

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2010-160	P-130-001 et P-130-003	20 décembre 2010
------------	---------------------------	------------------

PRÉSENTS :

Marc Turgeon

Michel Hardy

Richard Lassonde

Régisseurs

Énergie Brookfield Marketing Inc.

Demanderesse

et

Hydro-Québec

Défenderesse

Décision finale

Plaintes déposées en vertu de l'article 86 de la Loi sur la Régie de l'énergie

DÉCISION

1. L'INTRODUCTION

[1] Le 15 mars 2010, Énergie Brookfield Marketing Inc. (EBMI) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une plainte (P-130-001) dans laquelle elle conteste une décision d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur).

[2] Cette décision, transmise à EBMI le 11 mars 2010, porte sur le refus par le Transporteur de renouveler deux conventions de transport ferme de 43 MW et 68 MW (incluant les pertes de transport) sur le chemin MATI-HQT-NE (les Conventions MATI-NE) pour la période du 1^{er} avril 2010 au 31 mars 2011. La plainte comprend également une demande d'ordonnance de mesures de sauvegarde afin de permettre à EBMI de continuer d'utiliser les services de transport jusqu'à ce qu'une décision finale soit rendue¹.

[3] Le 9 juin 2010, EBMI dépose à la Régie une deuxième plainte (P-130-003) dans laquelle elle conteste une décision du 21 mai 2010 du Transporteur.

[4] Cette seconde plainte porte sur le refus par le Transporteur de reconduire deux conventions de service de transport ferme de 105 MW chacune (incluant les pertes de transport) sur le chemin ON-HQT-NE (les Conventions ON-NE) pour la période du 2 septembre 2010 au 1^{er} septembre 2011. La plainte comprend aussi une demande d'ordonnance de mesures de sauvegarde afin de permettre à EBMI de continuer d'utiliser les services de transport jusqu'à ce qu'une décision finale soit rendue. EBMI demande également à la Régie d'entendre cette plainte en même temps que la plainte P-130-001².

2. LA PROCÉDURE

[5] Le 25 mars 2010, la Régie entend les parties en audience sur la demande d'ordonnance de mesures de sauvegarde relative au dossier P-130-001. Les parties

¹ Dossier P-130-001, pièce B-1, demande, pages 17 et 19.

² Dossier P-130-003, pièce B-1, demande, pages 18 et 20.

déposent un projet d'ordonnance de sauvegarde qu'elles demandent à la Régie d'entériner. Le jour même, la Régie rend la décision D-2010-031 dans laquelle elle rend une ordonnance de mesures de sauvegarde permettant à EBMI de continuer d'utiliser les services de transport ferme sur le chemin MATI-HQT-NE à partir du 1^{er} avril 2010, et ce, jusqu'à ce qu'une décision finale soit rendue.

[6] Le 21 mai 2010, le Transporteur demande la suspension de l'audition de la plainte P-130-001 dans l'attente de la décision finale à intervenir dans le cadre du dossier tarifaire R-3669-2008 Phase 2.

[7] Le 28 mai 2010, EBMI s'oppose à la demande de suspension du Transporteur et soumet ses arguments à cet égard.

[8] Le 3 juin 2010, le Transporteur réplique aux arguments d'EBMI. Le 7 juin 2010, EBMI soumet certains commentaires additionnels.

[9] La Régie, par la décision D-2010-075 du 11 juin 2010, rejette la demande de suspension de l'audition et convoque les parties à une rencontre préparatoire.

[10] Le 21 juin 2010, la Régie tient la rencontre préparatoire pour discuter, notamment, d'un calendrier de traitement des deux dossiers de plainte. Lors de cette rencontre, les deux parties conviennent que les plaintes P-130-001 et P-130-003 devraient être réunies aux fins de l'audience orale.

[11] Le 9 juillet 2010, les parties soumettent un projet d'ordonnance de mesures de sauvegarde pour le dossier P-130-003 qu'elles demandent à la Régie d'entériner. Le 14 juillet 2010, la Régie, par la décision D-2010-089, accueille la demande d'ordonnance de mesures de sauvegarde pour permettre à EBMI de continuer d'utiliser le service de transport sur le chemin ON-HQT-NE jusqu'à ce qu'une décision finale soit rendue.

[12] Le 14 juillet 2010, la Régie rend également la décision D-2010-090 dans laquelle elle accepte la réunion des plaintes P-130-001 et P-130-003 pour l'audience orale et fixe le calendrier de traitement des dossiers.

[13] Le 7 septembre 2010, le Transporteur dépose une affirmation solennelle au soutien de sa demande de traitement confidentiel des annexes 2, 3, 5, 6 et 11 du dossier d'examen interne de la plainte P-130-001, et des annexes 2, 3, 5, 6 et 9 du dossier d'examen interne de la plainte P-130-003.

[14] L'audience orale des plaintes se déroule du 14 au 17 septembre 2010 inclusivement.

3. LES FAITS

[15] EBMI est un client du Transporteur, actif 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.

[16] EBMI est le deuxième client en importance du service de transport de point à point du Transporteur. Les conditions de ce service qui lui sont applicables à ce titre sont prévues à la Partie II des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (les Tarifs et conditions)³.

[17] Les 5 et 9 janvier 2007, EBMI dépose deux demandes de service de transport ferme à long terme de point à point pour des capacités respectives de 43 MW et 68 MW (incluant les pertes de transport) sur le chemin MATI-HQT-NE⁴. Les demandes sont acceptées par le Transporteur et les conventions de service sont signées le 31 janvier 2007 pour un service débutant le 1^{er} avril 2007 et se terminant le 31 mars 2008⁵.

[18] Le 2 août 2007, EBMI dépose deux demandes de service de transport ferme à long terme de point à point de 105 MW chacune (incluant les pertes de transport) sur le chemin ON-HQT-NE⁶. À la suite d'une étude d'impact complétée par le Transporteur en mai

³ Dossier P-130-001, pièce B-1, demande, allégué n° 4.

⁴ Dossier P-130-001, pièce B-1, demande, allégué n° 20.

⁵ Dossier P-130-001, pièce B-1, EBMI-2.

⁶ Dossier P-130-003, pièce B-1, demande, allégué n° 28.

2008, ce dernier accepte les demandes de service d'EBMI⁷. Les conventions sont signées le 12 juin 2008 pour un service débutant à la plus éloignée des dates suivantes, le 1^{er} juin 2009 ou la date de mise en service de l'interconnexion entre l'Ontario et le Québec, représentée par le chemin ON-HQT, et se terminant un an après le début du service⁸. Finalement, la date de fin du service de transport a été fixée au 2 septembre 2010⁹.

⁷ Dossier P-130-003, pièce B-1, demande, allégué n° 29.

⁸ Dossier P-130-003, pièce B-1, EBMI-6.

⁹ Dossier P-130-003, pièce B-1, demande, allégués n^{os} 30 et 31.

[19] Entre décembre 2007 et novembre 2008, EBMI souscrit des droits de service de transport ferme à long terme du côté américain, pour des capacités réservées totalisant 282 MW jusqu'en 2013¹⁰.

[20] Le 14 janvier 2008, EBMI demande le renouvellement des Conventions MATI-NE pour la période du 1^{er} avril 2008 au 31 mars 2009¹¹.

[21] Le 4 mars 2008, le Transporteur accepte cette demande, tel qu'il appert des inscriptions affichées sur le site OASIS (*Open Access Same-time Information System*) du Transporteur et des lettres de ce dernier¹². Le Transporteur précise, dans ses lettres, que la durée de vie de l'interconnexion étant limitée, une étude d'impact sera éventuellement requise afin d'identifier le coût d'ajouts au réseau lors d'une demande subséquente de renouvellement.

[22] Du 23 décembre 2008 au 31 janvier 2009, le Transporteur affiche l'avis suivant sur son site OASIS :

« 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 [...]»¹³.

[23] Le 20 janvier 2009, EBMI demande le renouvellement des Conventions MATI-NE pour la période du 1^{er} avril 2009 au 31 mars 2010. Le 4 mars 2009, le Transporteur

¹⁰ Dossier P-130-001, pièce B-1, demande, allégué n° 83 et pièce A-12-2, notes sténographiques (NS) du 15 septembre 2010, volume 2, pages 95 à 98.

¹¹ Dossier P-130-001, pièce B-1, demande, allégué n° 41 et pièce B-1, EBMI-8.

¹² Dossier P-130-001, pièces B-1, EBMI-8 et EBMI-9.

¹³ Dossier P-130-001, pièce B-1, EBMI-18.

accepte cette demande avec les mêmes réserves mentionnées dans la lettre du 4 mars 2008, en ce qui a trait à la durée de vie de l'interconnexion¹⁴.

[24] Le 1^{er} juillet 2009, un service de transport ferme à long terme souscrit par Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (le Producteur), débute sur le chemin HQT-NE pour une capacité de 1 200 MW et une durée de 35 ans. Le Producteur a transmis la demande pour ce service le 20 janvier 2006¹⁵.

[25] Du 8 juillet au 9 août 2009, le Transporteur affiche l'avis suivant sur son site OASIS :

« Harmonisation des capacités de transport

Le présent avis fait suite à l'avis publié par le Transporteur sur OASIS le 23 décembre 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 Transporteur¹⁶. »

[26] Le 19 janvier 2010, EBMI demande le renouvellement des Conventions MATI-NE, tel qu'il appert des inscriptions affichées sur le site OASIS du Transporteur et de la lettre d'EBMI datée du 20 janvier 2010¹⁷.

