

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2010-119

R-3739-2010

3 septembre 2010

PRÉSENTS :

Jean-Paul Théorêt

Richard Lassonde

Jean-François Viau

Régisseurs

Hydro-Québec

Demanderesse

Décision sur les demandes d'intervention et les budgets de participation

Demande d'autorisation d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité du budget des investissements 2011 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars

Intéressés :

- Association coopérative d'économie familiale de l'Outaouais (ACEF de l'Outaouais);
- Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI);
- Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME);
- Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (S.É./AQLPA).

1. DEMANDE

[1] Le 2 août 2010, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) demande à la Régie de l'énergie (la Régie) d'autoriser son budget des investissements 2011 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars.

[2] Le 3 août 2010, la Régie publie sur son site internet un avis aux personnes intéressées (l'Avis) invitant tout intéressé à soumettre une demande d'intervention selon les exigences du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie* (le Règlement) au plus tard le 13 août 2010 à 12 h. Tout commentaire du Transporteur sur ces demandes devait être fait par écrit et déposé à la Régie au plus tard le 20 août 2010 à 12 h. Toute réplique d'une partie visée par les commentaires du Transporteur devait être produite avant le 27 août 2010 à 12 h.

[3] L'Avis mentionne que, conformément à l'article 10 du Règlement, un intéressé qui ne désire pas participer activement au dossier peut toutefois déposer, auprès de la Régie, des observations écrites.

[4] À la suite de la publication de l'Avis, la Régie a reçu des demandes d'intervention de l'Association coopérative d'économie familiale de l'Outaouais (ACEF de l'Outaouais), de l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA), de la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI), de Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAMÉ) et de Stratégies énergétiques (S.É.).

[5] Le 20 août 2010, le Transporteur a transmis ses commentaires sur l'ensemble des demandes d'intervention.

[6] Le 25 août 2010, le GRAMÉ dépose sa réplique et, le 27 août 2010, l'ACEF de l'Outaouais, l'AQLPA, la FCEI et S.É. dépose les leurs.

[7] La présente décision porte sur les demandes d'intervention et les budgets de participation.

2. COMMENTAIRES DE LA DEMANDERESSE SUR LES DEMANDES D'INTERVENTION

[8] Le 20 août 2010, le Transporteur commente les demandes d'intervention.

[9] Quant à la *Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du réseau de transport d'électricité* (la Stratégie) que certains intéressés veulent aborder de nouveau dans le cadre du présent dossier, le Transporteur rappelle les décisions de la Régie à l'effet qu'elle procédera à une mise au point en 2011, soit lors du dépôt de la demande d'autorisation des investissements de l'année 2012, et ce, dans le but de permettre à la Régie de disposer des données nécessaires pour compléter l'évaluation de la Stratégie.

[10] Le Transporteur soumet que les seuls sujets reliés à la Stratégie qu'il est pertinent d'aborder dans le cadre du présent dossier sont (i) l'examen des éléments complétés d'août 2010 de la Stratégie et (ii) la section 3.1.1.2 intitulée Portefeuille Maintien – Automatismes de la pièce B-4 du présent dossier.

[11] Le Transporteur demande à la Régie d'écarter tous les sujets identifiés par les demandeurs de statut d'intervenant qui débordent des deux éléments mentionnés ci-dessus touchant à la Stratégie.

[12] Quant à la demande d'intervention de l'ACEF de l'Outaouais, le Transporteur rappelle que la Régie a récemment, dans une lettre du 28 juillet 2010, informé les intéressés qu'alléguer un intérêt général ne suffira plus pour obtenir un statut d'intervenant.

[13] Ainsi, selon le Transporteur, les motifs de l'intervention de l'ACEF de l'Outaouais sont ténus et ne font pas état de préoccupations tangibles, mais plutôt de simples hypothèses concernant de possibles impacts afin de justifier sa participation aux audiences de la Régie.

