



1, Place Ville Marie  
37<sup>e</sup> étage  
Montréal (Québec)  
Canada H3B 3P4  
Tél. : (514) 878-9641  
Télec. : (514) 878-1450  
www.gowlings.com

Montréal, le 10 juin 2009

**PAR COURRIER ÉLECTRONIQUE**  
**ET PAR LA POSTE**

**Paule Hamelin**  
Ligne directe : (514) 392-9599  
Adjoint(e) : (514) 878-1041, poste 65251  
paule.hamelin@gowlings.com

Me Véronique Dubois  
Secrétaire de la Régie de l'énergie  
**Régie de l'Énergie**  
800, Place Victoria, bureau 255  
Montréal (Québec) H4Z 1A2

**Objet : Demande relative à la modification des tarifs et conditions  
de transport d'Hydro Québec**  
**Votre dossier : R-3669-2008, Phase 2**  
**Notre dossier : L113490003**

---

Chère consœur,

Veuillez trouver sous ce pli le mémoire d'Énergie Brookfield Marketing Inc. ainsi que le rapport de notre expert monsieur William K. Marshall relativement au dossier mentionné en titre, dont huit exemplaires vous seront également acheminés par la poste.

Espérant le tout conforme, veuillez agréer, chère consœur, nos salutations les meilleures.

**GOWLING LAFLEUR HENDERSON S.E.N.C.R.L.**

Paule Hamelin

PH/st  
p.j.  
c.c. Me Carolina Rinfret  
Intervenants

**DEMANDE RELATIVE À LA MODIFICATION DES TARIFS ET CONDITIONS DES  
SERVICES DE TRANSPORT D'HYDRO-QUÉBEC**

**DOSSIER : R-3669-2008, Phase 2**

**MÉMOIRE DE**

**ÉNERGIE BROOKFIELD MARKETING INC.  
(EBMI)**

**PRÉSENTÉ À LA  
RÉGIE DE L'ÉNERGIE DU QUÉBEC**

**LE 10 JUIN 2009**

## TABLE DES MATIÈRES

1.	L'APPLICATION DES ORDONNANCES 890, 890A ET 890B DE LA FERC .....	3
2.	LES OBJECTIFS PRINCIPAUX VISÉS PAR L'ORDONNANCE 890 DE LA FERC.....	4
3.	LE PROCESSUS DE PLANIFICATION DES INSTALLATIONS DE TRANSPORT .....	5
4.	CESSION OU REVENTE DE CAPACITÉ .....	8
5.	SERVICES FERMES ET CONDITIONNELS ET NOUVELLE RÉPARTITION DE LA PRODUCTION .....	9
6.	ACQUISITION DU SERVICE DE TRANSPORT : DÉLAI POUR ÉTUDES D'IMPACTS, PROLONGATION POUR COMMENCEMENT DU SERVICE ET PRIORITÉ DES RÉSERVATIONS.....	10
7.	AUTRES MODIFICATIONS.....	10
8.	CONCLUSION .....	11

## 1. L'APPLICATION DES ORDONNANCES 890, 890A ET 890B DE LA FERC

Dans le cadre de sa présente demande, le Transporteur demande à la Régie de modifier certains articles de ces *Tarifs et conditions* pour donner suite aux ordonnances 890, 890A et 890B de la FERC. Le Transporteur précise à la pièce HQT-1, document 1, p. 5 qu'il demande à la Régie d'approuver « les modifications nécessaires » aux *Tarifs et conditions* afin d'y refléter ces ordonnances.

L'on comprend de ce qui précède que le Transporteur reconnaît l'importance de respecter les principes développés dans ces ordonnances d'autant plus que son réseau « possède des interconnexions permettant des échanges d'électricité avec les réseaux de l'Ontario, du Nouveau-Brunswick et du Nord-est des États-Unis » (HQT-8, document 6, p. 2).

