

Le 9 septembre 2011

‘Par dépôt électronique et courriel’

Me Véronique Dubois

Secrétaire pour la Régie de l'énergie
Tour de la Bourse, C.P. 001
800, Place Victoria, 2^e étage, bureau 255
Montréal (Qc)
H4Z 1A2

Objet : Dossier R-3778-2011

Demande d'autorisation d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité du budget des investissements 2012 dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars

Chère Consœur,

La présente donne suite aux commentaires du Transporteur datés du 2 septembre 2011¹ portant sur les demandes d'intervention déposées dans le cadre du dossier cité en rubrique. En premier lieu, le GRAME s'étonne de l'affirmation du Transporteur selon laquelle les enjeux de ce dossier seraient limités aux pièces HQT-2, doc. 2 et HQT-1, doc. 1, section 2.

La pièce HQT-2, doc. 2 n'est vraisemblablement pas déposée au présent dossier² et la pièce HQT-1, doc. 1 contient plusieurs sections autres que la section 2 qui méritent analyse. Le GRAME, à l'instar d'autres intervenants, a soulevé certains enjeux pertinents et concrets dans sa demande d'intervention, tel que permis par les règles de procédure devant la Régie de l'énergie. Ces éléments relèvent des coûts associés à la présence et l'utilisation par le Transporteur, dans le cadre de ses activités de transport d'électricité, d'équipements à risque pour la santé et l'environnement, d'où l'intérêt du GRAME pour ces questions.

Les questions touchant le maintien des actifs, la pérennité des équipements, la stratégie de gestion de la pérennité des actifs et les grilles d'analyse du risque utilisées dans la stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur ont été abordées à de nombreuses reprises par le GRAME.

¹ B-0009.

² Le GRAME suppose que le Transporteur réfère à la pièce HQT-2, doc. 1.

Par exemple, au dossier R-3670-2008, le GRAME s'est intéressé aux questions portant sur la stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur et sur la grille d'analyse du risque. Dans sa décision D-2008-145, la Régie confirmait que la grille d'analyse du risque utilisée dans la stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur est un sujet en lien avec le dossier du Transporteur :

« La Régie comprend que la partie du mémoire contestée traitant de la toxicité des BPC a pour objectif de démontrer qu'un équipement qui contient des BPC est plus à risque qu'un équipement qui n'en contient pas. Le GRAME s'appuie sur cette démonstration pour proposer, dans la section intitulée « *Stratégie et protection de l'environnement* » (page 34 du mémoire), que la grille d'analyse du risque du Transporteur favorise les interventions sur les équipements qui contiennent des BPC en priorité.

La Régie juge que la preuve sur la toxicité des BPC est pertinente, dans la mesure où elle sert à justifier une recommandation du GRAME à l'égard d'un sujet en lien avec le présent dossier, soit la grille d'analyse du risque utilisée dans la stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur. La Régie rejette donc la demande de radiation de cette partie de la preuve. »³ (Nos soulignés)

Contrairement à l'affirmation non fondée du Transporteur émise dans sa correspondance datée du 2 septembre 2011, les enjeux que le GRAME souhaite aborder relèvent de la juridiction de la Régie de l'énergie, étant en lien direct avec la demande d'autorisation d'investissements du Transporteur. Le ministère public, le ministre de l'environnement et le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) n'ont pas d'autorité sur les budgets et les investissements annuels du Transporteur, contrairement à la Régie de l'énergie qui doit autoriser les investissements du Transporteur visés au *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*, conformément à l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*.

À cet égard, la Régie a déjà émis une distinction entre le respect des obligations environnementales par le Transporteur et une recommandation émise par le GRAME dans le cadre d'un dossier d'investissements, énonçant ce qui suit :

« Toutefois, la Régie doit considérer le contexte dans lequel le GRAME fait référence au *Règlement sur les BPC* afin de juger de sa pertinence. La Régie constate que le GRAME ne cherche pas à démontrer que le Transporteur ne respecte pas ses obligations en matière environnementale. La référence au *Règlement sur les BPC* sert, entre autres, à faire le lien avec la recommandation suivante du GRAME qui se trouve à la section « *Budget additionnel* ». »⁴

³ R-3670-2008, D-2008-145, p. 8 et 9

⁴ R-3670-2008, D-2008-145, p. 10

Le GRAME souhaite préciser à la Régie qu'il entend analyser certains investissements du Transporteur liés aux équipements à risque et non la conformité ou la légalité de ses activités en matière de protection de l'environnement.

En ce qui concerne la participation de monsieur Michel Perrachon à titre d'expert ou de spécialiste, celle-ci sera plutôt axée sur la gestion de la pérennité des équipements et des risques à long terme, en lien avec l'examen du bilan de la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur.⁵ Tel qu'indiqué dans notre correspondance datée du 1^{er} septembre 2011, le GRAME entend réévaluer la pertinence de déposer une demande de reconnaissance de statut d'expert, et ce en lien avec les nouvelles attentes de la Régie relativement au rôle des experts.

Enfin, en ce qui concerne la proposition du Transporteur de regroupement avec SÉ-AQLPA, le GRAME soumet respectueusement que ses représentants poursuivront leurs communications avec ceux de SÉ-AQLPA afin d'éviter le traitement des mêmes sujets et verront à respecter les directives de la Régie quant au traitement des enjeux qu'elle aura retenus dans le cadre de son analyse de la présente demande.

Espérant le tout conforme, je vous prie d'agréer, Me Dubois, l'expression de mes sincères salutations.



Geneviève Paquet, avocate

cc. Me Yves Fréchette pour le Transporteur (par courriel)

⁵ C-GRAME-0002, par. 26