[14] Quant à la demande d'intervention de la FCEI, le Transporteur résume et commente les sujets que la FCEI veut aborder dans le cadre du présent dossier :

- *Stratégie de gestion de la pérennité et analyses coûts/bénéfices - gestion de la pérennité et sécurité du réseau*

Le Transporteur réitère que la Régie analysera la Stratégie en 2011 dans le cadre de la demande d'autorisation de son budget d'investissement 2012. Ce sujet et l'analyse des coûts/bénéfices ne sont clairement pas à l'ordre du jour du présent dossier.

- *Suivi des décisions de la Régie dont celles sur les projets en cours*

Le Transporteur soumet que ce sujet devrait être écarté et explique que sa demande d'autorisation du budget des investissements 2011 est conforme au cadre réglementaire ainsi qu'aux décisions antérieures de la Régie.

- *Revue de certaines notions (durée de vie et risque)*

Ce sujet étant relié à l'examen, en 2011, de la Stratégie, le Transporteur soumet qu'il ne devrait pas faire partie des sujets discutés dans le cadre du présent dossier.

- *Investissements générant des revenus additionnels*

Le Transporteur explique que ce sujet est déjà balisé par le cadre réglementaire et est clairement hors du cadre de la présente audience. L'information relative aux investissements générant des revenus additionnels se retrouve déjà à la preuve du Transporteur bonifiée pour faire suite à la demande formulée par la Régie au paragraphe 76 de sa décision D-2010-056.

[15] Quant à la demande de la FCEI de reconnaître Roland Brilot comme témoin-expert, tout en réservant ses droits à cet égard, le Transporteur souligne que ce témoignage est prématuré en ce qui a trait à la Stratégie et non nécessaire pour éclairer la Régie dans le cadre des autres sujets du présent dossier.

[16] Le Transporteur se réserve la possibilité de commenter plus avant la demande de reconnaissance du statut de témoin expert de Roland Brilot, y incluant de demander la tenue d'un voir-dire, et ce, selon la décision à venir à l'égard des demandes de statut d'intervenant et des sujets à l'ordre du jour de cette audience.

[17] Le Transporteur rappelle les sujets que les intéressés GRAME, S.É. et l'AQLPA veulent aborder dans le cadre du présent dossier :

GRAME :

1. Nouveautés de la Stratégie en lien avec les critères de pérennité des transformateurs de mesure et grille d'analyse du risque des lignes de transport;
2. Analyse des projets requis en protection de l'environnement;
3. Récupération, disposition et traitement des portiques, des poteaux de bois et des traverses de bois;
4. Suivi des projets en réhabilitation des terrains;
5. Réduction des investissements en respect des exigences et suivi des projets en réhabilitation des terrains;

S.É. et l'AQLPA :

6. La Stratégie de gestion de la pérennité des composantes des lignes de transport;
7. L'interrelation entre la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs et la stratégie d'investissement du Transporteur dans les autres catégories (croissance, maintien-amélioration, respect des exigences), compte tenu de sa nouvelle approche de gestion intégrée.

[18] Selon le Transporteur, les enjeux énumérés par le GRAME, S.É. et l'AQLPA débordent le cadre du présent dossier.

[19] Le Transporteur souligne la parenté entre les sujets 1 et 6 ci-dessus et dit souhaiter, le cas échéant, que la Régie exige des intéressés une répartition réelle des sujets afin d'éviter des redondances.

[20] Quant aux affirmations de S.É. et de l'AQLPA en lien avec le sujet 7 ci-dessus, le Transporteur souligne que ces affirmations sont gratuites et ne reposent sur aucun fait ou donnée véritable qui soit contemporain. Le Transporteur rappelle qu'il favorise depuis plusieurs années une planification intégrée de son réseau de transport qui annihile les problèmes de coordination erronément signalés par S.É. et l'AQLPA.