Le Transporteur mentionne aussi ce qui suit à la pièce HQT-8, document 6, p. 6 :

« Le Transporteur applique rigoureusement ses tarifs et ses conditions de service, afin d'assurer un accès non discriminatoire au réseau, conformément aux règles nord américaines en la matière et en fonction des lois et de la réglementation applicables au Québec, telles qu'appliquées par la Régie de l'énergie du Québec (la « Régie ») qui a compétence exclusive pour fixer ou modifier les tarifs et les conditions auxquels l'électricité est transportée par le Transporteur. » (Nos soulignés)

D'ailleurs, le Transporteur reconnaît un des principes fondamentaux de l'ordonnance 888 soit celui de la réciprocité tel que prévu à l'article 6 de ses *Tarifs et conditions*.

Ainsi, affirmer de façon générale que la FERC n'a pas juridiction sur le Transporteur, ce qui n'est nullement admis, est un faux débat. En effet, l'objectif du Transporteur par la présente demande est de tenter de rendre ses *Tarifs et conditions* conformes aux exigences des ordonnances 890 et suivantes de la FERC et ce, notamment pour permettre à Hydro-Québec d'effectuer des activités marchandes aux États-Unis. La difficulté du présent dossier est de déterminer si le Transporteur propose un texte qui représente fidèlement la portée de ces ordonnances, si les modifications proposées cadrent avec les objectifs recherchés par ces ordonnances et s'il est bien fondé ou non dans certains cas de refuser d'apporter des ajouts à ses *Tarifs et conditions*. Il est important de rappeler que l'objectif premier de la FERC, en élaborant ces ordonnances, est de favoriser un marché de l'électricité plus compétitif afin ultimement d'avoir un prix d'électricité plus bas.

Nous allons donc dans ce contexte aborder les objectifs principaux visés par les ordonnances pour ensuite discuter de certaines modifications ou absence de modifications à l'égard des *Tarifs et conditions* proposés par le Transporteur. Nous nous réservons naturellement le droit en audience de contre-interroger les témoins du Transporteur et d'aborder certaines modifications proposées par le Transporteur qui n'auront pas fait l'objet d'un débat spécifique dans le cadre de notre preuve écrite. Notre mémoire se veut un complément au rapport de notre expert monsieur William K. Marshall joint aux présentes.

D'ailleurs, sur la question de la réciprocité et de l'obligation pour le Transporteur d'avoir des *Tarifs et conditions* qui respectent les dispositions du *pro forma* OATT (soit « substantially conform or are superior to the revised pro format OATT »), nous vous référons plus spécifiquement au rapport d'expertise de monsieur Marshall joint aux présentes.

## **2. LES OBJECTIFS PRINCIPAUX VISÉS PAR L'ORDONNANCE 890 DE LA FERC**

Dès la première page de l'ordonnance 890 de la FERC, on note que :

« The Commission amends its regulations and the *pro forma* open access transmission tariff (*pro forma* OATT), adopted in Order Nos 888 and 889, to remedy opportunities for undue discrimination and address deficiencies in the *pro forma* OATT that have become apparent since the issuance of these orders. » (Nos soulignés)

L'objet de l'ordonnance 890 y est décrit de la façon suivante :

« THE PURPOSE OF THE FINAL RULE :

- To strengthen the *pro forma* OATT to ensure that it achieves its original purpose of remedying undue discrimination.
- To provide greater specificity in the *pro forma* OATT to reduce opportunities for the exercise of undue discrimination, make undue discrimination easier to detect, and facilitate the Commission's enforcement.
- To increase transparency in the rules applicable to planning and use of the transmission system. »

Au sommaire de l'ordonnance 890 avant la table des matières on peut lire:

« Summary: The Federal Energy Regulatory Commission is amending the regulations and the *pro forma* open access transmission tariff adopted in Order Nos. 888 and 889 to ensure that transmission services are provided on a basis that is just, reasonable and not unduly discriminatory or preferential. The final rule is designed to: (1) strengthen the *pro forma* open-access transmission tariff, or OATT, to ensure that it achieves its original purpose of remedying undue discrimination; (2) provide greater specificity to reduce opportunities for undue discrimination and facilitate the Commission's enforcement; and (3) increase transparency in the rules applicable to planning and use of the transmission system. »

Il s'agit de la base et du fondement même de l'ensemble des changements proposés à cette ordonnance, qu'il s'agisse de questions relatives à l'uniformité et à la transparence pour le calcul de la capacité de transfert disponible ou encore en ce qui a trait au processus de planification des installations de transport.

