DÉCISION

QUÉBEC **RÉGIE DE L'ÉNERGIE**

D-2011-101	R-3741-2010	15 juillet 2011

PRÉSENTS :

Richard Lassonde
Lucie Gervais
Marc Turgeon
Régisseurs

Newfoundland and Labrador Hydro
Demanderesse

et

Hydro-Québec
Intimée

et

Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec
Intervenant

Décision

Demande de révision de la décision D-2010-084 rendue dans le dossier R-3715-2009

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION 5

2. CONTEXTE 5

3. LA DEMANDE DE RÉVISION 6

4. LE MOYEN PRÉLIMINAIRE SOULEVÉ PAR LE TRANSPORTEUR 7

4.1 Objection du Transporteur à la production par NLH de la pièce NLH-3 7
4.2 Réponse de NLH 8
4.3 Opinion de la Régie 10

5. Position des parties sur la demande de révision 15

5.1 Position de NLH 15
5.2 Position du Transporteur 23

6. Cadre législatif applicable en matière de révision 27

7. Analyse 29

7.1 Arguments de NLH devant la première formation 29
7.2 Arguments du Transporteur devant la première formation 32
7.3 La décision de la première formation 34

8. Opinion de la Régie 37

8.1 La Décision ne comporte pas d'erreur de nature à l'invalider 38
8.2 La Décision est suffisamment motivée 49
8.3 Conclusion 50

9. Dissidence du régisseur Lassonde 51

9.1 Contexte 51
9.2 Position des parties 52
9.3 Analyse 56
9.4 Conclusion 59

1. INTRODUCTION

[1] Les motifs exprimés ci-après sont ceux des régisseurs Gervais et Turgeon (la Régie). L'opinion du régisseur Lassonde suit la présente décision.

2. CONTEXTE

[2] Newfoundland and Labrador Hydro (NLH) est une cliente d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur ou HQT).

[3] NLH est intervenue au dossier R-3715-2009 (le dossier R-3715) portant sur la demande du Transporteur afin d'obtenir l'autorisation requise de la Régie pour l'acquisition et la construction d'immeubles ou d'actifs destinés au transport d'électricité et, plus spécifiquement, au projet d'ajouts et modifications des équipements de transport requis pour l'utilisation des interconnexions HQT-MASS et HQT-NE (le Projet).

[4] La demande d'autorisation du Projet du Transporteur était présentée en vertu des articles 31(5°) et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*[1] (la Loi) et des articles 1, 2 et 3 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*[2] (le Règlement).

[5] Le 30 juin 2010, la Régie a autorisé le Projet par sa décision D-2010-084 (la Décision).

[6] Le 30 juillet 2010, NLH a déposé une demande de révision[3] de la Décision.

[7] Le 1er novembre 2010, la Régie a tenu une audience orale au cours de laquelle les positions respectives de NLH et du Transporteur ont été présentées. Le Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec (le RNCREQ) n'a déposé

---

1 L.R.Q., c. R-6.01.
2 (2001) 133 G.O. II, 6165.
3 Pièce B-1, demande de révision.

qu'une comparution au dossier et n'était pas présent à l'audience. À la fin de l'audience, la Régie a pris la demande de révision en délibéré.

3. LA DEMANDE DE RÉVISION

[8] NLH allègue essentiellement deux erreurs qu'aurait commises la première formation et qu'elle considère constituer des vices de fond de nature à invalider la Décision au sens de l'article 37 de la Loi :

- La première formation aurait commis une erreur fondamentale en droit en autorisant le Projet, malgré le fait, selon NLH, que les Conventions de service accélérées intervenues le 31 mars 2009 entre Hydro-Québec TransÉnergie et Hydro-Québec Production (HQP)[4] (les Conventions) et les demandes de service d'HQP du 20 janvier 2006[5] (les Demandes de service) à la suite desquelles les Conventions ont été conclues, n'étaient pas conformes aux exigences du paragraphe (iv) du 1er alinéa de l'article 17.2 (l'article 17.2(iv)) des *Tarifs et conditions des services de transport* (les Tarifs et conditions)[6] ce qui donne l'expression l'article 17.2(iv) des Tarifs et conditions;
- La première formation aurait également commis une erreur fondamentale en droit en ne motivant pas sa décision de rejeter les arguments de NLH fondés sur l'article 17.2(iv), la décision D-2006-143 de la Régie et une décision de la *Federal Energy Regulatory Commission* (la FERC) relative à *Portland General Electric Company* (Portland), contrairement aux exigences de l'article 18 de la Loi[7].