[27] Le 12 février 2010, le Transporteur avise EBMI de son refus de renouveler les Conventions MATI-NE à compter du 1^{er} avril 2010, au motif suivant :

¹⁴ Dossier P-130-001, pièce B-1, EBMI-10.

¹⁵ Dossier P-130-001, pièce B-1, demande, allégué n° 29 et pièce B-1, EBMI-5.

¹⁶ Dossier P-130-001, pièce B-1, EBMI-19.

¹⁷ Dossier P-130-001, pièce B-1, demande, allégué n° 47 et pièce B-1, EBMI-11.

« [...] *L'analyse des capacités de transport ferme sur ce chemin [MATI-NE] 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 [...]* ¹⁸. »

[28] Le 22 février 2010, EBMI soumet sa demande de renouvellement des Conventions ON-NE pour une période d'un an débutant le 2 septembre 2010, tel qu'il appert des inscriptions affichées sur le site OASIS du Transporteur¹⁹.

[29] Le 25 février 2010, EBMI soumet au Transporteur une plainte à l'encontre de sa décision du 12 février 2010 de refuser le renouvellement des Conventions MATI-NE²⁰.

[30] Le 11 mars 2010, le Transporteur informe EBMI qu'il maintient sa décision communiquée le 12 février 2010 de refuser les deux demandes de renouvellement de service de transport annuel ferme sur le chemin MATI-HQT-NE pour la période du 1^{er} avril 2010 au 31 mars 2011²¹.

[31] Le 15 mars 2010, EBMI dépose à la Régie une plainte (P-130-001) à l'encontre de la décision du Transporteur du 11 mars 2010 concernant le refus de renouvellement des Conventions MATI-NE.

[32] Le 23 mars 2010, le Transporteur informe EBMI que les demandes de renouvellement des Conventions ON-NE seront éventuellement traitées de la même manière que les demandes de renouvellement des Conventions MATI-NE. De plus, le Transporteur précise que la date de fin du service de transport actuel sur le chemin ON-NE sera au plus tôt le 2 septembre 2010, cette date devant vraisemblablement être prolongée en raison de travaux au site de l'interconnexion Outaouais prévus du 19 avril au 10 mai 2010²².

¹⁸ Dossier P-130-001, pièce B-1, EBMI-12.

¹⁹ Dossier P-130-003, pièce B-1, EBMI-5.

²⁰ Dossier P-130-001, pièce B-1, EBMI-16.

²¹ Dossier P-130-001, pièce B-1, EBMI-17.

²² Dossier P-130-003, pièce B-1, EBMI-2.

[33] Le 13 mai 2010, EBMI soumet au Transporteur une plainte concernant le refus du renouvellement des Conventions ON-NE²³.

[34] Le 21 mai 2010, le Transporteur informe EBMI du maintien de sa position de refuser le renouvellement des Conventions ON-NE²⁴.

[35] Le 9 juin 2010, EBMI dépose à la Régie une deuxième plainte (P-130-003) à l'encontre de la décision du Transporteur du 21 mai 2010.

4. LES PLAINTES

[36] Les conclusions recherchées par EBMI dans le cadre de la plainte P-130-001 qui demeurent pertinentes sont les suivantes :

« [...] »

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 1er 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 [sic, D-2009-015] et D-2009-023 pour une capacité réservée de 111/106 MW. »*

[37] Quant à la plainte P-130-003, les conclusions recherchées qui demeurent pertinentes sont les suivantes :

²³ Dossier P-130-003, pièce B-1, EBMI-13.

²⁴ Dossier P-130-003, pièce B-1, EBMI-14.

« [...]

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

***ORDONNER** au Transporteur, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité, de reconduire pour la période du 2 septembre 2010 au 1^{er} septembre 2011, les Conventions de service ON-HQT-NE (EBMI-6) 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 ON-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 totalisant 210/200 MW ».*

[38] La Régie précise que la version des Tarifs et conditions applicable à la plainte P-130-003 est celle approuvée par les décisions D-2010-032 et D-2010-041, et non celle approuvée par les décisions D-2009-018 et D-2009-023.

[39] De plus, la Régie comprend que la période de renouvellement pour la plainte P-130-003 devrait être du 22 octobre 2010 au 21 octobre 2011 plutôt que du 2 septembre 2010 au 1^{er} septembre 2011, conformément à l'entente soumise par les parties pour les fins de l'ordonnance de mesures de sauvegarde²⁵.

5. LES OBJECTIONS PRISES SOUS RÉSERVE

[40] La Régie a pris sous réserve une objection d'EBMI et deux objections du Transporteur lors de l'audience.

[41] EBMI s'est objectée à une question posée au témoin du Transporteur à propos d'une affirmation d'EBMI à l'effet que le Transporteur aurait avantage indûment le Producteur. Selon EBMI, cette question amènerait le témoin de fait à formuler une

²⁵ Dossier P-130-003, pièce C-1-6.

opinion. La Régie constate que la réponse fournie par le témoin ne relève pas de l'opinion²⁶. Par conséquent, l'objection est rejetée.

[42] La première objection du Transporteur portait sur la production en preuve de certains documents déposés dans le cadre d'autres dossiers sous examen devant la Régie, soit les dossiers R-3669-2008 Phase 2 et R-3699-2009. Toutefois, cette objection n'a plus à être tranchée, puisque les parties se sont entendues sur une alternative à la production de ces documents, soit par le biais d'admissions de la part du Transporteur²⁷.

[43] La deuxième objection du Transporteur portait sur la production en preuve d'un document intitulé « *ISO New England Inc. Transmission, Markets and Services Tariff* » (tarif ISO-NE). EBMI cherche, par le dépôt de ce document, à démontrer que ISO-NE (*Independent System Operator New England*) ne considère pas nécessaire de coordonner le calcul des ATC (*Available Transfer Capability* ou capacité de transport disponible) avec le réseau du Transporteur, compte tenu de la nature technique de l'interconnexion à courant continu entre les deux réseaux.

[44] Au paragraphe 127, la Régie s'exprime sur l'opportunité de traiter, dans les présents dossiers, de l'implantation par le Transporteur d'une approche fondée sur l'harmonisation des interconnexions en fonction des capacités de réception des réseaux voisins (l'implantation de l'harmonisation). Dans le contexte des allégués des plaintes, la Régie juge que le tarif ISO-NE est admissible en preuve et rejette l'objection du Transporteur. Toutefois, pour les motifs exposés plus loin, la Régie considère que ce document n'est pas déterminant aux fins de la présente décision.

6. LA POSITION DES PARTIES

6.1 EBMI

²⁶ Dossier P-130-001, pièce A-12-3, NS du 16 septembre 2010, volume 3, pages 90 et 91.

²⁷ Dossier P-130-001, pièce A-12-3, NS du 16 septembre 2010, volume 3, pages 142 à 147.

[45] EBMI adopte une position commune pour les deux dossiers de plainte P-130-001 et P-130-003.

[46] Elle soumet que ses demandes de service sur les chemins MATI-HQT-NE et ON-HQT-NE ont été jugées complètes et acceptées par le Transporteur, sans restriction ni condition²⁸.

[47] EBMI estime avoir droit au renouvellement de ses conventions en application de l'article 2.2 des Tarifs et conditions. Cet article a été approuvé par la Régie dans toutes les versions des Tarifs et conditions depuis son approbation initiale (décisions D-2002-286 et D-2003-12). Le libellé de l'article 2.2 se retrouvant aux Tarifs et conditions présentement en vigueur en vertu des décisions D-2009-015 et D-2009-023 n'a pas connu d'amendements significatifs²⁹. L'article 2.2 se lit comme suit :

« 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. »

[48] EBMI prétend que le droit de renouvellement 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. Une fois la demande accordée, le client est en droit d'exiger la reconduction de

²⁸ Dossier P-130-001, pièce B-1, demande, allégué n° 22; dossier P-130-003, pièce B-1, demande, allégué n° 32.

²⁹ Dossier P-130-001, pièce B-1, demande, allégué n°s 114 et 115.

son service quelles que soient les contraintes qui pourraient survenir postérieurement sur le réseau du Transporteur³⁰.

[49] EBMI soutient que les textes des articles 2.2 et 13.6 des Tarifs et conditions applicables en l'espèce ont été calqués en substance sur les dispositions équivalentes approuvées par la *Federal Energy Regulation Commission* (la FERC). Il s'ensuit qu'on ne peut faire abstraction de l'interprétation de la FERC de ces dispositions, notamment sur la question des droits de renouvellement³¹.

[50] EBMI réfère la Régie à certaines sections des Ordonnances 888, 890 et 890-A de la FERC qui traitent du droit de renouvellement des clients de service de transport à long terme. Essentiellement, EBMI soumet que, selon la FERC, lorsqu'un client signe une convention de service ferme à long terme, l'article 2.2 lui accorde un droit perpétuel d'utiliser le service de transport, dans la mesure où le préavis est transmis à l'intérieur du délai de 60 jours prévu. Dans le cas où un transporteur veut limiter le droit à l'exercice du droit de reconduction, la FERC précise que ces limites doivent être inscrites dans la convention initiale et qu'aucune restriction ne peut être apportée ultérieurement. Ainsi, si un problème sur le réseau, postérieur à la signature de la convention, occasionne une insuffisance de capacité de transport disponible, la conséquence n'est pas la perte du droit de reconduction, mais plutôt la réduction du service selon l'article 13.6 des Tarifs et conditions³².