Au paragraphe 39 de l'ordonnance, nous prenons acte également des commentaires suivants :

« 39. The Commission concludes that reforms are needed to address deficiencies in the pro forma OATT that have become apparent since 1996, by limiting remaining opportunities for undue discrimination. As the Commission found in Order No. 888, it is in the economic self-interest of transmission monopolists, particularly those with high-cost generation assets, to deny transmission or to offer transmission on a basis that is inferior to that which they provide to themselves. Such an incentive can lead to unduly discriminatory behavior against third parties, particularly if public utilities have unnecessarily broad discretion in the application of their tariffs. » (Nos soulignés)

Ainsi, la question des risques de discrimination induite et l'importance de la transparence est au cœur de l'ensemble des modifications apportées par la FERC et doit donc être considérée dans l'ensemble de l'analyse des modifications proposées au texte des *Tarifs et conditions* du Transporteur.

### **3. LE PROCESSUS DE PLANIFICATION DES INSTALLATIONS DE TRANSPORT**

Tel qu'indiqué en préambule à notre demande de renseignements (HQT-8, document 3, p. 3), l'ordonnance 890 de la FERC consacre près de 100 pages de cette ordonnance à la question du processus de planification des installations de transport. En vertu de cette ordonnance, une obligation est créée à l'égard d'un transporteur et selon nous, à l'égard du Transporteur d'établir un processus de planification des installations de transport qui soit coordonné, ouvert et transparent avec son réseau, ses clients de service point à point et toute autre partie intéressée incluant la coordination avec les systèmes qui lui sont interconnectés.

Tel qu'indiqué par notre expert monsieur Marshall, dès l'ordonnance 888, la FERC énonçait déjà être en faveur d'un processus par lequel la planification se ferait de façon conjointe avec les clients.

Cette nouvelle et importante obligation découle de certains constats effectués à l'égard des dispositions considérées comme inadéquates en matière de planification dans le *pro forma* OATT tel qu'il existait avant les ordonnances 890. L'extrait suivant de l'ordonnance 890 (paragraphe 57) est fort pertinent à ce sujet :

« 57. The Commission concludes that reforms are needed to ensure that transmission infrastructure is evaluated, and if needed, constructed on a nondiscriminatory basis and is otherwise sufficient to support reliable and economic service to all eligible customers. As noted above, vertically-integrated utilities do not have an incentive to expand the grid to accommodate new entries or to facilitate the dispatch of more efficient competitors. Despite this, the existing pro forma OATT contains very few requirements regarding how transmission planning should be conducted to ensure that undue discrimination does not occur. » (Nos soulignés)

Le Transporteur demande à la Régie d'approuver que toutes ces nouvelles conditions ne s'appliquent pas à lui ni aux *Tarifs et conditions* compte tenu que le contexte québécois serait, selon lui, fort différent.

On doit plutôt comprendre que le Transporteur ne veut pas introduire ces nouvelles conditions aux *Tarifs et conditions*. Le Transporteur, selon nous, omet les principes de base de l'ordonnance 890 qui prône la transparence et la mise en place d'un processus de planification ouvert et coordonné pour éviter les situations de discrimination induite qui peuvent survenir lorsqu'il s'agit d'entité verticalement intégrée.

En sus des commentaires et conclusions formulés par notre expert à l'effet que le processus actuel ne répond pas aux différentes conditions mises de l'avant par la FERC, nous tenons à ajouter que le processus actuel est loin d'être aussi transparent, ouvert et coordonné que le Transporteur peut le prétendre.