[21] Citant un extrait de la décision D-2007-20, le Transporteur soumet que les demandes d'intervention du GRAME, de S.É. et de l'AQLPA dans ce dossier pourraient constituer « [...] *un exemple d'une intervention qui peut mener l'analyse du présent dossier dans toutes sortes de directions qui débordent du cadre de ce que doit faire la Régie sous l'article 73 de la Loi, comme mentionné plus haut.*»

[22] Le Transporteur rappelle une décision récente de la Régie sur la portée de sa juridiction en matière d'environnement :

« [70] Là s'arrête la juridiction de la Régie en matière environnementale. Il n'est pas de son ressort de procéder à une analyse détaillée des impacts environnementaux et d'ordonner la mise en place de mesures d'atténuations pour un projet si celui-ci est jugé d'intérêt public. Cela appartient à d'autres entités désignées par le législateur en vertu d'autres lois et en vertu desquelles la Régie n'a aucune juridiction. »

[23] Le Transporteur demande finalement à la Régie de circonscrire les interventions du GRAME, de S.É. et de l'AQLPA afin qu'elles soient conformes au cadre réglementaire spécifique à la présente demande.

3. RÉPLIQUE DES INTÉRESSÉS

[24] Le 27 août 2010, l'ACEF de l'Outaouais réitère ses motifs d'intervention et sa réplique tient lieu de précisions ou d'amendements tardifs à sa demande initiale.

[25] Le 25 août 2010, le GRAME réplique aux commentaires du Transporteur.

[26] Essentiellement, le GRAME réitère que sa demande d'intervention respecte le cadre réglementaire et les directives récentes de la Régie. Quant aux sujets que le GRAME veut aborder, l'intéressé retire le sujet mentionné au paragraphe 12 de sa demande d'intervention (grille d'analyse du risque des lignes de transport), sujet néanmoins relié à la Stratégie.

[27] Dans sa réplique du 27 août 2010, le procureur de S.É. et l'AQLPA réitère qu'il y a duplication d'un des sujets du thème 1, aussi abordé par le GRAME, et que ce dernier l'a retiré. S.É. et l'AQLPA soutiennent que leurs interventions sur les sujets 1 et 2 ne débordent aucunement du cadre du dossier et que l'enjeu environnemental qui en découle est relié au fait qu'en réduisant les pertes, l'on réduit le besoin d'avoir recours à des sources d'approvisionnement additionnelles.

[28] La FCEI conteste l'interprétation du Transporteur quant à la pertinence de ses sujets d'intervention. D'abord, elle soutient qu'elle se conforme aux décisions passées de la Régie. Quant à la Stratégie, l'intervenante s'en tiendra aux aspects introduits cette année dans la preuve soumise par le Transporteur. Il en sera de même pour les analyses coûts/bénéfices sans référence à la méthodologie approuvée dans le passé.

[29] À propos des investissements s'étalant sur plusieurs années, la FCEI maintient sa position à l'effet que les investissements pluriannuels soient dûment justifiés dans leur totalité au moment de leur présentation, avec les conséquences de leur arrêt éventuel en cas de remise en question dans les années ultérieures.

[30] En ce qui a trait aux investissements générant des revenus additionnels, la FCEI soutient que c'est dans le cadre des Tarifs et Conditions de transports qu'elle entend se situer pour examiner la justification de ces investissements.

[31] Enfin, quant à la demande de reconnaissance du statut de témoin expert de monsieur Roland Brilot, la FCEI rappelle que celui-ci a plus de 30 ans d'expérience dans le domaine de la planification du secteur électrique, expérience acquise sur plusieurs continents.

4. OPINION DE LA RÉGIE

4.1 INTERVENTIONS

[32] Pour obtenir un statut d'intervenant, un intéressé doit satisfaire aux conditions de l'article 6 du Règlement :

« 6. Une demande d'intervention doit être faite par écrit, signée par l'intéressé ou son représentant et transmise à la Régie et au demandeur dans le délai fixé par celle-ci.