[51] EBMI s'appuie également sur le rapport de son expert, M. Craig Roach, qui a fait l'analyse de plusieurs décisions de la FERC, notamment l'affaire *Exelon Generation Company, LLC c. Southwest Power Pool, Inc.*³³. EBMI soumet que, selon cette décision, un transporteur a l'obligation de maintenir la capacité disponible pour les clients ayant des droits de renouvellement et que les restrictions relatives à ces droits doivent être inscrites dans la convention de service initiale.

[52] En l'espèce, EBMI soumet que les conventions de service signées avec le Transporteur ne comportaient aucune restriction ni condition relative au droit de

³⁰ Dossier P-130-001, pièce B-1, demande, allégués n^{os} 116 et 117.

³¹ Dossier P-130-001, pièce A-12-4, NS du 17 septembre 2010, volume 4, pages 56 à 58.

³² Dossier P-130-001, pièce A-12-4, NS du 17 septembre 2010, volume 4, pages 85 à 91.

³³ Dossier P-130-001, pièce B-22, cahier des plaidoiries d'EBMI, 2^e volume, onglet 4 A, *Exelon Generation Company, LLC c. Southwest Power Pool, Inc.* [99 FERC 61,235].

renouvellement prévu à l'article 2.2 des Tarifs et conditions. La seule restriction à laquelle le Transporteur fait référence dans ses lettres acceptant les demandes de renouvellement a trait à la durée de vie utile de l'interconnexion, ce qui n'est aucunement lié au motif de refus invoqué par le Transporteur en 2010³⁴.

[53] Selon EBMI, une insuffisance de capacité de transport sur le réseau du Transporteur, en raison d'un problème sur le réseau ou d'un événement quelconque ne fait pas perdre le droit de reconduction d'un client en service ferme à long terme. Toutefois, cette situation peut occasionner une réduction de service pour les clients du service de transport ferme à long terme au sens de l'article 13.6 des Tarifs et conditions³⁵. C'est également l'opinion du témoin expert Roach qui s'appuie sur la décision *ConocoPhillips* de la FERC³⁶ pour conclure que, dans un tel cas, il y a lieu d'appliquer une réduction proportionnelle de service à tous les clients de service ferme point à point (« *a pro rata curtailment of all firm customers including firm point-to-point customers* »)³⁷.

[54] Quant à la question de l'harmonisation, EBMI souligne que le Transporteur a décidé seul de réduire sa capacité de transport disponible de 2 000 MW à 1 200 MW, en sachant que cette décision aurait des impacts sur les droits d'EBMI. Malgré tout, le Transporteur n'a pas avisé directement EBMI de cette situation et n'a pas demandé à la Régie d'approuver cet important changement³⁸. EBMI soumet que le Transporteur ne peut modifier des conditions contractuelles par le biais d'avis affichés sur le site OASIS³⁹.

[55] Selon EBMI, le Transporteur a décidé unilatéralement de procéder à l'harmonisation de ses capacités de transport disponibles dans le but de s'assurer que les clients qui détiennent des ententes de service de transport ferme puissent réaliser leurs transactions en tout temps. EBMI soumet qu'une telle approche équivaut à s'immiscer dans le contexte commercial entre des clients⁴⁰.

³⁴ Dossier P-130-001, pièce A-12-4, NS du 17 septembre 2010, volume 4, pages 19 et 20.

³⁵ Dossier P-130-001, pièce A-12-4, NS du 17 septembre 2010, volume 4, pages 85 et 86.

³⁶ Dossier P-130-001, pièce B-13, rapport de l'expert C. Roach, 30 juillet 2010, pages 18 et 19.

³⁷ Dossier P-130-001, pièce B-13, rapport de l'expert C. Roach, 30 juillet 2010, page 18, paragraphe 34.

³⁸ Dossier P-130-001, pièce A-12-4, NS du 17 septembre 2010, volume 4, pages 26 et 27.

³⁹ Dossier P-130-001, pièce A-12-4, NS du 17 septembre 2010, volume 4, page 25.

⁴⁰ Dossier P-130-001, pièce A-12-4, NS du 17 septembre 2010, volume 4, pages 32 et 33.

[56] Enfin, EBMI juge que le Transporteur a modifié la méthodologie de calcul de l'ATC prévue à l'Appendice C des Tarifs et conditions⁴¹ et donc, qu'une autorisation préalable de la Régie était requise⁴².

[57] Par ailleurs, quant à la solution alternative aux plaintes proposée par le Transporteur et consistant à utiliser un produit de service de transport non ferme, EBMI considère que cette question de savoir si un service non ferme est suffisant pour répondre à ses besoins n'est pas pertinente à l'objet de ses plaintes⁴³.

6.2 LE TRANSPORTEUR

[58] Le Transporteur soutient qu'il a traité les demandes de renouvellement d'EBMI en conformité avec les articles 2.2 (Priorité de réservation pour les clients existants du service ferme), 13.2 (Priorité de réservation), 17.5 (Réponse à une demande complète) et avec l'Appendice C (Méthodologie pour évaluer la capacité de transport disponible) des Tarifs et conditions⁴⁴.

[59] Le Transporteur, s'appuyant sur la décision de la FERC, *Tenaska Power Services Co.*⁴⁵, soutient qu'il pouvait utiliser la méthode de son choix pour procéder à l'étude des demandes de renouvellement selon l'article 2.2 des Tarifs et conditions⁴⁶. Le Transporteur fait également référence à deux décisions de la FERC, soit *Long Island Lighting Company*⁴⁷ et *Southwest Power Pool, Inc.*⁴⁸ pour soutenir que l'article 2.2 octroie un droit de priorité de réservation lorsqu'il y a une demande concurrente⁴⁹.

⁴¹ Dossier P-130-001, pièce A-12-4, NS du 17 septembre 2010, volume 4, page 64.

⁴² Dossier P-130-001, pièce B-1, demande, allégué n° 96.

⁴³ Dossier P-130-001, pièce B-11, réponses d'EBMI à la demande de renseignements n° 1 du Transporteur et pièce A-12-1, NS du 14 septembre 2010, volume 1, pages 77 et 78.

⁴⁴ Dossier P-130-001, pièce C-1-20, plan d'argumentation du Transporteur, allégué n° 8.

⁴⁵ *Tenaska Power Services Co. v. Midwest Independent Transmission System Operator, Inc.*, Order on Complaints, Dockets No. EL04-43-000 and EL04-46-000, March 8, 2004, paragraphe 48.

⁴⁶ Dossier P-130-001, pièce C-1-20, plan d'argumentation du Transporteur, allégué n° 9 et pièce A-12-4, NS du 17 septembre 2010, volume 4, page 127.

⁴⁷ *Long Island Lighting Company v. Northeast Utilities Service Company*, Order Denying Complaint and Accepting Termination, Dockets No. EL97-34-000 and ER97-2746-000, June 26, 1997, page 4.

⁴⁸ *Southwest Power Pool, Inc.*, Order on Paper Hearing, Docket No. EL09-40-000, January 21, 2010, paragraphe 28.

⁴⁹ Dossier P-130-001, pièce C-1-20, plan d'argumentation du Transporteur, allégué n° 10 a).

[60] De plus, le Transporteur soumet qu'une demande de renouvellement est traitée comme une nouvelle demande pour les raisons suivantes : (i) une demande de renouvellement doit être inscrite sur le site OASIS avec un nouveau numéro de demande, (ii) une demande de renouvellement mène à la conclusion d'une nouvelle convention de service de transport et (iii) le fait qu'une demande de renouvellement est traitée comme une nouvelle demande a été clairement indiqué dans l'avis du 8 juillet 2009 sur le site OASIS⁵⁰.

[61] Les demandes de renouvellement sont analysées en fonction des conditions existantes au moment du dépôt de ces demandes et en prenant en considération les réservations prioritaires selon l'article 13.2 des Tarifs et conditions⁵¹.

[62] De plus, l'article 2.2 des Tarifs et conditions ne doit pas être interprété comme offrant un accès au service de transport à *perpétuité*⁵².

[63] Par ailleurs, l'Appendice C prévoit la méthode qui doit être utilisée par le Transporteur pour calculer l'ATC. Depuis le 8 juillet 2009, le Transporteur prend en compte les capacités des réseaux voisins par le biais de la *Transmission Reliability Margin* (TRM). Ce faisant, le Transporteur prétend qu'il n'a pas modifié la méthode ni l'équation utilisée pour calculer l'ATC⁵³.

[64] En appliquant la méthode de calcul de l'ATC en conformité avec l'Appendice C, le Transporteur a déterminé que l'ATC en transport ferme sur le chemin HQT-NE était de 1 200 MW depuis le 8 juillet 2009⁵⁴.

[65] Cette capacité est établie en fonction de contraintes sur le réseau voisin connues par EBMI lors des demandes de service initiales et lors du renouvellement de ces demandes. En utilisant les contraintes des réseaux voisins pour établir l'ATC, le Transporteur a voulu utiliser une valeur transparente et non arbitraire⁵⁵.