Par exemple, en avril 2008, en consultant le site internet OASIS du Transporteur, nous avons constaté qu'il y avait une nouvelle étude d'impact pour le transit de 1200 MW sur un nouveau chemin appelé Québec – New Hampshire. Il semble que ce soit la première divulgation publique au Québec de l'intention d'Hydro-Québec de créer une nouvelle ligne d'interconnexion avec la Nouvelle-Angleterre.

Or, plusieurs mois auparavant, en décembre 2007, le New England ISO a rendu public sur son site web le contenu de plusieurs présentations traitant du projet de construction d'une ligne de transport d'électricité en provenance du Québec. Ces documents ont été présentés lors du Planning Advisory Committee (PAC) Meeting des 17 et 18 décembre 2007 (voir lien suivant : [http://www.iso-ne.com/committees/comm\\_wkgrps/prtcpnts\\_comm/pac/mtrls/2007/dec182007/index.html](http://www.iso-ne.com/committees/comm_wkgrps/prtcpnts_comm/pac/mtrls/2007/dec182007/index.html).) Le Planning Advisory Committee est directement lié aux obligations associées à l'annexe K de l'OATT en vigueur dans le New England ISO. On peut remarquer que le Transporteur a participé à cette rencontre en y faisant une présentation. Il fut de nouveau question de la nouvelle ligne lors du PAC du 30 avril 2008 (voir lien suivant : [http://www.iso-ne.com/committees/comm\\_wkgrps/prtcpnts\\_comm/pac/mtrls/2008/apr302008/index.html](http://www.iso-ne.com/committees/comm_wkgrps/prtcpnts_comm/pac/mtrls/2008/apr302008/index.html), voir entre autres les documents déposés par Northeast Utilities).

Par ailleurs, à notre connaissance, la présente cause tarifaire R-3669-2008, Phase 1, pourtant déposée en date du 29 juillet 2008, n'a pas fait référence au développement prévu de cette ligne et ce, même si les documents de planification du Transporteur font état des investissements prévus sur un horizon de 10 ans. Ne serait-il pas plus efficace, juste et équitable d'avoir un processus par lequel tous les intervenants au marché seraient informés des intentions de développement du Transporteur en même temps?

Il est important de noter que comparativement aux réseaux voisins (l'Ontario, New York, la Nouvelle-Angleterre et prochainement le Nouveau-Brunswick) le réseau de TransÉnergie est le seul à ne pas avoir d'annexe K. Cette situation désavantage les participants du marché québécois qui ont, en ce qui a trait aux interconnexions, moins d'information que les participants de marché des réseaux voisins. Par ailleurs, cela pose également différents problèmes au niveau de la règle de la réciprocité.

Nous estimons qu'un processus ouvert et transparent serait à l'avantage de tous les clients et participants du marché et assurerait une plus grande compétitivité. Rien n'empêche, selon nous, la tenue de rencontres avec les participants du marché où il y aurait une véritable concertation et de l'échange d'informations au niveau de la planification des installations de transport du Transporteur comme il semble déjà être le cas avec certains réseaux voisins.

Il y a aussi lieu de rappeler que dans le cadre d'une audience en vertu de l'article 73, le Transporteur présente à la Régie un investissement précis sans que l'ensemble des intervenants du marché puissent véritablement y apporter des modifications majeures. En effet, le cadre strict d'une audience ne permet pas un échange fluide entre les participants qui permettrait de modifier le projet de façon importante, comme par exemple, l'ajout de capacité d'une interconnexion pour permettre à un autre producteur d'utiliser ce nouveau lien. Par ailleurs, l'autorisation de la Régie est souvent requise après le début des constructions des installations requises et après que des engagements interviennent entre le Transporteur et ses partenaires d'affaires. Aussi, tel qu'indiqué plus haut, il y aurait un net avantage à ce que d'autres puissent dès le début du processus signifier leur intérêt à participer au développement de tels projets. De cette façon, on éviterait toute discrimination possible conformément aux buts et objectifs de l'ordonnance 890 de la FERC.