L'intéressé indique :

1 ° son nom, son adresse, son numéro de téléphone et, le cas échéant, son adresse électronique et son numéro de télécopieur;

2 ° la nature de son intérêt et, s'il y a lieu, sa représentativité;

3 ° les motifs à l'appui de son intervention;

4 ° de façon sommaire, les conclusions qu'il recherche ou les recommandations qu'il propose;

5 ° la manière dont il entend faire valoir sa position et notamment s'il désire faire entendre des témoins et présenter une preuve d'expert, de même que le temps d'audience estimé;

6 ° ses suggestions pour faciliter le déroulement de l'étude de la demande. »

[33] Le 28 juillet 2010, la Régie informait les participants à ses travaux qu'elle appliquerait plus rigoureusement le Règlement, notamment en ce qui concerne l'évaluation de l'intérêt des intéressés souhaitant participer à ses travaux. La Régie précisait que le fait d'alléguer un intérêt général ne suffirait plus à obtenir un statut d'intervenant.

[34] Tant au niveau des observations que des interventions, la Régie insiste depuis un certain temps, et ce, dans le but d'alléger le processus réglementaire et de le rendre plus efficace, pour que les intéressés précisent les enjeux sur lesquels ils veulent intervenir. La Régie vise ainsi à mieux circonscrire l'intérêt d'un intéressé à l'égard d'un enjeu ou d'un sujet débattu. Ainsi, la Régie s'attend à recevoir des observations ou des interventions de personnes vraiment concernées ou affectées par ses décisions.

ACEF de l'Outaouais

[35] Cet intéressé rappelle qu'il représente des consommateurs de la région de l'Outaouais à qui il offre, entre autres, des services en matière énergétique.

[36] La nature de son intérêt au présent dossier découlerait du fait que la demande du Transporteur aura un impact sur les tarifs d'électricité des consommateurs qu'il représente. Les conclusions qu'il recherche sont formulées sous forme de questions que l'ACEF de l'Outaouais indique vouloir poser au Transporteur, à savoir :

- Si les investissements prévus pour l'année 2011 sont bien justifiés;
- Si ces investissements sont nécessaires et ont un impact réel positif sur la fiabilité du réseau de transport et sur la qualité du service du Transporteur;
- Si ces investissements n'induisent pas des impacts indus ou discriminatoires sur les tarifs des clients de la charge locale pour les années tarifaires 2011 et suivantes.

[37] Disons au départ — et les commentaires qui suivent s'appliquent à tous les demandeurs de statut d'intervenant — qu'à la face même de la présente demande du Transporteur, les investissements projetés en 2011 n'ont pas d'effet à la hausse sur le tarif du Transporteur en 2011 et un effet marginal à plus long terme.

[38] Ainsi, l'affirmation générale voulant que l'intérêt d'un intéressé découle du fait que les consommateurs paieront ultimement pour les investissements n'aide pas vraiment à l'efficacité du processus réglementaire souhaitée par la Régie dans sa lettre du 28 juillet 2010.

[39] La Régie rappelle qu'il est de première importance que tous les participants ciblent des enjeux pertinents et concrets qu'ils veulent aborder au cours de l'audience.

[40] De plus, et indépendamment de la volonté d'un intéressé de traiter d'un sujet particulier, la Régie a discrétion pour décider quels sujets seront traités.

[41] Les conclusions que cet intéressé dit rechercher et qu'il formule sous forme des questions citées plus haut réfèrent en fait aux sujets standards de toute demande d'autorisation du budget d'investissements (impact sur les tarifs, prudence et nécessité des investissements).