⁵⁰ Dossier P-130-001, pièce C-1-20, plan d'argumentation du Transporteur, allégué n° 10 b).

⁵¹ Dossier P-130-001, pièce C-1-20, plan d'argumentation du Transporteur, allégués n°s 10 c) et 10 d).

⁵² Dossier P-130-001, pièce C-1-20, plan d'argumentation du Transporteur, allégué n° 10 e).

⁵³ Dossier P-130-001, pièce C-1-20, plan d'argumentation du Transporteur, allégués n°s 12 à 14.

⁵⁴ Dossier P-130-001, pièce C-1-20, plan d'argumentation du Transporteur, allégué n° 15.

⁵⁵ Dossier P-130-001, pièce C-1-20, plan d'argumentation du Transporteur, allégués n°s 16 et 17.

[66] Le Transporteur soumet qu'il est le seul responsable de la gestion et de la planification de son réseau de transport. La gestion de réseau de transport inclut l'application de valeurs et autres contraintes qui apparaissent appropriées au Transporteur pour déterminer l'ATC sur le réseau, en conformité avec l'Appendice C et les pratiques reconnues dans le domaine. En l'absence de toute démonstration probante d'erreur ou de non-conformité à l'égard de l'application de l'Appendice C par le Transporteur, il n'est pas du rôle de la Régie de s'immiscer dans la détermination d'une valeur de capacité de transfert⁵⁶.

[67] Le Transporteur soumet que l'harmonisation des capacités de transport vise à s'assurer que les réservations de transport de ses clients soient réalisables en tout temps, en fonction des capacités de transport des réseaux voisins. Cela s'inscrit dans une démarche commerciale ayant pour objectif *une plus grande transparence et cohérence de l'information*⁵⁷.

[68] Le Transporteur explique avoir valablement informé ses clients de l'harmonisation par le biais d'avis affichés sur son site OASIS. Selon le Transporteur, la publication d'avis sur OASIS lui permet de communiquer avec tous les clients en même temps et de façon transparente. L'information quant à la coordination des capacités de transport qui se retrouve dans les avis sur OASIS est de nature commerciale et tous les clients doivent avoir accès à cette information en même temps, et ce, en conformité avec le Code de conduite du Transporteur⁵⁸.

[69] Par ailleurs, le Transporteur soumet qu'il a proposé à EBMI une solution efficace, disponible et apte à clore la plainte⁵⁹ qui consiste à utiliser un produit de service de transport non ferme disponible et valable⁶⁰.

[70] Sur la question de l'application de l'article 13.6 des Tarifs et conditions portant sur la réduction du service de transport ferme dans les cas où il y a des contraintes sur le réseau, le Transporteur souligne que la réduction proportionnelle des services a des

⁵⁶ Dossier P-130-001, pièce C-1-20, plan d'argumentation du Transporteur, allégués n^{os} 19 à 22.

⁵⁷ Dossier P-130-001, pièce C-1-20, plan d'argumentation du Transporteur, allégués n^{os} 24 et 25.

⁵⁸ Dossier P-130-001, pièce C-1-20, plan d'argumentation du Transporteur, allégués n^{os} 26 à 28.

⁵⁹ Dossier P-130-001, pièce B-1, EBMI-17, section 2.4.

⁶⁰ Dossier P-130-001, pièce C-1-20, plan d'argumentation du Transporteur, allégué n^o 31.

conséquences sur des tiers, notamment le Producteur, et que la Régie ne peut rendre une décision à cet égard sans permettre à ces tiers de faire des représentations⁶¹.

[71] Selon le Transporteur, l'application de réductions proportionnelles sur les réservations de capacité de transport ferme du Producteur et d'EBMI, comme le prévoit l'article 13.6 des Tarifs et conditions, serait inéquitable pour le Producteur, puisque ce dernier subirait une réduction sur un contrat d'une durée de 35 ans, alors qu'EBMI pourrait décider de ne pas renouveler ses engagements dans le futur. De plus, comme EBMI détient plus de transport ferme sur le réseau du Transporteur que sur celui d'ISO-NE, une réduction au pro rata n'aurait pas d'impact pour EBMI⁶².

6.3 LA RÉPLIQUE D'EBMI

[72] Sur l'application de la règle de la réduction proportionnelle selon l'article 13.6 des Tarifs et conditions et qui affecterait le Producteur, EBMI souligne que l'application de l'article 13.6 prévoit comment tous les clients sont affectés par une réduction de capacité de transport. De plus, si l'harmonisation doit déclencher l'application de la règle de proportionnalité de l'article 13.6, EBMI soutient qu'il s'agit d'une indication que les clients sont affectés par l'harmonisation et que ce changement introduit par le Transporteur aurait dû faire l'objet d'une demande spécifique à la Régie⁶³.

[73] Sur l'application de l'article 13.6 des Tarifs et conditions, EBMI souligne que cet article vise l'insuffisance de capacité sur le réseau du Transporteur lorsqu'un problème de nature technique survient, tel la perte d'une ligne. Quand le Transporteur décide de s'imposer une restriction ayant un impact sur la clientèle, comme il le fait par l'implantation de l'harmonisation, cela ne relèverait plus de l'application de l'article 13.6 mais d'un changement de *policy*, comme le souligne l'expert Roach, nécessitant alors une modification des Tarifs et conditions. Le forum approprié pour introduire de tels changements est une cause tarifaire⁶⁴.

⁶¹ Dossier P-130-001, pièce A-12-4, NS du 17 septembre 2010, volume 4, pages 145 et 146.

⁶² Dossier P-130-001, pièce A-12-4, NS du 17 septembre 2010, volume 4, pages 148 à 151.

⁶³ Dossier P-130-001, pièce A-12-4, NS du 17 septembre 2010, volume 4, page 181.

⁶⁴ Dossier P-130-001, pièce A-12-4, NS du 17 septembre 2010, volume 4, pages 184 à 186.

[74] Quant aux décisions de la FERC citées par le Transporteur, EBMI considère que ces décisions traitent du mécanisme de *tie-breaking* de l'article 2.2 du *Pro Forma Open Access Transmission Tariff* (tarif pro forma) applicable lorsqu'il y a une demande concurrente à celle de renouvellement d'un client⁶⁵. Selon EBMI, ces décisions ne portent pas sur le droit au renouvellement d'un contrat comme dans le cas présent.

7. L'OPINION DE LA RÉGIE

[75] La Régie est saisie de deux plaintes d'EBMI portant sur le refus du Transporteur de lui accorder le renouvellement de quatre conventions de service de transport ferme de long terme pour une période d'un an. Le Transporteur invoque comme motif de refus qu'il ne peut offrir les capacités fermes de transport demandées. L'insuffisance de capacité résulte du fait que le Transporteur a procédé à l'harmonisation de sa capacité de transport ferme avec celle du réseau voisin et que l'implantation de cette harmonisation a eu pour effet de réduire la capacité de transport ferme disponible sur le chemin HQT-NE de 2 000 MW à 1 200 MW.

[76] Conformément à l'article 98 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*⁶⁶ (la Loi), lorsqu'elle examine une plainte, la Régie doit vérifier si l'application des tarifs et des conditions de transport a été suivie par le Transporteur. Lorsqu'elle considère la plainte fondée, l'article 101 de la Loi accorde à la Régie le pouvoir d'ordonner au Transporteur d'appliquer, dans le délai qu'elle fixe, les mesures qu'elle détermine relativement à l'application des tarifs et des conditions.

[77] La Régie doit donc déterminer si la décision du Transporteur de refuser les demandes de renouvellement des Conventions MATI-NE et des Conventions ON-NE pour le motif d'insuffisance de capacité de transport ferme disponible due au processus d'harmonisation qu'il a mis en place le 8 juillet 2009, est conforme aux dispositions des Tarifs et conditions.

[78] Plus spécifiquement, la Régie doit se demander si le Transporteur était bien fondé de traiter les demandes de renouvellement d'EBMI comme de nouvelles demandes de

⁶⁵ Dossier P-130-001, pièce A-12-4, NS du 17 septembre 2010, volume 4, pages 182 et 183.

⁶⁶ L.R.Q., c. R-6.01.

service et, par conséquent, déterminer si la capacité de transport ferme était suffisante pour accepter ces demandes de renouvellement.

[79] La question principale soulevée par ces plaintes a trait à la portée de l'article 2.2 des Tarifs et conditions qu'il y a lieu de citer à nouveau :

*« 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 contrat⁶⁷. »* [nous soulignons]

[80] Par ailleurs, la Régie est d'avis que la question de savoir si la solution alternative proposée par le Transporteur à EBMI d'utiliser un produit de service de transport non ferme est valable ou pas, n'est pas pertinente au débat devant elle.

⁶⁷ Version des Tarifs et conditions telle qu'approuvée par les décisions D-2009-015 et D-2009-023 pour la plainte P-130-001 et par les décisions D-2010-032 et D-2010-041 pour la plainte P-130-003. Aucune modification à l'article 2.2 entre les versions de 2009 et 2010.

La portée de l'article 2.2 des Tarifs et conditions

[81] L'article 2.2 des Tarifs et conditions actuellement en vigueur origine du Règlement 659 d'Hydro-Québec⁶⁸ (le Règlement 659).

[82] Le Règlement 659 reproduit essentiellement le texte du tarif pro forma adopté par la FERC par son Ordonnance 888 du 24 avril 1996.