Nous notons ce qui suit à la séquence des événements dans le dossier de la ligne de l'interconnexion avec l'Ontario qui a été déposé par le Transporteur à la Régie le 26 septembre 2007, selon la décision D-2008-030, à la p. 4 :

« À la suite des événements climatiques de janvier 1998, plusieurs projets ont été envisagés afin de sécuriser l'alimentation électrique du Québec dont la construction d'une interconnexion avec l'Ontario à 315-240 kV au poste Outaouais, comprenant un poste convertisseur d'une capacité de 1 250 MW, ainsi que des infrastructures connexes. Cette construction, qui est en cours actuellement et dont l'achèvement est prévu pour avril 2009, a été autorisée par le gouvernement du Québec par le Décret 1450-2000.

Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (le Producteur) a déposé en avril 2005 une demande de service de transport ferme de point à point à long terme pour une capacité réservée de 1 250 MW vers l'Ontario par l'entremise de cette nouvelle interconnexion. En octobre 2006, le Producteur et le Transporteur ont signé une convention de service de transport ferme de point à point à long terme pour une capacité réservée de 1 250 MW vers l'Ontario. »

Le Transporteur soumet dans sa preuve (HQT-1, document 1, p. 14) que la Régie a mis en place deux procédures distinctes d'examen de plaintes. Force est de constater qu'il s'agit d'un processus qui n'est pas aussi ouvert que souhaité, les documents relatifs à ces dossiers n'étant pas disponibles sur le site de la Régie de façon électronique. Une présence physique à la Régie est requise pour pouvoir obtenir les documents relatifs aux plaintes déposées contre le Transporteur sur format papier uniquement. De plus, les décisions procédurales entourant le traitement de ces plaintes ne sont pas divulguées sur le site internet de la Régie ce qui rend difficile le suivi de ces dossiers par les autres parties pouvant être intéressées à assister aux audiences. De façon générale, les sujets traités dans le cadre de ces plaintes peuvent avoir un impact important à l'égard des participants de marché en ce qui a trait à l'application des *Tarifs et conditions*. De plus, sans vouloir porter de blâme à l'égard du processus réglementaire, il s'agit somme toute d'une démarche qui peut s'avérer assez longue. Il n'y a qu'à penser aux dossiers de plaintes impliquant présentement Newfoundland and Labrador Hydro. À la lumière de ces commentaires et surtout ce qui est visé par les différents principes de l'ordonnance de la FERC, nous estimons que le processus actuel d'examen de plaintes ne répond pas à ce qui est requis selon les ordonnances de la FERC. Aussi, l'adoption d'une annexe K qui encadrerait la planification du réseau permettrait un allègement réglementaire évident puisqu'une grande partie du débat se ferait en groupe de travail similaire au PAC du New England ISO mentionné ultérieurement dans le présent texte.

Finalement, il va sans dire que la décision du Transporteur de ne pas inclure l'annexe K et les principes qui y sont reliés dans les *Tarifs et conditions* proposés a des répercussions sur bon nombre de dispositions comme par exemple :

- l'article 2.2 portant sur les droits de renouvellement et la différence quant à la mise en vigueur de cet article qui réfère au dépôt de l'annexe K dans l'OATT *pro forma* de la FERC ;
- l'article 15.4 prévoyant les services fermes et conditionnels et la nouvelle répartition de la production n'a nullement été modifié pour tenir compte des nouvelles obligations en matière de processus de planification et l'ajout de l'annexe K ;
- l'article 16.1 portant sur les conditions à respecter par les clients du service de transport n'a pas été modifié pour tenir compte du processus de planification ;
- l'article 17.2 intitulé « Demande complète » n'a pas fait l'objet de modification tel que proposé dans l'OATT *pro forma* de FERC ;
- l'article 28.2 portant sur les responsabilités du Transporteur n'a pas non plus été ajusté ;
- l'article 31.6 sur la mise à jour des renseignements sur la charge et les ressources n'a pas été modifié ;
- au niveau de la partie IV des *Tarifs et conditions* il en va de même pour les articles 36.3, 36.5, 37, 38, 38.2, 38.3, 38.5 et 40.3 ;