[9] Au soutien de ses prétentions, NLH produit, notamment, la pièce NLH-3 au présent dossier de révision. Le Transporteur s'y objecte et en demande le retrait.

---

4 Pièce B-1, NLH-2.
5 Pièce B-1, NLH-3.
6 Pièce B-1, demande de révision, paragraphes 18, 24 et 25.
7 *Ibid.* aux paragraphes 28 et 33.

4. LE MOYEN PRÉLIMINAIRE SOULEVÉ PAR LE TRANSPORTEUR

[10] La Régie se prononce, en premier lieu, sur l'objection du Transporteur à la production des Demandes de service et des arguments nouveaux, le cas échéant, de NLH relatifs à cette pièce. La Régie traitera ensuite de la demande de révision.

4.1 OBJECTION DU TRANSPORTEUR À LA PRODUCTION PAR NLH DE LA PIÈCE NLH-3

[11] Le Transporteur soumet, jurisprudence à l'appui[8], que NLH ne peut, au stade d'une demande en révision, produire des documents, ici les Demandes de service, qui n'ont pas été produits devant la première formation alors que NLH les avait en sa possession, ni faire valoir des arguments nouveaux basés sur ces documents.

[12] Le Transporteur soumet que les Demandes de service et les arguments à leur sujet dans le présent dossier de révision n'ont pas été présentés à la première formation et n'ont donc pas fait l'objet d'un débat devant celle-ci. Il soumet, en conséquence, que ces documents et arguments constituent une nouvelle preuve, qui est inadmissible dans le cadre d'une demande en révision et que NLH ne peut ainsi bonifier sa preuve en révision. Selon le Transporteur, l'introduction de ces documents et arguments au présent dossier constituerait un manquement aux règles de justice naturelle[9].

[13] Pour démontrer que NLH avait les Demandes de service en sa possession et qu'elle aurait pu les produire dans le dossier R-3715, le Transporteur réfère à l'extrait suivant des propos de NLH dans sa lettre du 18 mars 2010 déposée au dossier R-3715[10] :

---

8 *Dupont* c. *Université du Québec à Trois-Rivières*, 2008 QCCA 2204; *Landry* c. *Commission des affaires sociales*, REJB 1998-06680 (C.S.); *R.T. (Succession)* c. *Société d'assurance automobile du Québec*, 2009 QCTAQ 01356; *Forages Dominik (1981)* c. *Haché*, [1994] C.A.L.P. 866; *L.N.* c. *Procureur général du Québec,* [2002] T.A.Q. 37; *CSST* c. *Fontaine*, 2005 QCCA 775.

9 Pièce C-1-2, paragraphes 9 à 12; pièce A-4-1, notes sténographiques du 1er novembre 2010, pages 129 à 134.

10 Pièce A-4-1, pages 91, 92 et 131.

> *« De plus, un second enjeu majeur a été soulevé lors des audiences des plaintes de NLH. Dans la plainte P-110-1678, HQT a reproché à NLH d'avoir omis d'identifier, dans la demande de réservation # 101, la localisation de l'installation (des installations) de production fournissant la puissance et l'énergie (« **Source** »), tel que le prévoit l'article 17.2 (iv) des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec (« **OATT** »). En réponse à cette allégation, NLH a déposé à la Régie les demandes de service de transport d'HQP pour le service de transport sur les chemins HQT-MASS et HQT-NE. À la lecture de ces demandes, NLH a été en mesure de démontrer à la Régie qu'HQP n'avait pas identifié la Source, le tout en contravention avec l'article 17.2 (iv) de l'OATT. Les questions de l'identification de la Source et de l'application de l'article 17.2 (iv) de l'OATT ont été des enjeux majeurs dans le cadre du dossier des plaintes de NLH et ont d'ailleurs été plaidées spécifiquement par les deux parties*[11]. »
>
> [nous soulignons]

4.2 RÉPONSE DE NLH

[14] NLH conteste la prétention du Transporteur à l'effet que le dépôt au présent dossier des Demandes de service constitue une preuve nouvelle par rapport à celle dont la première formation a été saisie et que les arguments relatifs à cette pièce soient nouveaux.

[15] En premier lieu, NLH rappelle qu'il n'y a pas eu d'audience orale dans le dossier R-3715 et que la procédure fixée ne prévoyait que le dépôt de demandes de renseignements sur les documents déposés par HQT et des observations écrites de la part des intervenants[12].