[83] Le texte de l'article 2.2 des Tarifs et conditions applicable aux présentes plaintes est substantiellement le miroir du texte de l'article 2.2 du tarif pro forma, tel qu'il appert des différentes versions en anglais comparatives de cet article déposées par EBMI⁶⁹.

[84] Dans ce contexte, et bien qu'elle ne soit pas liée par les décisions de la FERC, la Régie considère que les décisions de la FERC sont pertinentes afin d'apporter un éclairage lui permettant d'interpréter la portée du droit de renouvellement prévu à l'article 2.2 des Tarifs et conditions.

[85] La Régie reprend ainsi, dans l'ordre chronologique, les décisions pertinentes de la FERC qui traitent de l'article 2.2 du tarif pro forma.

[86] Le 24 avril 1996, la FERC rend l'Ordonnance 888 qui a donné lieu à l'adoption du tarif pro forma. Dans cette ordonnance, elle traite du droit d'un client de continuer à utiliser un service de transport ferme en ces termes :

« 175 [...] A further issue concerning firm contract customers is their right to transmission capacity (and the rate for such capacity) when their contracts expire by their own terms or become subject to renewal or rollover. We have concluded that all firm transmission customers (requirements and transmission-only), upon the expiration of their contracts or at the time their contracts become subject to renewal or rollover, should have the right to continue to take transmission service

⁶⁸ Règlement numéro 659 d'Hydro-Québec sur les conditions et les tarifs du service de transport pour l'accessibilité à son réseau, 129 G.O. partie II, 12 mars 1997, page 1248, approuvé par le décret 276-97 du gouvernement du Québec le 5 mars 1997.

⁶⁹ Dossier P-130-001, pièce B-22, cahier des plaidoiries d'EBMI, 1^{er} volume, onglet 2 D.

from their existing transmission provider. The limitations are that the underlying contract must have been for a term of one-year or more and the existing customer must agree to match the rate offered by another potential customer, up to the transmission provider's maximum filed transmission rate at that time, and to accept a contract term at least as long as that offered by the potential customer.

176/ This means that there is no right to grandfather the historical price of the transmission service. Thus, if not enough capacity is available to meet all requests for service, the right of first refusal gives the capacity to the existing customer who had contractually been using the capacity on a long-term, firm basis, assuming that it meets the conditions set forth above⁷⁰. » [nous soulignons]

[87] Dans l'Ordonnance 888-A du 4 mars 1997, la FERC revient spécifiquement sur le droit de premier refus (*Right of First Refusal*) :

« Right of First Refusal

In the Final Rule, the Commission concluded that all firm transmission customers (requirements and transmission-only), upon the expiration of their contracts or at the time their contracts become subject to renewal or rollover, should have the right to continue to take transmission service from their existing transmission provider. 46 / If not enough capacity is available to meet all requests for service, the right of first refusal gives the existing customer who had contractually been using the capacity on a long-term, firm basis the option of keeping the capacity. However, the limitations imposed by the Commission are that the underlying contract must have been for a term of one-year or more and the existing customer must agree to match the rate offered by another potential customer, up to the transmission provider's maximum filed transmission rate at that time, and to accept a contract term at least as long as that offered by the potential customer. 47 / Moreover, the Commission indicated that this right of first refusal is an ongoing right that may be exercised at the end of all firm contract terms (including all future unbundled transmission contracts)⁷¹. » [nous soulignons]

[...]

« Commission Conclusion

In this order, the Commission reaffirms its decision to give a reservation priority to existing and future firm transmission customers served under a contract of one year or more, and also addresses petitioner arguments regarding the

⁷⁰ Dossier P-130-001, pièce B-22, cahier des plaidoiries d'EBMI, 1^{er} volume, onglet 3 I A, pages 5 et 6.

⁷¹ Dossier P-130-001, pièce B-22, cahier des plaidoiries d'EBMI, 1^{er} volume, onglet 3 I B, pages 1 et 2.

*Commission-imposed limitations associated with the exercise of that priority*⁷². »
[nous soulignons]

[88] Il ressort de ces ordonnances de la FERC que, d'une part, le client de service de transport ferme de long terme d'un an et plus a le droit de continuer d'utiliser le service à l'expiration de sa convention de service. D'autre part, dans le cas où le client existant décide de continuer d'utiliser le service et où il y aurait d'autres demandes concurrentes, si la capacité sur le réseau n'est pas suffisante pour satisfaire à toutes les demandes, le client existant a droit à une priorité sur les autres demandes à la condition d'égaliser la meilleure offre concurrente.

[89] Le 31 mai 2002, dans l'affaire *Exelon Generation Company, LLC (Exelon) v. Southwest Power Pool, Inc. (SPP)*, la FERC s'est prononcée sur l'application de l'article 2.2 du tarif pro forma dans une situation où un transporteur a refusé une demande de renouvellement au motif de capacité de transport insuffisante, à la suite de la réalisation d'une étude d'impact⁷³.

[90] Dans cette affaire, le transporteur SPP refusait de renouveler l'entente de service du client Exelon en raison de changements à des engagements fermes (« *native load growth, changes in external trading patterns, generation dispatch modeling assumptions and loop flow changes* »). Ces changements ont entraîné des surcharges sur des portions du réseau de SPP, en attendant que des travaux de renforcement soient complétés⁷⁴.

[91] À l'instar de l'article 2.2 des Tarifs et conditions, le texte de l'article 2.2 du tarif de SPP prévoit que le client existant d'un service ferme long terme a le droit de continuer d'utiliser le service de transport à l'expiration, à la reconduction ou au renouvellement de son engagement. Même si le motif lié aux contraintes du réseau de SPP dans cette affaire n'est pas de la même nature que le motif invoqué par le Transporteur pour refuser les demandes de renouvellement d'EBMI, cette décision est pertinente pour déterminer la portée à donner à l'article 2.2 quant au droit de renouvellement d'un contrat ferme d'un an et plus.

⁷² Dossier P-130-001, pièce B-22, cahier des plaidoiries d'EBMI, 1^{er} volume, onglet 3 I B, page 7.

⁷³ Dossier P-130-001, pièce B-22, cahier des plaidoiries d'EBMI, 2^e volume, onglet 4 A, paragraphe 3.

⁷⁴ Dossier P-130-001, pièce B-22, cahier des plaidoiries d'EBMI, 2^e volume, onglet 4 A, paragraphes 13 et 25.

[92] SPP a plaidé notamment que l'article 2.2 était inapplicable en l'absence de demande concurrente et qu'une demande de renouvellement devait être traitée comme une nouvelle demande. La FERC a rejeté les arguments de SPP et accueilli la plainte pour les motifs suivants :

« 23. *The Commission will grant Exelon's complaint. Section 2.2 of SPP's OATT provides, in relevant part:*

Reservation Priority For Existing Firm Service Customers: *Existing firm service customers (wholesale requirements and transmission-only, with a contract term of one-year or more, and retail) . . . have the right to continue to take transmission service from the Transmission Provider when the contract expires, rolls over, or is renewed . . . This transmission reservation priority for existing firm service customers is an ongoing right that may be exercised . . . at the end of all firm contract terms of one year or longer . . . If competing existing firm service requirements customers apply for service that cannot be fully provided, the priority rights will be ranked in accordance with first-come, first-served principles. If firm service customers tie, then the capacity for which they receive priority rights under this Tariff shall be apportioned on a pro rata basis.*

24. *As stated earlier, Section 2.2 of the SPP OATT adopts the language of the Commission's pro forma OATT. The Commission has consistently held that under Section 2.2, all firm transmission customers (requirements and transmission-only), upon the expiration of their contracts or at the time their contracts become subject to renewal or rollover, have a right to continue to take transmission service from their existing transmission provider. The underlying contract must have been for a term of one-year or more (i.e., be a long-term contract) and the existing transmission customer must agree to match the rate offered by another potential transmission customer (up to the transmission provider's maximum filed rate at that time) and to accept a contract term at least as long as that offered by the potential customer (sometimes referred to as the right of first refusal). This rollover right, set forth in Section 2.2, was intended to apply regardless of whether there is a competing request for transmission service. Thus, Exelon has the right to request a rollover of its existing firm point-to-point transmission service.*

25. *SPP maintains that it is unable to provide the requested service due to changes to existing firm uses on its system including native load growth, changes in external trading patterns, generation dispatch modeling assumptions, and loop flow changes. SPP's arguments in this regard are not sufficient to override Exelon's rollover rights under Section 2.2 of the SPP OATT. Under Section 2.2, SPP is obligated to maintain available transmission capacity for its existing long-term transmission customers with rollover rights, such as Exelon, until the time expires for those customers to exercise their rollover rights. While we stated in Entergy that "by exercising a right of first refusal an existing transmission*

customer is, in effect, arranging a new long-term firm point-to-point transmission service," that does not diminish an existing customer's rollover right and related reservation priority as SPP argues. In this regard, we note that Exelon properly complied with SPP's tariff and exercised its rollover right on March 11, 2002, more than 60 days prior to the June 1, 2002 expiration date.

[...]