[42] À cet égard, la Régie rappelle à l'ACEF de l'Outaouais les commentaires et recommandations qu'elle avait faits sur sa demande d'intervention dans le dossier R-3707-2009 et qui traitaient de la demande d'investissements du Transporteur pour l'année 2010 :

« La Régie constate que la demande d'intervention de l'ACEF de l'Outaouais est générale. L'intéressée se limite à indiquer qu'elle veut s'assurer que les investissements prévus pour l'année 2010 sont bien justifiés, qu'ils sont nécessaires et qu'ils n'induisent pas d'impacts indus sur les clients de la charge locale. Bien que légitimes, ces questionnements ne permettent pas d'identifier les enjeux concrets au début du processus, ce qui est le but de demander à un intéressé de préciser les conclusions qu'il recherche. »

Par ailleurs, l'ACEF de l'Outaouais a un intérêt général en tant que représentante de consommateurs pour intervenir au présent dossier. Néanmoins, il serait souhaitable que l'ACEF de l'Outaouais cible plus précisément son intervention en ce domaine. Sous réserve de ces commentaires, la Régie accepte l'intervention de l'ACEF de l'Outaouais. »

[43] De plus, dans une lettre du 28 juillet 2010 adressée à tous les participants à ses travaux, la Régie précisait que le fait d'alléguer un intérêt général ne suffisait plus à obtenir un statut d'intervenant.

[44] La teneur trop générale de cette demande d'intervention ne laisse pas entrevoir l'apport utile de l'intéressé au débat. De plus, la demande ne satisfait pas aux exigences prévues au Règlement sur la procédure voulant que l'intéressé formule de façon sommaire les conclusions recherchées ou les recommandations qu'il propose. **Pour ces motifs, la Régie n'accorde pas le statut d'intervenant à l'ACEF de l'Outaouais dans le présent dossier.**

FCEI

[45] La FCEI regroupe plus de 24 000 petites et moyennes entreprises au Québec. Sa représentativité ne fait pas de doute. Quant à la nature de son intérêt au présent dossier, la FCEI l'explique du fait que les coûts reliés aux investissements du Transporteur sont ultimement passés aux clients de la charge locale du Québec. À cet égard, la Régie réitère les commentaires formulés ci-dessus.

[46] La FCEI dit avoir retenu les services d'un témoin expert pour analyser la Stratégie dont la mise à jour est déposée par le Transporteur sous la pièce B-6.

[47] À cet égard, la Régie tient à préciser qu'elle n'entend pas étudier, dans le cadre de la présente demande, la mise à jour de la Stratégie à l'exception des sujets identifiés par le Transporteur à cet égard et mentionnés au paragraphe 10 des présentes. Comme le souligne le Transporteur, la Régie a déjà prévu de faire le point en 2011 sur le résultat de l'application de la Stratégie tel qu'elle le mentionnait à sa décision D-2010-056.

[48] Quant à l'application de la Stratégie par le Transporteur et à la justification des budgets demandés, la Régie constate que des intéressés ont exprimé certaines préoccupations.

[49] La Régie rappelle que dans la décision D-2009-013, elle s'est déclarée satisfaite de l'état d'avancement de la Stratégie développée par le Transporteur. La Régie indiquait alors que le Transporteur devait poursuivre l'optimisation de sa démarche, en définissant des scénarios à long terme permettant d'établir le niveau optimal d'investissements en fonction du risque. La Régie se disait également satisfaite des réponses du Transporteur concernant l'analyse coûts/bénéfices de la Stratégie.

[50] La Régie note que la Stratégie est toujours en cours de développement et elle pourra donc faire l'objet de raffinements dans le futur. Entre autres, le Transporteur indique qu'il a complété en 2009 l'élaboration des critères de pérennité des transformateurs de mesure et des autres équipements d'appareillage électrique et mécanique ainsi que la stratégie de gestion de la pérennité des composantes des lignes aériennes de transport.