#### **4. CESSION OU REVENTE DE CAPACITÉ**

Dans sa preuve à l'égard des modifications proposées, le Transporteur n'explique pas pourquoi le délai du 1<sup>er</sup> octobre 2010 (proposé par la FERC) pour la date limite de retrait du plafond devrait être justifié lorsque l'on considère la date éventuelle d'entrée en vigueur des *Tarifs et conditions*.

Aussi, dans sa preuve, le Transporteur mentionne (fiche de l'article 23.1) :

« D'autre part, FERC refuse d'appliquer aux affiliés du Transporteur pour la revente des conditions différentes de celles qui s'appliquent à des tiers car cela ne ferait que limiter inutilement la fluidité du marché. »

Devons-nous comprendre que la revente pourra se faire sans aucun problème entre les « entités affiliées » du Transporteur ? Et si oui, quel est l'impact de cette modification à l'égard des tiers ? Le Transporteur ne nous fournit aucune preuve à cet égard. Nous avons également d'autres questionnements quant à la modification demandée. Au niveau de l'article 23.3, il est prévu que toutes les ventes et les cessions de capacité doivent être effectuées par l'entremise du site OASIS du Transporteur, ou affichées sur celui-ci, au plus tard à la date de début du service faisant l'objet de la nouvelle cession. Par ailleurs, le Transporteur indique que les revendeurs peuvent également se servir du site OASIS du Transporteur pour afficher la capacité de transfert disponible pour la revente.

À une question formulée par UC dans le cadre de sa demande de renseignements (HQT-8, document 8, p. 7), le Transporteur précise que rien n'empêche un revendeur de publiciser par tout autre moyen ou d'informer les cessionnaires éventuels de la disponibilité du service à céder.

L'on comprend de ce qui précède que selon le Transporteur, un revendeur respecterait les dispositions de l'article 23.3 s'il convenait de conditions de vente ou de cession d'une capacité de transfert directement avec un tiers sans l'afficher préalablement sur le site OASIS. Dans le contexte où le Transporteur propose que cet article puisse s'appliquer à ses « entités affiliées », nous estimons que cela risque de créer des situations potentielles de discrimination. Il y a lieu de revoir la portée des modifications proposées à la lumière de la situation particulière du « Transporteur » et de ses « entités affiliées ».

## **5. SERVICES FERMES ET CONDITIONNELS ET NOUVELLE RÉPARTITION DE LA PRODUCTION**

Le Transporteur, à la pièce HQT-1, document 1, p. 22-23, mentionne qu'il propose de modifier l'article 15.4 des *Tarifs et conditions* pour offrir, aux clients du service ferme à long terme de point à point, un service ferme conditionnel tel que prévu par l'ordonnance 890. Le Transporteur ajoute qu'il pourra évaluer la « possibilité d'offrir une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage, de celle du client ou de celle en provenance d'un tiers qui y aura consenti, comme solution de rechange aux ajouts au réseau qui seraient requis pour offrir le service de transport ferme à long terme. »

En demande de renseignements, nous avons demandé au Transporteur d'expliquer d'où venait cette possibilité d'offrir une nouvelle répartition (HQT-8, document 3, p. 14-15). À notre avis, le Transporteur n'explique pas pourquoi celui-ci serait justifié d'effectuer une répartition en fonction des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur par opposition à l'expression « sur son réseau de transport ».

À l'égard de cette problématique, nous vous référons aux commentaires formulés par notre expert dans son rapport d'expertise joint aux présentes.