27. The Commission has consistently reaffirmed this policy, stating that a transmission provider can deny a customer the ability to rollover its long-term firm service contract only if the transmission provider includes in the original service agreement specific, reasonably forecasted native load needs that will use the transmission capacity provided under the contract at the end of the contract term. Any limitations to the rollover rights must be clearly stated in the customer's service agreement. Because the service agreement at issue here contains no such limitations on Exelon's rollover rights, Section 2.2 of the SPP OATT controls⁷⁵. »
[nous soulignons]

[93] Ainsi, selon la FERC, l'article 2.2 accorde à un client existant qui a une réservation ferme de long terme d'un an et plus un droit de renouvellement du service de transport à l'expiration de sa convention, et ce, qu'il y ait ou non une demande concurrente. La FERC ajoute également qu'un transporteur a l'obligation de maintenir la capacité disponible pour permettre aux clients d'exercer leur droit de renouvellement et que toute limitation de ce droit doit être prévue dans la convention de service initiale.

[94] SPP a déposé à la FERC une demande en révision de cette décision. En novembre 2002, la FERC a rejeté la demande de révision de SPP et a clairement réitéré l'obligation, pour le transporteur, de s'assurer de maintenir la capacité de transport disponible afin de satisfaire les demandes des clients qui détiennent des droits de renouvellement. De plus, dans le cas où une contrainte surviendrait après la signature de la convention initiale, la FERC a indiqué que le transporteur a l'obligation de construire des ajouts au réseau pour alléger la contrainte de réseau ou d'appliquer la procédure de réduction de service ferme prévue au tarif de SPP :

« 13. SSP's arguments do not diminish Exelon's rollover rights under Section 2.2 of the SPP OATT. Under Section 2.2 of its OATT, SPP is responsible for maintaining available transmission capacity for existing long-term transmission customers with rollover rights, such as Exelon, until the time expires for those customers to exercise their rollover rights. In providing for Exelon's rollover

⁷⁵ Dossier P-130-001, pièce B-22, cahier des plaidoiries d'EBMI, 2^e volume, onglet 4 A, pages 6 à 8.

rights in Section 2.2, SPP is responsible for evaluating the impact of the exercise of these rights on its system.

14. [...] Under section 2.2 of its OATT, SPP is responsible for maintaining available transmission capacity for existing long-term transmission customers with rollover rights, such as Exelon, until the time expires for those customers to exercise their rollover rights. Thus, the constraint that SPP cites are not sufficient to override Exelon's rollover rights. If constraints arise after a transmission provider enters into a long-term agreement with a transmission customer (and that agreement contains no restrictions on the transmission customer's rollover rights), the obligation is on the transmission provider to either build additional transmission facilities to relieve the constraint or to implement the curtailment procedures set forth in its OATT.

15. In its rehearing request, SPP states that « [t]he Commission's order will force SPP and other transmission providers to presume that all long-term customers will renew their service, and evaluate the impact of the service for years beyond the requested term of the proposed service agreement. » SPP is correct in this regard. Indeed, it was the intent of the Commission in establishing the rollover policy that long-term customers have the right to continue to take service and, accordingly, that the transmission provider be in the position of continuing to provide it⁷⁶. » [nous soulignons]

[95] De plus, dans cette même décision, la FERC a été amenée à préciser le seul cas où une demande de renouvellement peut être traitée comme une nouvelle demande :

*« 40 [...] The only instance in which a transmission provider can require a new system impact study for an existing long-term customer seeking to rollover over its service would be where that customer requests a change to a receipt or delivery point in an existing long-term firm transmission service agreement. In that instance, the customer's request can be treated as a new request for service for purposes of the availability of capacity*⁷⁷. » [nous soulignons]

[96] La Régie comprend de cette décision que, selon la FERC, une demande de renouvellement ne peut être traitée comme une nouvelle demande, sauf dans le cas où le client souhaite modifier le point de réception ou de livraison dans sa convention de service existante.

⁷⁶ Dossier P-130-001, pièce B-22, cahier des plaidoiries d'EBMI, 2^e volume, onglet 4 B, pages 5 et 6.

⁷⁷ Dossier P-130-001, pièce B-22, cahier des plaidoiries d'EBMI, 2^e volume, onglet 4 B, page 16.

[97] Le 16 février 2007, dans l'Ordonnance 890, la FERC expose à nouveau sa position sur la portée de l'article 2.2 du tarif pro forma :

« 3. Rollover Rights

1214. Section 2.2 of the pro forma OATT allows existing firm transmission service customers – wholesale requirements and transmission-only customers with contracts of one year or more – the right to continue to take transmission service from the transmission provider when the customer's contract expires.

[...]

1215. [...] Once a transmission provider evaluates the impact on its system of serving a long-term firm transmission customer and grants the transmission customer existing capacity, the transmission provider must plan and operate its system with the expectation that it will continue to provide service to the transmission customer should the transmission customer exercise the right of first refusal. If constraints arise after a transmission provider enters into a long-term agreement with the transmission customer (and that agreement does not contain an allowed restriction on the transmission customer's right of first refusal), the obligation is on the transmission provider to either curtail service to all affected customers or build more capacity to relieve the constraint. A transmission provider is obligated to curtail service pursuant to its OATT or expand its system when its system becomes constrained such that it cannot satisfy existing transmission customers, including the exercise of their rollover rights, because it should have planned and operated its system with the expectation that each long-term firm transmission customer will exercise its rollover rights.

[...]

Commission Determination

1255. The Commission will not adopt any changes to its matching policies at this time. At the time of rollover of their contracts, transmission customers will continue to be required to match competing requests for service as to term and rate in order to roll over their service. This preserves the current policy goal of providing a mechanism for awarding capacity to those who value it most, as well as providing for a tie-breaking mechanism when needed that gives priority to existing customers so that they may continue to receive transmission service. Absent the requirement that the customer match the contract term of a competing request, transmission providers could be forced to enter into shorter-term arrangements that could be detrimental from both an operational standpoint (i.e., system planning) and a financial standpoint. We clarify, however, that transmission customers must also enter into a transmission contract of at least

five years in order to obtain a subsequent rollover right in the absence of a competing request for a longer term.

1256. The Commission will continue to require rollover restrictions based on reasonable forecasts of native load growth or preexisting contracts that commence in the future to be included in the initial transmission service agreement. This will remain the only appropriate way to restrict a rollover right⁷⁸. » [nous soulignons]

⁷⁸ Dossier P-130-001, pièce B-22, cahier des plaidoiries d'EBMI, 1^{er} volume, onglet 3 I C, pages 712 à 715, 743 et 744.

[98] La FERC revient sur la question des restrictions au droit de renouvellement dans l'Ordonnance 890-A du 28 décembre 2007 :

« **2. Rollover Rights**

[...]

633. The Commission declined to eliminate the requirement that an existing transmission customer match competing offers as to term and rate in order to roll over its service. The Commission also continued to require rollover restrictions to be based only on reasonable forecasts of native load growth or preexisting contracts that commence in the future. The Commission affirmed that any restrictions on a customer's rollover rights must be included in the initial transmission service agreement.

[...]

Commission Determination

675. The Commission continues to believe it is appropriate to require that rollover restrictions be based on reasonable forecasts of native load growth or preexisting contracts that commence in the future and that such restrictions be included in the initial transmission service agreement. As explained in Order No. 890, this will remain the only appropriate way to restrict a rollover right⁷⁹. »
[nous soulignons]

[99] La Régie note que la FERC maintient sa position quant à la nature du droit de renouvellement prévu à l'article 2.2.

[100] **À la lumière des ordonnances et décisions de la FERC, la Régie retient les principes suivants aux fins de la présente décision :**

- **L'article 2.2 accorde à un client existant d'un service de transport ferme de long terme d'une durée de contrat d'un an ou plus un droit de continuer d'utiliser le service de transport à l'expiration de sa convention de service, à la condition de transmettre un préavis en ce sens dans le délai prescrit. Ce droit existe, qu'il y ait ou non des demandes concurrentes;**

⁷⁹ Dossier P-130-001, pièce B-22, cahier des plaidoiries d'EBMI, 1^{er} volume, onglet 3 I D, pages 334, 335 et 359.

- **Un transporteur a la responsabilité de s'assurer que la capacité sur son réseau de transport est suffisante pour répondre aux demandes des clients qui détiennent des droits de renouvellement;**
- **Une demande de renouvellement ne peut être traitée comme une nouvelle demande;**
- **Les limitations ou restrictions au droit de renouvellement doivent être précisées dans la convention de service initiale.**

[101] Aux fins des présentes plaintes, étant donné l'absence de demandes concurrentes au moment des demandes de renouvellement, ce qui n'est pas contesté par le Transporteur⁸⁰, seul le premier volet de l'article 2.2 des Tarifs et conditions est en cause, soit le droit pour un client existant du service de transport ferme avec une durée d'un an et plus de continuer d'utiliser le service de transport à l'expiration de la convention.

[102] En l'espèce, EBMI est un client existant au sens de l'article 2.2 des Tarifs et conditions qui bénéficie du droit de renouvellement, puisque les conventions de service en cause sont des contrats de transport ferme d'un an et plus. EBMI a également respecté la condition préalable à l'exercice du droit de renouvellement en transmettant au Transporteur un préavis écrit au moins soixante jours avant l'expiration de ses conventions.

[103] Cela étant dit, la Régie doit vérifier si des restrictions au droit de renouvellement ont été prévues dans les conventions initiales.