[16] En second lieu, NLH souligne que l'argumentation qu'elle présente en révision relativement aux Demandes de service est la même que celle soumise dans le dossier R-3715. Elle réfère, à ce sujet, aux paragraphes 9 et 12 de ses observations écrites[13] et à sa lettre du 17 juin 2010[14] dans ce dernier dossier, notamment à l'argument présenté en référence à la décision D-2010-053, qui démontrent, selon elle, que les Demandes de service et les Conventions sont intrinsèquement liées. Elle ajoute que les Conventions

---

11 Dossier R-3715-2009, pièce C-3-2, lettre de NLH du 18 mars 2010 à la Régie, page 2.
12 Pièce A-4-1, pages 24 et 25.
13 Dossier R-3715-2009, pièce C-3-7.
14 Dossier R-3715-2009, pièce C-3-9.

font elles-mêmes référence aux numéros attribués aux demandes de réservation sous-jacentes[15].

[17] NLH réfère également à diverses questions posées par l'intervenante EBMI dans le dossier R-3715, en particulier sa question 13.1, à la réponse d'HQT à celle-ci, et au fait que, dans ce dernier dossier, il a été fait mention des demandes de réservation dans la requête initiale déposée par HQT, au paragraphe 18 de la Décision ainsi qu'aux notes sténographiques de l'audience du 3 février 2010 de la Régie relativement aux plaintes P-110-1565, P-110-1597 et P-110-1678 que NHL a déposées comme pièce C-3-2 au dossier R-3715[16].

[18] Enfin, en réponse à l'argument du Transporteur à l'effet que le cadre réglementaire pertinent pour le dossier R-3715 ne prévoit, ni n'exige que les Demandes de service soient produites, NLH soumet qu'en vertu de l'article 18 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*[17] (le Règlement sur la procédure), le Transporteur avait l'obligation de déposer les Demandes de service, puisqu'il a cité ou invoqué ces documents dans sa demande qui a donné naissance à ce dernier dossier. NLH soutient qu'il s'agit d'une irrégularité de procédure à laquelle il peut être remédié, en vertu de l'article 50 du Règlement sur la procédure, par le versement de la pièce NLH-3 au présent dossier[18].

[19] À l'audience, la Régie a interrogé le procureur de NLH sur les motifs pour lesquels, en tant que participante au dossier R-3715, et vu les articles 10 et 18 du Règlement sur la procédure, NLH n'avait pas produit les Demandes de service à propos desquelles elle voulait présenter un argument. Elle l'a également questionné sur le pouvoir d'une formation en révision de corriger, en vertu de l'article 50 du Règlement sur la procédure, des irrégularités survenues devant la première formation.

---

15 Pièce A-4-1, pages 25 à 27.
16 *Ibid.* aux pages 28 à 31 et 34 à 36.
17 (2006) 138 G.O. II, 2279.
18 Pièce A-4-1, pages 32 à 34.

[20] Le procureur de NLH a répondu qu'il y a certainement eu un vice de procédure qui aurait pu être soulevé plus tôt par un intervenant, mais qu'il s'agit d'une « *problématique* » que la formation en révision devrait pouvoir corriger. Il souligne cependant qu'advenant le cas où la présente formation décidait de retrancher la pièce NLH-3 du présent dossier, les arguments de NLH, dans sa demande de révision, « *demeurent* »[19].

4.3 OPINION DE LA RÉGIE

[21] Après une revue du dossier R-3715, dont la première formation était saisie, et une analyse des arguments respectifs du Transporteur et de NLH, **la Régie en vient à la conclusion, pour les motifs énoncés ci-après, qu'il y a lieu de faire droit à l'objection du Transporteur et de retirer du présent dossier la pièce NLH-3.**

[22] En premier lieu, la Régie prend acte de l'aveu de NLH quant au fait que les Demandes de service n'ont pas été produites au dossier R-3715[20]. Elle constate également qu'il s'agit de documents qui étaient connus de NLH, dont elle avait copie en sa possession au moment où elle est intervenue au dossier R-3715 et qu'elle aurait donc pu produire dans celui-ci[21].

[23] En second lieu, la Régie ne peut retenir l'argument de NLH fondé sur le fait que l'examen de la demande du Transporteur n'a pas eu lieu dans le cadre d'une audience orale et qu'elle ne pouvait que commenter ou présenter des demandes de renseignements et des observations écrites.

