

MARCHAND, LEMIEUX

AVOCATS

STÉPHANIE ASSOULINE
NATHALIE BRIÈRE
PIERRE CHABOT
PAUL CHARBONNEAU
YANNICK CHUIT
JOSÉE DELAND
ÉRIC FRASER
CHRISTIAN HOUDE
LINE JANELLE
JEAN-FRANÇOIS LACASSE
JACINTE LAFONTAINE
LUCIE LALONDE
JULIE LAPIERRE
LOUIS LEGAULT
NICOLE LEMIEUX

GILLES MARCHAND
JEAN-FRANÇOIS MERCURE
F. JEAN MOREL
MARIA MOUDFIR
CATHY NOSEWORTHY
JOCELYNE PAQUETTE
PASCAL PARENT
MICHEL PASINI
DOMINIQUE PICHÉ
LOUIS PRÉVOST
JEAN RAJOTTE
SYLVY RHÉAUME
MICHEL SIMARD
JEAN-OLIVIER TREMBLAY
SIMON TURMEL

CONTENTIEUX
HYDRO-QUÉBEC
75, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE OUEST, 4^e ÉTAGE
MONTRÉAL H2Z 1A4
TÉLÉPHONE : (514) 289-2211, POSTE 2068
TÉLÉCOPIEUR : (514) 289-5197

Le 21 juin 2002

Me Véronique Dubois
RÉGIE DE L'ÉNERGIE
800, place Victoria
2^e étage, bureau 255
Montréal (Québec)
H4Z 1A2

Par courriel et par messagerie

OBJET : Demande de révision de la décision D-2002-81 rendue dans le dossier R-3476-2001
Dossier de la Régie : R-3487-2002
Notre dossier : S-25947/FJM/NL

Chère consœur,

La présente fait suite à la vôtre du 30 mai 2002, dans le dossier mentionné en titre, par laquelle vous informiez Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») que la Régie voulait que celui-ci précise (A) en vertu de quel(s) paragraphe(s) du premier alinéa de l'article 37 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi ») sa demande de révision est présentée et (B) qu'il indique en quoi, du point de vue juridique, les motifs qu'il invoque constituent des motifs donnant ouverture à une révision du dossier.

Par cette lettre, vous informiez également le Transporteur de l'intention de la Régie de procéder par écrit, dans le présent dossier, à moins qu'une demande d'audience orale ne lui soit transmise avant la prise en délibéré. À cet effet, le Transporteur désire informer la Régie qu'il est d'accord avec sa décision de vouloir procéder par écrit, dans ce dossier, et qu'il n'entend pas demander une audience orale pour les fins de sa demande de révision.

.../

Le Transporteur désire d'abord réitérer que la conclusion qu'il recherche, par sa demande de révision, est à l'effet que la Régie autorise une enveloppe globale pour tous ses projets d'investissements, pour l'année 2002, dont le coût individuel est inférieur au seuil de 25 millions de dollars. L'autorisation globale demandée, d'un coût total de 204,7 M\$ associés à toutes les catégories d'investissements, sans répartition parmi les quatre (4) catégories d'investissements mentionnées à la décision, permettra au Transporteur, au cours de l'année 2002, de répartir sans restriction, au besoin selon les exigences de ses activités courantes, de ses obligations envers sa clientèle, de ses priorités en cours d'année et de ses disponibilités budgétaires, les coûts totaux autorisés par la Régie entre les diverses catégories d'investissements.

A. Fondement de la demande

Le Transporteur soumet que sa demande de révision, telle que présentée à la Régie par la lettre des soussignés en date du 3 mai 2002, peut notamment être justifiée par les dispositions du troisième paragraphe du premier alinéa de l'article 37 de la Loi au motif qu'elle est entachée d'un vice de fond ou de procédure de nature à invalider la décision.

Tel que requis par votre lettre du 30 mai 2002, le Transporteur indique à la section B suivante pourquoi ses motifs invoqués justifient la révision demandée de la décision D-2002-81.

Par ailleurs, le Transporteur souligne que l'article 37 de la Loi prévoit également que la Régie peut d'office réviser toute décision qu'elle a rendue aux motifs, entre autres, qu'un fait nouveau qui, s'il avait été connu en temps utile, aurait pu justifier une décision différente. Or, s'il s'avérait que certaines des représentations faites par le Transporteur quant aux limites qui lui sont imposées par la décision D-2002-81 dans ses moyens de transporter l'électricité dans ses opérations courantes, de faire le nécessaire pour assurer un service fiable et continu à sa clientèle et de maintenir son réseau en bon état et quant au fardeau réglementaire inutile qui en résulte, constituaient pour la Régie des faits nouveaux à considérer, celle-ci pourrait d'office réviser sa décision.