[104] Dans le cas des Conventions MATI-NE, la Régie constate que le Transporteur a inséré une clause à l'annexe B prévoyant certaines restrictions quant à la disponibilité du service :

« Pour des raisons de maintenance sur l'interconnexion HQT-NE le service sera interrompu du 30 avril au 3 mai 2007. Le Transporteur avait également prévu des travaux sur les lignes L1101 et L1104, par conséquent, le service de transport entre MATI-HQT ne sera pas disponible entre le 1^{er} et le 12 octobre 2007⁸¹. »

⁸⁰ Dossier P-130-001, pièce B-1, EBMI-17, page 5, section 2.3.1.

⁸¹ Dossier P-130-001, pièce B-1, EBMI-2, annexe B.

[105] La Régie considère que cette clause n'avait pas pour objectif de restreindre le droit de renouvellement prévu à l'article 2.2 des Tarifs et conditions, mais bien de préciser les périodes spécifiques au cours desquelles le service ne serait pas disponible pendant la durée des conventions. Une telle clause ne peut avoir pour effet de restreindre le droit de renouvellement prévu à l'article 2.2 des Tarifs et conditions.

[106] La Régie note que, par la suite, le Transporteur a accepté les demandes de renouvellement de service pour les Conventions MATI-NE en 2008 et en 2009, en précisant toutefois ce qui suit :

« Le Transporteur vous avise que la durée de vie de l'interconnexion qui est représentée par le chemin visé dans votre demande est limitée et qu'une étude d'impact sera éventuellement requise afin d'identifier le coût des ajouts au réseau ou des travaux permettant de maintenir le service demandé. Lors d'une demande de renouvellement subséquente, vous devrez alors vous engager à défrayer les frais de cette étude et à assumer éventuellement la part des coûts qui vous reviendra si vous exercez votre droit de renouvellement, conformément aux Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec qui seront alors en vigueur⁸². » [nous soulignons]

[107] Selon la Régie, les précisions apportées par le Transporteur, en ce qui a trait à la durée de vie utile des équipements, n'ont aucune incidence sur le droit de renouvellement prévu à l'article 2.2 des Tarifs et conditions, d'autant plus qu'elles sont postérieures à la signature des conventions initiales.

[108] En ce qui a trait aux Conventions ON-NE, elles n'ont fait l'objet d'aucune clause particulière pouvant avoir un effet restrictif sur le droit de renouvellement d'EBMI.

[109] La Régie conclut qu'il n'y avait donc pas de clause dans les conventions de service initiales pouvant restreindre le droit de renouvellement d'EBMI. Néanmoins, le Transporteur a refusé les demandes de renouvellement au motif que la capacité de transport était insuffisante au moment où les demandes de renouvellement ont été analysées. Pour arriver à cette conclusion, le Transporteur a considéré les demandes de renouvellement comme de nouvelles demandes et a appliqué le principe du « *premier arrivé, premier servi* » prévu à l'article 13.2 des Tarifs et conditions :

*« 13.2 **Priorité de réservation** : Le service de transport ferme à long terme de point à point est offert selon le principe du premier arrivé, premier servi, c'est-à-dire dans l'ordre chronologique de réservation du service par chaque client du service de transport. [...] »* [nous soulignons]

⁸² Dossier P-130-001, pièces B-1, EBMI-9 et EBMI-10, lettres du Transporteur du 4 mars 2008 et du 4 mars 2009.

[110] La Régie comprend qu'étant donné que la demande de service du Producteur de 1 200 MW était antérieure aux demandes de renouvellement d'EBMI, le Transporteur a ainsi établi, à la suite de l'implantation de l'harmonisation, que la capacité de transport ferme sur le chemin HQT-NE n'était plus suffisante pour accorder les demandes d'EBMI. Toutefois, le même article 13.2 prévoit ce qui suit pour les clients existants :

« [...] *Les priorités de réservation pour les clients existants du service de transport ferme sont stipulées à l'article 2.2. [...] »*

[111] Selon la Régie, en ce qui a trait à la priorité de réservation, il est clair que les demandes de renouvellement des clients existants relèvent de règles distinctes de celles applicables aux nouvelles demandes. Le principe du « *premier arrivé, premier servi* » ne s'applique donc pas aux demandes de renouvellement.

[112] En fait, selon la Régie, permettre au Transporteur de traiter une demande de renouvellement comme une nouvelle demande reviendrait à ignorer l'existence même du droit de renouvellement prévu à l'article 2.2 des Tarifs et conditions.

[113] Enfin, le fait qu'une demande de renouvellement requiert une nouvelle inscription sur le site OASIS, l'octroi d'un nouveau numéro et la signature d'une nouvelle convention ne peut justifier le Transporteur de la traiter au même titre qu'une nouvelle demande de service. De l'avis de la Régie, il s'agit de pratiques de nature administrative qui ne peuvent avoir pour effet d'affecter les droits de clients existants comme EBMI.

[114] En conséquence, la Régie juge que le Transporteur ne pouvait traiter les demandes de renouvellement d'EBMI comme de nouvelles demandes de service.

[115] EBMI, en tant que client existant du service de transport ferme de point à point de long terme, ayant transmis son avis de renouvellement dans le délai prescrit, elle avait donc le droit au renouvellement des Conventions MATI-NE et des Conventions ON-NE, et ce, conformément à l'article 2.2 des Tarifs et conditions.

[116] Ainsi, la Régie conclut que la décision du Transporteur de refuser les demandes de renouvellement des Conventions MATI-NE et des Conventions ON-NE pour le seul motif que l'ATC sur le chemin HQT-NE défini à la suite de

L'implantation de l'harmonisation était insuffisant, contrevient à l'article 2.2 des Tarifs et conditions.

[117] Par ailleurs, la Régie constate que le renouvellement des Conventions MATI-NE et des Conventions ON-NE pour la totalité des capacités ferait en sorte qu'il y aurait plus de 1 500 MW de réservations fermes sur le chemin HQT-NE, en tenant compte du contrat de 1 200 MW du Producteur ayant débuté le 1^{er} juillet 2009.

[118] Dans la décision de la demande en révision de l'affaire Exelon citée précédemment, la FERC a indiqué que, dans le cas où une contrainte surviendrait sur le réseau après la signature d'une convention initiale, le transporteur a deux options : construire des ajouts au réseau afin d'alléger la contrainte du réseau ou réduire le service ferme selon l'article 13.6 des Tarifs et conditions. Il est clair que la première option n'est pas applicable, puisque le réseau du Transporteur ne présente pas de problème, étant donné que la capacité du chemin HQT-NE est de 2 000 MW. C'est d'ailleurs cette capacité maximale de transport de 2 000 MW qui est affichée sur le site OASIS depuis l'ouverture du chemin HQT-NE.

[119] Quant à la deuxième option, EBMI a suggéré que, dans le cas où le Transporteur a le droit de réduire la capacité de transport disponible de 2 000 à 1 200 MW, une solution pourrait consister à appliquer l'article 13.6 des Tarifs et conditions en réduisant proportionnellement le service ferme des clients afin de ramener le total des capacités des réservations fermes à 1 200 MW.

[120] La Régie juge donc opportun d'aborder cette question aux paragraphes suivants.

L'applicabilité de l'article 13.6 des Tarifs et conditions

[121] L'article 13.6 des Tarifs et conditions se lit comme suit :

« 13.6 Réduction du service de transport ferme : Si une réduction dans le réseau de transport du Transporteur, ou une partie de celui-ci, est nécessaire pour maintenir une exploitation fiable du réseau, des réductions seront faites de façon non discriminatoire à la transaction (aux transactions) qui a (ont) pour effet d'alléger les contraintes. Si plusieurs transactions doivent être réduites, dans la

mesure du possible et conformément aux pratiques usuelles des services publics, les réductions s'appliqueront proportionnellement aux clients de charge locale, aux clients du réseau intégré et aux clients du service de transport utilisant un service de transport ferme de point à point. Toutes les réductions seront faites sur une base non discriminatoire; toutefois, le service de transport non ferme de point à point est subordonné au service de transport ferme. Quand le Transporteur établit qu'il existe une urgence de nature électrique dans son réseau de transport et met en oeuvre des procédures d'urgence pour réduire le service de transport ferme, le client du service de transport doit faire les réductions requises à la demande du Transporteur. Toutefois, le Transporteur se réserve le droit de réduire, en tout ou en partie, le service de transport ferme prévu aux présentes si, à sa seule discrétion, un état d'urgence ou toute autre condition imprévisible compromet ou détériore la fiabilité de son réseau de transport. Le Transporteur avisera en temps opportun tous les clients du service de transport touchés des réductions programmées. » [nous soulignons]

[122] L'article 13.6 des Tarifs et conditions prévoit les situations pouvant mener à des réductions de service de transport ferme. Le Transporteur peut effectuer des réductions sur son réseau, lorsque nécessaire, pour maintenir une exploitation fiable du réseau. Il y est également mentionné que les réductions peuvent être appliquées lorsqu'il existe une urgence de nature électrique, pour faire face à un état d'urgence ou toute autre condition imprévisible qui pourrait compromettre la fiabilité du réseau de transport.

[123] En l'espèce, la preuve au dossier n'a pas démontré que le Transporteur faisait face à une contrainte réelle sur son réseau pouvant justifier l'application de réductions du service ferme prévu à l'article 13.6. À cet égard, la Régie retient du témoignage de monsieur Sylvain Clermont, témoin du Transporteur, qu'il n'y a pas eu de dégradation du service sur le chemin HQT-NE, même si les réservations fermes sur ce chemin totalisent plus de 1 500 MW⁸³.