## **6. ACQUISITION DU SERVICE DE TRANSPORT : DÉLAI POUR ÉTUDES D'IMPACTS, PROLONGATION POUR COMMENCEMENT DU SERVICE ET PRIORITÉ DES RÉSERVATIONS**

Dans le cadre de l'ordonnance 890 de la FERC, pour inciter les fournisseurs de transport à respecter les délais pour les études d'impacts, des pénalités sont prévues pour le non-respect systématique des délais d'étude. Pour sa part, le Transporteur à l'article 19.9 des *Tarifs et conditions* ne propose pas d'appliquer la pénalité prévue à l'ordonnance 890 puisque selon lui celle-ci n'a aucun impact sur la disponibilité des ressources qui interviennent dans la réalisation des études d'impacts. Nous estimons qu'une pénalité devrait être prévue conformément à l'ordonnance 890 de la FERC. Nous croyons qu'il doit y avoir une sanction à défaut pour le Transporteur de procéder avec diligence à la réalisation des études d'impacts.

## **7. AUTRES MODIFICATIONS**

Il existe certaines autres modifications qui nécessitent quelques commentaires :

- EBMI est d'avis que les éléments composant les formules de calcul de la capacité de transfert décrites à l'annexe C devraient être expliqués d'avantage. En effet, les modalités d'application des composantes incluses dans les équations devraient être spécifiées afin d'éviter toute ambiguïté. Une simple définition n'est pas suffisante pour avoir une bonne compréhension des calculs.
- Acquisition du service de transport (priorité de réservation)

La Régie dans sa demande de renseignements (HQT-8, document 1, p. 15) indique ceci en préambule :

« Préambule :

La modification prévue aux Tarifs et conditions prévoit que la priorité sera accordée à la demande ou à la réservation du client admissible qui offre le prix le plus élevé, avant de tenir compte de la date et de l'heure de la demande et de la réservation. Par ailleurs, dans la description de l'impact de la modification, le Transporteur précise *qu'au Québec, la priorité possible en fonction du prix ne s'applique pas, puisque la Régie n'autorise pas le Transporteur à accorder ce rabais.* »

Ainsi, à la lumière de ce qui précède, la Régie s'interroge en ce qui a trait à la justification du texte concernant la priorité accordée à la demande ou à la réservation du client offrant le prix le plus élevé dans le contexte où la priorité en fonction du prix ne s'applique pas au Québec.

Le Transporteur répond de façon laconique :

« Il s'agit du texte approuvé par la FERC qui ne présume en aucune façon de la discrétion que pourrait exercer la Régie quant aux prix applicables aux services de transport. »

Il y aurait lieu de revoir la modification proposée dans la mesure où cela n'est pas applicable en l'espèce.

Dans la même série de questions, la Régie demande au Transporteur de fournir un tableau des priorités d'utilisation des interconnexions. À la lumière de ce tableau et de l'article 4 des *Tarifs et conditions*, nous estimons qu'une modification devrait être apportée à l'article 4 pour que devienne disponible sur OASIS la capacité de transfert disponible pour des points de transfert à partir d'un point interne au Québec. Un exemple d'un point interne pourrait être celui d'un producteur privé désirant se connecter au réseau en faisant une demande de service de transport de point à point. Comme le Transporteur n'affiche pas l'ensemble des ressources internes désignées du Distributeur pour l'alimentation de la charge locale, il est faux de prétendre que l'ensemble des participants ont un accès ouvert et disponible au même moment ce qui peut donner lieu à de la discrimination induite. Le fait que le Distributeur et le Producteur n'indiquent pas non plus chacune des centrales et/ou contrats de long terme servant à fournir l'électricité patrimoniale soulève des interrogations quant à la fiabilité de l'alimentation de la charge locale et/ou à l'égard de la légitimité des ventes de capacité du Producteur à l'externe.

## **8. CONCLUSION**

À la lumière de ce qui précède et du rapport de notre expert, nous recommandons que certaines des modifications proposées par le Transporteur et surtout l'absence de modifications (annexe K) soient revues et considérées par la Régie pour s'assurer de la conformité du texte des *Tarifs et conditions* avec l'ensemble des ordonnances de la FERC 890.