[51] La Régie juge qu'il est plus approprié de permettre d'abord au Transporteur de présenter les résultats de la Stratégie, avant de juger si des correctifs doivent y être apportés. La Régie estime que la mise au point demandée en 2011, soit lors du dépôt de la demande d'autorisation des investissements de l'année 2012, lui permettra de disposer des données nécessaires pour compléter l'évaluation de la Stratégie.

[52] Le Transporteur a projeté ses investissements en 2011 en appliquant les critères de la Stratégie. La justification des investissements en 2011 à la lumière des critères en place est un sujet pertinent à la présente audience. Cependant, la remise en question de la teneur des critères de la Stratégie ne fait pas partie des sujets de la présente audience. La Régie fera connaître ultérieurement les modalités de l'examen de la mise à jour de la Stratégie.

[53] **La Régie accorde le statut d'intervenant à la FCEI.** L'intervenante devra cependant concentrer son intervention sur les sujets ou enjeux non exclus par la présente décision. La FCEI devra donc revoir son budget de participation qui prévoyait 66 heures de travail d'un expert devant se pencher, entre autres, sur la Stratégie, un sujet exclu de la présente audience. De plus, la Régie ne voit pas la nécessité de faire témoigner un expert sur les autres sujets de cette audience. **En conséquence, la Régie n'a pas à reconnaître Roland Brilot comme expert dans le cadre du présent dossier.**

GRAME

[54] L'intéressé dit vouloir contribuer activement à l'examen de cette demande d'autorisation, afin de s'assurer que les choix du Transporteur et les décisions en résultant intègrent le mieux possible les politiques et préoccupations actuelles en matière de développement durable et de protection de l'environnement.

[55] Le GRAME définit ainsi la nature de son intérêt au présent dossier :

« L'intérêt du GRAME en la présente demande vise le respect de l'environnement et des principes de développement durable dans les décisions portant sur les investissements en transport d'électricité pour l'année tarifaire 2011 du Transporteur. »

[56] Les enjeux que le GRAME désire aborder dans ce dossier sont les suivants :

1. Nouveautés de la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur;
2. L'analyse des projets requis en protection de l'environnement;
3. La récupération, disposition et traitement des portiques, des poteaux de bois et des traverses de bois;
4. Le suivi des projets en réhabilitation des terrains;
5. La réduction des investissements en respect des exigences et suivi des projets en réhabilitation des terrains.

[57] L'enjeu 1 ci-dessus ne fera pas partie de la présente audience. Quant aux autres enjeux soulevés par la GRAME, ils sont marginaux et relèvent, en grande partie, des autorités chargées d'appliquer les lois et règlements en matière d'environnement. La Régie n'entend donc pas les aborder dans le cadre de la présente demande.

[58] L'intervention du GRAME n'apparaît donc pas utile aux délibérations de la Régie dans ce dossier et sa demande d'intervention est donc rejetée.

S.É. et l'AQLPA

[59] Ces deux intéressés expliquent indirectement la nature de leur intérêt au présent dossier en référant la Régie à une description de leurs activités annexée à leur demande d'intervention.

[60] Ainsi, l'AQLPA vise à *« renforcer les instruments réglementaires et les instruments de planification et afin de favoriser une stratégie de gestion à long terme des choix énergétiques incluant le développement de sources d'énergie moins polluantes, la conservation et l'efficacité énergétique »*.

[61] Quant à S.É., elle a pour « *mission de promouvoir les objectifs du développement durable dans les domaines de l'énergie, de la gestion des ressources, de l'aménagement du territoire et des transports, en favorisant une planification stratégique harmonisant les considérations environnementales, énergétiques, sociales et économiques, d'une manière équitable entre les générations et entre les nations. Cette mission est accomplie au moyen d'interventions publiques, de recherches et de communications* ».

[62] Ces intéressés ont ciblé leur demande d'intervention sur les sujets suivants :

1. La Stratégie de gestion de la pérennité des composantes des lignes de transport;
2. L'interrelation entre la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs et la stratégie d'investissement de TransÉnergie dans les autres catégories (croissance, maintien-amélioration, respect des exigences), compte tenu de sa nouvelle approche de gestion intégrée.