[124] De plus, en argumentation, le Transporteur a admis qu'il n'y a pas de problème d'accès au réseau⁸⁴, ni de congestion⁸⁵.

[125] La Régie conclut que l'état de la situation actuelle sur le chemin HQT-NE ne met pas en péril l'exploitation fiable du réseau de transport et ne justifie pas, selon la

⁸³ Dossier P-130-001, pièce A-12-3, NS du 16 septembre 2010, volume 3, pages 112, 113 et 118.

⁸⁴ Dossier P-130-001, pièce A-12-4, NS du 17 septembre 2010, volume 4, pages 143 et 144.

⁸⁵ Dossier P-130-001, pièce A-12-4, NS du 17 septembre 2010, volume 4, page 152.

preuve au dossier, l'application de réductions de service conformément à l'article 13.6 des Tarifs et conditions.

La conclusion

[126] Pour les motifs mentionnés, la Régie arrive à la conclusion que la décision du Transporteur de refuser le renouvellement des Conventions MATI-NE et des Conventions ON-NE n'est pas conforme à l'article 2.2 des Tarifs et conditions. Les demandes de renouvellement d'EBMI n'avaient pas à être traitées comme de nouvelles demandes par le Transporteur. EBMI a donc le droit au renouvellement des Conventions de MATI-NE pour la période du 1^{er} avril 2010 au 31 mars 2011, et des Conventions ON-NE pour la période du 22 octobre 2010 au 21 octobre 2011. Par ailleurs, la Régie juge que la réduction des services fermes selon l'article 13.6 des Tarifs et conditions n'est pas applicable dans les cas présents.

[127] La question de savoir si la décision du Transporteur de procéder à l'implantation de l'harmonisation ou de la coordination de la capacité de transport sur son réseau avec celle du réseau voisin ISO-NE aurait dû faire l'objet d'une autorisation préalable de la Régie demeure académique aux fins de la présente décision pour les régisseurs Turgeon et Hardy, compte tenu des conclusions auxquelles arrive la formation sur la portée de l'article 2.2 des Tarifs et conditions et les droits d'EBMI en vertu des Conventions MATI-NE et ON-NE.

8. L'OPINION ADDITIONNELLE DU RÉGISSEUR LASSONDE

[128] Je suis d'accord avec mes collègues sur le fait qu'EBMI a un droit clair au renouvellement des Conventions MATI-NE et des Conventions ON-NE (les Conventions) suivant l'article 2.2 des Tarifs et conditions.

[129] EBMI est donc un client à long terme du service de transport ferme de point à point au même titre que tout autre client du même service, avec les droits et obligations qui s'y rattachent.

[130] Sur la question de l'harmonisation des capacités de transport ferme sur le chemin HQT-NE en tenant compte des limites sur le réseau voisin géré par ISO-NE, je tiens à préciser ce qui suit.

[131] EBMI a plaidé⁸⁶ que l'opération d'harmonisation n'est pas « *une pure question de gestion de réseau* » et que le Transporteur ne pouvait se livrer à une telle opération 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* ».

[132] Une fois réglée la question du droit d'EBMI de continuer d'utiliser le transport ferme au renouvellement des Conventions, ce que doit faire le Transporteur advenant des circonstances limitant la capacité de transport ferme sur le chemin HQT-NE est, selon moi, une question de gestion de réseaux des deux côtés de la frontière.

[133] Même si, dans le cadre d'une autre demande⁸⁷, le Transporteur veut ajouter des dispositions aux Tarifs et conditions portant sur l'harmonisation de la capacité de son réseau avec celle des réseaux voisins, cela ne veut pas dire qu'il devait obtenir l'autorisation de la Régie pour gérer une situation pouvant avoir un impact sur la capacité de transport ferme sur le chemin HQT-NE.

[134] Il est en preuve que le Transporteur a contracté avec EBMI et le Producteur des services de transport ferme sur le chemin HQT-NE pour environ 1 500 MW, alors que des contraintes sur le réseau voisin peuvent réduire cette capacité à 1 200 MW.

[135] Même si la réduction du service de transport ferme sur le chemin HQT-NE semble hypothétique pour le moment puisque les deux clients en service ferme du Transporteur — EBMI pour 306 MW et le Producteur pour 1 200 MW — réussissent à faire transiter ces quantités sur le chemin en question, en tant que clients du service de transport ferme du Transporteur, EBMI et le Producteur peuvent, en tout temps, demander le transit de la totalité des quantités prévues à leurs conventions de service.

⁸⁶ Dossier P-130-001, pièce B-1, demande, allégués n^{os} 93 à 96.

⁸⁷ Dossier R-3669-2008 Phase 2.

[136] Le jour où un tel transit ne pourra se faire parce qu'ISO-NE ne le permettra pas, comme il n'y a pas de restriction de capacité sur le réseau du Transporteur sur ce chemin (2 000 MW étant disponibles), la logique voudrait que ce soit ISO-NE qui gère la restriction du côté américain du chemin HQT-NE en appliquant les dispositions du tarif OATT, dont les dispositions sont semblables à celles de l'article 13.6 des Tarifs et conditions.

[137] Qu'il incombe, en pareilles circonstances, au Transporteur ou à ISO-NE de gérer les restrictions de capacité de transit sur le chemin HQT-NE, cela devra se faire de façon non discriminatoire pour satisfaire la demande des clients en service ferme, dont EBMI et le Producteur.

[138] Bref, mis à part la partie de l'avis du Transporteur sur OASIS publiée entre le 8 juillet et le 9 août 2009, où le Transporteur assimilait les demandes de renouvellement de transport ferme à de nouvelles demandes, il m'apparaît normal que le Transporteur ait informé ses clients, par avis sur OASIS, qu'il allait analyser les valeurs de transit sur son réseau en tenant compte des capacités de transit sur le réseau voisin. Cela ne contrevenait pas, selon moi, aux Tarifs et conditions.

[139] De plus, un tel avis sur OASIS m'apparaît logique et nécessaire dans le contexte où les engagements fermes du Transporteur sur son réseau dépassent déjà les limites de transport ferme qu'ISO-NE pourrait imposer dans certaines circonstances et que cela pourra, le cas échéant, avoir un impact sur les demandes de transport ferme des nouveaux clients.

9. LA DEMANDE DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL

[140] Le Transporteur dépose les annexes 2, 3, 5, 6 et 11 du dossier d'examen interne de la plainte P-130-001 et les annexes 2, 3, 5, 6 et 9 du dossier d'examen interne de la plainte P-130-003 sous pli confidentiel. Ces annexes contiennent des comptes rendus de réunions tenues entre ISO-NE et le Transporteur.

[141] Le Transporteur a permis la consultation de ces documents par les représentants d'EBMI par la signature d'une entente de confidentialité et de non-divulgence.

[142] Le 7 septembre 2010, le Transporteur dépose une affirmation solennelle de monsieur Sylvain Clermont au soutien de sa demande de traitement confidentiel de ces annexes. Monsieur Clermont allègue que ces annexes contiennent des renseignements dont certains aspects sont de nature commerciale et qui font l'objet d'une obligation de confidentialité en vertu de la *Convention des exploitants de l'interconnexion entre ISO New England Inc. et Hydro-Québec TransÉnergie*. Ainsi, selon monsieur Clermont, la divulgation publique de ces renseignements irait à l'encontre des obligations contractuelles du Transporteur.

[143] Le Transporteur demande à la Régie de se prévaloir de l'article 30 de la Loi et d'interdire toute divulgation de l'information et des renseignements contenus aux annexes confidentielles. EBMI ne s'est pas opposée à cette demande.

[144] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

ACCUEILLE les plaintes P-130-001 et P-130-003 d'EBMI;

ORDONNE au Transporteur de reconduire, pour la période du 1^{er} avril 2010 au 31 mars 2011, les Conventions MATI-NE selon les modalités des Tarifs et conditions en vigueur à la date des présentes, et **ORDONNE** au Transporteur de permettre à EBMI 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 découlant des décisions D-2009-015 et D-2009-023, pour une capacité réservée de 111/106 MW;

ORDONNE au Transporteur de reconduire, pour la période du 22 octobre 2010 au 21 octobre 2011, les Conventions ON-NE selon les modalités des Tarifs et conditions en vigueur à la date des présentes, et **ORDONNE** au Transporteur de permettre à EBMI 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 ON-HQT-NE, conformément aux modalités des Tarifs et conditions découlant des décisions D-2010-032 et D-2010-041, pour une capacité réservée totalisant 210/200 MW;

ACCUEILLE la demande de traitement confidentiel du Transporteur;

INTERDIT la divulgation, la publication ou la diffusion des documents suivants :

- pièce HQT-22, annexes 2, 3, 5, 6 et 11 du dossier P-130-001,
- pièce HQT-18, annexes 2, 3, 5, 6 et 9 du dossier P-130-003.

Marc Turgeon

Régisseur

Michel Hardy

Régisseur

Richard Lasseonde

Régisseur

EBMI représentée par M^e Paule Hamelin et M^e Pierre Legault;

Hydro-Québec représentée par M^e Yves Fréchette.