[24] En effet, cette procédure n'empêchait aucunement NLH de déposer les Demandes de service, si elle entendait en proposer l'examen par la première formation, sous réserve du fait qu'elle devait en établir la pertinence.

---

19 *Ibid.* aux pages 36 à 42.

20 Pièce A-4-1, pages 36 et 37.

21 Dossier R-3715-2009, pièce C-3-2, lettre de NLH du 18 mars 2010 à la Régie, page 2.

[25] Or, l'examen du dossier R-3715 ne révèle aucune démarche de NLH à cette fin. Au contraire, celle-ci n'a demandé que la suspension du dossier dans l'attente de la décision éventuelle de la Régie dans les dossiers de plainte initiés par NLH, puisque, selon elle, des enjeux et des éléments importants du dossier R-3715 reliés aux Demandes de service étaient sous étude[22].

[26] Le dépôt, au dossier R-3715, d'extraits des notes sténographiques de l'audience tenue dans ces dossiers de plainte n'a été fait que dans le but d'appuyer la demande de suspension. L'argument qu'en tire *a posteriori* NLH dans le présent dossier[23], à l'effet que les Demandes de service faisaient donc partie de l'examen du Projet du Transporteur par la première formation et que le dépôt de la pièce NLH-3 ne constitue pas une preuve nouvelle, ne saurait être retenu.

[27] Par ailleurs, l'argument de NLH fondé sur l'article 18 du Règlement sur la procédure ne lui est d'aucun secours. NLH soumet en effet que, puisque le Transporteur a cité ou invoqué les Demandes de service dans sa demande d'autorisation du Projet, il avait l'obligation, en vertu de cet article, de les déposer au dossier R-3715.

[28] Or, l'examen de ce dernier dossier montre que le Transporteur n'a fait référence à ces demandes que d'un point de vue chronologique et que ce sont les Conventions qu'il entendait soumettre à l'examen de la première formation comme étant les engagements contractuels visés par l'article 73 de la Loi et le paragraphe 3° de l'article 3 du Règlement.

[29] Rien n'indique que le Transporteur considérait que les Demandes de service constituaient un élément pertinent pour les fins de l'examen de sa demande d'autorisation du Projet par la première formation. Bien au contraire, il a plutôt indiqué à la Régie qu'il considérait avoir déposé toutes les informations requises en vertu des dispositions précitées[24]. Il n'est donc pas étonnant qu'il n'ait pas déposé les Demandes de service à l'appui de sa demande d'autorisation.

[30] Par ailleurs, l'argument de NLH fondé sur le fait qu'au paragraphe 18 de la Décision, la première formation ait fait mention des Demandes de service, n'est pas davantage concluant[25].

---

22 *Ibid.* Il s'agit des dossiers de plainte P-110-1565, P-110-1597 et P-110-1678.

23 Pièce A-4-1, pages 34 à 36, 39 et 40.

24 Dossier R-3715-2009, pièce B-4, page 4, pièce B-6, pages 2 et 3 et pièce B-7, page 12.

25 Pièce A-4-1, pages 29 et 30.

[31] En effet, cette référence s'inscrit clairement dans un contexte où la Régie résume la position du Transporteur à la section 3.1 de la Décision et ne saurait être interprétée comme un acquiescement de la première formation à l'effet que les Demandes de service constituent un élément pertinent et déterminant de son examen de la demande d'autorisation du Projet.

[32] L'argument de NLH relatif au fait que l'intervenante EBMI ait fait référence aux Demandes de service dans certaines questions incluses à sa demande de renseignements[26] au Transporteur et, en particulier, que celui-ci ait répondu à la question 13.1 d'EBMI, en référant à sa réponse à la question 9.3 de celle-ci, n'est pas non plus convaincant[27].

[33] D'une part, le Transporteur a refusé de répondre à plusieurs des questions d'EBMI au motif que, selon lui, les renseignements demandés n'étaient pas requis en vertu de l'article 73 *du Règlement* [sic] et que ces questions dépassaient le cadre d'analyse du dossier R-3715[28]. Or, la première formation s'est dite d'accord avec le Transporteur à cet égard et a rejeté la demande d'EBMI d'ordonner au Transporteur de répondre à ces questions[29].