[63] Il faut d'abord mentionner que les enjeux ci-dessus n'ont rien à voir avec l'intérêt général de l'AQLPA en matière de lutte contre la pollution atmosphérique. Quant à S.É., l'un des enjeux qu'elle veut traiter est relié à la Stratégie et ne fait pas partie de ce que la Régie désire aborder dans ce dossier. Quant à l'autre sujet que S.É. veut aborder, elle n'a pas identifié de problématique particulière reliée au développement durable.

[64] **En conséquence, la Régie n'accorde pas de statut d'intervenant aux intéressés AQLPA et S.É..**

4.2 ENCADREMENT DE L'INTERVENTION DE LA FCEI

[65] L'article 8 du Règlement prévoit que la « *Régie peut refuser ou accorder la demande d'intervention. Lorsqu'elle l'accorde, elle détermine, si elle le juge nécessaire, le cadre de la participation en fonction de l'intérêt de l'intervenant et de la nature, de l'importance et de l'ampleur des enjeux qu'il aborde* ».

[66] Pour les motifs exprimés plus haut, la Régie encadre l'intervention de la FCEI au présent dossier en excluant toute demande de renseignements ou preuve portant sur les sujets suivants :

- La mise à jour de la Stratégie à l'exception des deux sujets identifiés par le Transporteur, à savoir (i) l'examen des éléments complétés d'août 2010 de la Stratégie et (ii) la section 3.1.1.2 intitulée Portefeuille Maintien – Automatismes de la pièce B-4 du présent dossier;
- La remise en question des critères de la Stratégie appliqués par le Transporteur pour projeter ses investissements en 2011;
- Plus spécifiquement, les sujets indiqués aux paragraphes suivants de la demande d'intervention :
 - analyse de la Stratégie, paragraphe 14 (1);
 - lien entre la Stratégie et la fiabilité et sécurité du réseau, paragraphe 14 (2);
 - améliorations demandées par la Régie relatives aux demandes d'autorisation d'investissements, paragraphe 14 (3);
 - revue de certaines notions, dont la durée de vie, paragraphe 14 (4);
 - suivi des décisions de la Régie, dont les projets en cours, paragraphe 14(5);
 - investissements générant des revenus additionnels, paragraphe 14(6).

4.3 CALENDRIER DE TRAITEMENT DU DOSSIER

[67] La Régie informe les participants de l'échéancier suivant :

ÉCHÉANCES	ÉTAPES DU PROCESSUS
10 septembre 2010, 12 h	Demandes de renseignements au Transporteur
17 septembre 2010, 12 h	Réponses du Transporteur aux demandes de renseignements
30 septembre 2010, 12 h	Mémoires et observations des intervenants
7 octobre 2010, 12 h	Demandes de renseignements aux intervenants
14 octobre 2010, 12 h	Réponses des intervenants aux demandes de renseignements
22 octobre 2010, 12 h	Observations finales du Transporteur.

[68] Considérant ce qui précède,

La Régie de l'énergie :

ACCORDE le statut d'intervenante à la FCEI sous réserve de l'encadrement prévu à la section 4.2 de la présente décision;

REJETTE les demandes d'intervention de l'ACEF de l'Outaouais, du GRAME, de l'AQLPA et de S.É.;

FIXE le calendrier de la section 4.3 de la présente décision.

Jean-Paul Théorêt
Régisseur

Richard Lasonde
Régisseur

Jean-François Viau
Régisseur

Représentants :

- Association coopérative d'économie familiale de l'Outaouais (ACEF de l'Outaouais) représentée par M^e Stéphanie Lussier;
- Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI) représentée par M^e André Turmel;
- Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME) représenté par M^e Geneviève Paquet;
- Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (S.É./AQLPA) représenté par M^e Dominique Neuman.