ai participé à la rédaction de cette plainte;
4. Tous les faits allégués dans la présente plainte sont vrais.

ET J'AI SIGNÉ :



MICHEL SOUCY

Déclaré solennellement devant moi à  
Montréal, ce 14 mars 2010

  
Commissaire à l'assermentation #4048