[34] D'autre part, s'il est exact que le Transporteur a répondu à la question 13.1 d'EBMI, en référant à sa réponse à la question 9.3 de cette intervenante, cette réponse n'implique pas nécessairement que le Transporteur admettait que les Demandes de service faisaient partie des documents devant faire l'objet de l'examen de la première formation. La réponse à cette question avait trait aux ressources identifiées par HQP et utilisées dans les études d'impact du Transporteur ayant servi à la conception du Projet. Or, par sa décision D-2010-051, la première formation a statué que l'étude d'impact réalisée par le Transporteur, avant le dépôt du Projet, n'était pas pertinente à l'examen du dossier dont elle était saisie[30].

[35] EBMI a formulé certains commentaires au sujet de cette décision et réservé ses droits[31]. Toutefois, la Régie note que cette intervenante n'a pas contesté la décision.

---

26 Dossier R-3715-2009, pièce C-1-3.
27 Pièce A-4-1, pages 28 et 29.
28 Dossier R-3715-2009, pièce B-5.
29 Décision D-2010-051, dossier R-3715-2009, paragraphe 23.
30 *Ibid.* aux paragraphes 16, 17 et 24.
31 Dossier R-3715-2009, pièce C-1-6.

[36] Finalement, NLH invoque le fait qu'au paragraphe 9 de ses observations écrites et dans sa lettre du 17 juin 2010 dans le dossier R-3715, elle a fait mention des Demandes de service et qu'au paragraphe 12 de ses observations écrites, elle a référé à la décision D-2010-053 de la Régie relative aux plaintes précitées.

[37] La Régie ne peut retenir cet argument pour justifier que le dépôt de la pièce NLH-3 au présent dossier ne constitue pas une preuve nouvelle et pour conclure que la première formation devait considérer les Demandes de service comme faisant l'objet de son examen.

[38] Il est de jurisprudence constante que c'est à la partie qui invoque un document à l'appui de ses prétentions qu'incombe la responsabilité de le produire, s'il ne l'a pas déjà été par une autre partie. C'est également ce que prévoit l'article 18 du Règlement sur la procédure. Par ailleurs, il est également reconnu qu'une partie ne peut, en révision, bonifier sa preuve ou produire une nouvelle preuve, ni présenter de nouveaux arguments[32]. Tel que le mentionne Me Jean-Pierre Villagi, la demande de révision :

> « [...] *ne peut* [...] *être utilisée pour permettre à une des parties au litige de combler les lacunes de la preuve qu'elle a présentée lors du débat original. La demande de révision pour cause ne peut donc être une occasion de présenter de nouveaux arguments de droit*[33]. »

[39] L'arrêt *Bourassa*[34], cité à cet égard dans l'arrêt *Fontaine*[35], est au même effet : « *(22)* [...] *le recours en révision* [...] *ne saurait* [...] *être* [...] *une occasion pour une partie d'ajouter de nouveaux arguments* ».

---

32 Il va de soi que ce principe doit cependant être nuancé lorsqu'il s'agit d'une demande de révision fondée sur les 1er ou 2e paragraphes du premier alinéa de l'article 37 de la Loi.

33 Jean-Pierre VILLAGI, *Droit public et administratif*, École du Barreau du Québec, Collection de droit 2009-2010, vol. 7, Éditions Yvon Blais Inc., page 144.

34 *Bourassa* c. *(Québec) Commission des lésions professionnelles*, 2003 R.J.Q. 2411 (C.A.), paragraphe 22.

35 *Commission de la santé et de la sécurité du travail* c. *Fontaine et la Commission des lésions professionnelles*, 2005 QCCA 775, paragraphe 51 et note 56 du jugement.

[40] Si NLH souhaitait, par son intervention, que les Demandes de service fassent l'objet d'un examen par la première formation, il ne suffisait pas qu'elle se limite à y faire référence. Il lui incombait de produire les Demandes de service dans le dossier R-3715 et de convaincre la première formation d'en faire l'examen, en faisant la démonstration de la pertinence et de la nécessité d'un tel examen pour décider de la demande d'autorisation du Projet.

[41] Avec respect pour l'opinion contraire, **la Régie est d'avis que le dépôt de la pièce NLH-3 constitue une nouvelle preuve eu égard à celle présentée devant la première formation et que, contrairement à ses prétentions[36], NLH ne peut, en révision, remédier à son propre défaut de produire les Demandes de service au dossier R-3715. La formation en révision ne doit évaluer s'il y a eu vice de fond ou de procédure que sur la base du dossier tel que constitué devant la première formation. Pour la Régie, la pièce NLH-3 est irrecevable dans le présent dossier et doit en être retirée.**

[42] Quant aux arguments qui pourraient être considérés comme nouveaux parce que se rapportant à cette pièce, la Régie note que le Transporteur a formulé son objection de façon générale et n'a pas identifié de façon précise quels étaient les arguments de NLH qui, à son avis, ne devraient pas être considérés par la présente formation. Tel qu'il l'a annoncé au début de l'audience, le Transporteur a présenté ses arguments de façon globale, sous réserve de son objection quant à ce qui serait dit à l'égard de la pièce NLH-3, ce dont la présente formation a alors pris note[37].