À cet égard, le Transporteur partage l'opinion émise par le professeur Yves Ouellette dans son ouvrage *Les tribunaux administratifs au Canada, Procédure et preuve*, 1997, Les Éditions Thémis, à la page 500, à l'effet que :

« Enfin, le réexamen pourrait être considéré comme une procédure sui generis propre aux tribunaux administratifs, un complément ou un prolongement du processus décisionnel initial. Par conséquent, sa finalité ne serait pas alors exclusivement curative. Le réexamen s'analyse certes comme un outil offert à l'organisme pour corriger ses erreurs avant un appel, mais aussi comme un moyen pour s'adapter aux circonstances nouvelles et à l'évolution des situations. »

B. Motifs

Le Transporteur résume ci-après les motifs de révision présentés dans sa lettre du 3 mai 2002, en expliquant en quoi ces motifs sont suffisants pour constituer un vice de fond ou de procédure de nature à invalider la décision D-2002-81.

Le premier motif est basé sur l'interprétation juste et fondée qu'il faut donner au *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* (le « Règlement ») en vertu duquel la Régie exerce ses pouvoirs d'attribution en matière d'autorisation pour le Transporteur afin d'acquérir, construire ou disposer des immeubles ou des actifs destinés au transport d'électricité.

L'article 73 de la Loi est à l'effet que le Transporteur doit obtenir l'autorisation de la Régie, aux conditions et dans les cas qu'elle fixe par règlement. Le Règlement pris par la Régie, avec l'approbation du gouvernement, prévoit, au deuxième alinéa de son article 1, qu'**une** autorisation est requise pour **les projets** dont le coût est inférieur aux seuils énoncés au paragraphe 1^o du premier alinéa de cet article, soit inférieur à 25 millions de dollars pour le Transporteur. Cet alinéa ne prévoit pas que ces projets seront autorisés par catégorie d'investissements ou que la Régie doive préciser les objectifs particuliers des projets autorisés.

Le Transporteur est d'avis que l'autorisation mentionnée à cette disposition s'applique donc à l'ensemble des projets dont le coût est inférieur aux seuils prévus pour lesquels un seul programme ou budget d'investissements est proposé. Il lui apparaît évident que l'autorisation mentionnée à cette disposition ne vise pas des projets spécifiques à une catégorie d'investissements ou à des objectifs particuliers dont il n'est aucunement fait mention à l'alinéa 2 de l'article 1 du Règlement mais englobe plutôt l'ensemble des projets dont le coût est inférieur aux seuils prévus sans égard à leur finalité.

De la même manière, l'article 5 du Règlement mentionne une seule demande d'autorisation pour les projets visés au deuxième alinéa de l'article 1 et précise les informations qu'elle doit comporter et aussi qu'elle doit être faite par catégorie d'investissements.

Le Transporteur réitère que la précision, à cet article 5 du Règlement, concernant les catégories d'investissements s'applique à la demande d'autorisation, au même titre que les autres informations décrites aux paragraphes 1° à 5° de l'article et elle vise essentiellement à informer la Régie sur cet ensemble de projets envisagés. L'autorisation que donne, par la suite, la Régie doit porter sur l'ensemble des projets, sans égard aux catégories d'investissements qui ont été identifiées par le Transporteur que pour des fins de présentation de sa demande suivant les exigences d'information du Règlement.

Le Transporteur soumet que la Régie ne peut exercer son pouvoir d'approbation des projets d'acquisition, de construction ou de disposition d'immeubles ou d'actifs destinés au transport d'électricité autrement que de la façon prévue au Règlement. Le pouvoir d'imposer des conditions à une autorisation, en l'occurrence des montants limités par catégorie d'investissements, n'est pas prévu au règlement habilitant la Régie et celle-ci a conséquemment outrepassé ses fonctions.

Ce motif est suffisant en soi pour que la Régie conclut que sa décision D-2002-81 est entachée d'un vice de fond ou de procédure de nature à l'invalider.

Le Transporteur a soulevé également, comme motif de révision, la discrimination induite qui résulte du traitement différent de l'assujetti selon le processus d'autorisation de ses projets d'investissements. En effet, lorsqu'elle autorise des budgets d'immobilisations dans le cadre d'une cause tarifaire, la Régie les accepte toujours globalement sans imposer de catégories d'investissements et des montants à allouer à chacune d'elles. L'autorisation prévue au deuxième alinéa de l'article 1 du Règlement qui est requise lorsque les projets visés n'ont pas déjà été reconnus dans un processus tarifaire, ne devrait pas être différente et, surtout, plus exigeante et restrictive que celle qui peut être obtenue par d'autres assujettis par le biais de leurs causes tarifaires.

Une telle discrimination qui n'est pas justifiée selon le Transporteur et constitue un autre motif suffisant pour que la Régie conclut que sa décision D-2002-81 est entachée d'un vice de fond ou de procédure de nature à l'invalider.

Comme autre motif de révision, le Transporteur a soulevé le fait qu'il ait expressément demandé à la Régie, tant par sa requête initiale que par le biais de ses réponses à des demandes de renseignements, qu'elle autorise tous ses projets

d'investissements, pour l'année 2002, de façon globale, pour des coûts totaux associés à toutes les catégories d'investissements, de manière à ce que le Transporteur puisse, au cours de l'année 2002, répartir sans restriction, au besoin selon les exigences de ses activités courantes, de ses obligations envers sa clientèle, de ses priorités en cours d'année et de ses disponibilités budgétaires, les coûts totaux autorisés par la Régie entre les diverses catégories d'investissements. Or, la décision D-2002-81 n'expose aucun motif pour refuser cette demande du Transporteur, ni aucune justification pour, au contraire, autoriser ses projets catégorie d'investissements. À cet égard, elle contrevient à l'article 18 de la Loi qui stipule, entre autres, qu'une décision de la Régie doit être motivée.

De plus, dans son ouvrage précité, Me Yves Ouellette s'exprime ainsi aux pages 451 et 452:

« L'insuffisance des motifs pourrait avoir certaines autres conséquences, comme des déductions défavorables, soit en cas de requête en sursis, soit aux fins de la détermination du degré de la déférence qu'une juridiction d'appel accordera aux conclusions de faits du tribunal administratif. Elle pourrait aussi constituer un motif de réexamen de la décision et peut-être même un motif de refus d'homologation. »

Enfin, le Transporteur rappelle qu'en autorisant ainsi, par catégorie d'investissements, ses projets d'immobilisations, la Régie le limite indûment, sans justification pratique, économique ou réglementaire, dans ses moyens de transporter l'électricité pour ses opérations courantes, de faire le nécessaire pour assurer un service fiable et continu à sa clientèle et maintenir son réseau en bon état. La Régie s'était d'ailleurs exprimée fort différemment dans sa décision D-2001-296 dans le présent dossier où elle déclarait, justement, qu'en aucun temps le Transporteur ne devait être privé de ses moyens de transporter l'électricité dans ses opérations courantes, de faire le nécessaire pour assurer un service fiable et continu à sa clientèle et de maintenir son réseau en bon état. La Régie déclarait même que les fonds prévus à même le budget global pour l'ensemble des projets d'investissements pouvaient donc être déboursés, sans l'imposition de limites par catégorie d'investissements.

La Régie pourrait donc réviser, de son propre chef, sa décision D-2002-81 pour la rendre consistante avec sa décision précédente dans le présent dossier.

Enfin, comme considérations pratiques, le Transporteur souligne que la décision D-2002-81 de la Régie lui impose l'obligation de requérir une nouvelle autorisation de la Régie, à chaque fois qu'en raison de reclassements de projets d'une catégorie causés par la non réalisation de certains d'entre eux ou par des besoins supplémentaires dans certains autres, il lui faudra modifier à la hausse le budget autorisé pour l'une ou l'autre des catégories d'investissements et ce, même s'il ne devait pas excéder pour autant son budget d'investissement total. Contrairement à l'orientation de la Régie en matière d'allègement réglementaire, l'autorisation des investissements du Transporteur, par catégories, augmente inutilement son fardeau réglementaire.

La Régie pourrait également réviser d'office sa décision pour qu'elle reflète mieux ses priorités en matière d'allègement réglementaire et d'efficacité administrative.

Pour tous les motifs susmentionnés de même que ceux présentés dans notre lettre à la Régie en date du 3 mai 2002, le Transporteur demande respectueusement à la Régie de réviser sa décision D-2002-81 pour qu'elle autorise tous les projets d'investissements du Transporteur, pour l'année 2002, dont le coût individuel est inférieur au seuil de 25 millions de dollars, pour des coûts totaux de 204,7 M\$ associés à toutes les catégories d'investissements, sans répartition parmi les quatre (4) catégories d'investissements mentionnées à la décision, de manière à ce qu'il puisse, au cours de l'année 2002, répartir sans restriction, au besoin selon les exigences de ses activités courantes, de ses obligations envers sa clientèle, de ses priorités en cours d'année et de ses disponibilités budgétaires, les coûts totaux autorisés par la Régie entre les diverses catégories d'investissements.

Copie de la présente est envoyée, ce jour, par courriel seulement, aux intervenants dont les noms apparaissent à la liste en annexe.

Nous vous prions d'agréer, chère consoeur, l'expression de nos sentiments distingués.

MARCHAND, LEMIEUX

F. Jean Morel

FJM/mb

c.c. Intervenants - R-3476-2001 (liste en annexe)
(par courriel seulement)

c.s. Me François G. Hébert