[43] Dans ce contexte, la Régie ne juge pas nécessaire de procéder à la revue des arguments des parties pour décider s'il y a lieu d'en extraire, en tout ou en partie, du présent dossier aux fins de sa décision sur la demande de révision. Compte tenu des conclusions auxquelles la Régie en arrive au sujet de cette demande, elle précisera, le cas échéant, quels sont les arguments qu'elle juge nouveaux et irrecevables, dans la mesure où elle le considérera pertinent pour les fins de son analyse ci-après de la demande de révision.

---

36 Pièce A-4-1, pages 37 à 42.

37 *Ibid.* aux pages 6 et 7.

5. POSITION DES PARTIES SUR LA DEMANDE DE RÉVISION

[44] Tel que précisé au paragraphe 20 de la présente décision, dans l'éventualité où la Régie n'autorisait pas le dépôt de la pièce NLH-3, les arguments de NLH, dans sa demande de révision, demeurent.

5.1 POSITION DE NLH

[45] Les conclusions recherchées par NLH sont les suivantes :

> « - ***GRANT*** *the present request for revision of Decision D-2010-084 rendered June 30, 2010, in the file R-3715-2009;*
>
> - ***RULE*** *that Transmission Service Requests 102 and 103 are not complete applications as that term is defined under section 17.2 of the HQT OATT;*
>
> - ***RULE*** *that the Transmission Service Agreements entered into on March 31, 2009 between HQP and HQT do not meet the requirements of section 17.2 of the HQT OATT;*
>
> - ***RULE*** *that HQT's application does not meet the requirements of s. 73 of the* Régie de l'énergie Act *and of the* Regulation respecting the conditions and cases where authorization is required from the Régie de l'énergie*;*
>
> - ***DISMISS*** *HQT's application.* »

[46] NLH fonde sa demande de révision sur le troisième paragraphe du premier alinéa de l'article 37 de la Loi[38] :

---

38 Pièce B-1, demande de révision, paragraphe 16.

« 37. La Régie peut d'office ou sur demande réviser ou révoquer toute décision qu'elle a rendue:

1° lorsqu'est découvert un fait nouveau qui, s'il avait été connu en temps utile, aurait pu justifier une décision différente;

2° lorsqu'une personne intéressée à l'affaire n'a pu, pour des raisons jugées suffisantes, présenter ses observations;

3° lorsqu'un vice de fond ou de procédure est de nature à invalider la décision.

[...]. » [nous soulignons]

[47] NLH appuie ses prétentions en révision sur les arrêts *Godin*[39] et *Bourassa*[40] de la Cour d'appel du Québec et, particulièrement, sur les extraits suivants de ces décisions[41] :

- Arrêt *Godin*, paragraphe 140 :

  « [140] Notre Cour a reconnu que cette notion doit être interprétée largement. Elle est suffisamment large pour permettre la révocation d'une décision qui serait ultra vires ou qui, plus simplement, ne pourrait contextuellement ou littéralement se justifier. Il peut s'agir, non limitativement, d'une absence de motivation, d'une erreur manifeste dans l'interprétation des faits lorsque cette erreur joue un rôle déterminant, de la mise à l'écart d'une règle de droit ou encore de l'omission de se prononcer sur un élément de preuve important ou sur une question de droit pertinente. »

- Arrêt *Bourassa*, paragraphe 21 :

  « *[21] La notion* (de vice de fond) *est suffisamment large /pour permettre la révocation de toute décision entachée d'une erreur manifeste de droit ou de fait qui a un effet déterminant sur le litige. Ainsi, une décision qui ne rencontre pas les conditions de fond requises par la loi peut constituer un vice de fond.* »

---

39 *Tribunal administratif du Québec* c. *Godin*, [2003] R.J.Q. 2490 (C.A.).

40 *Bourassa* c. *Commission des lésions professionnelles et autres*, [2003] R.J.Q. 2411 (CA).

41 Pièce A-4-1, pages 14 et 15.

[48] Tel que mentionné au paragraphe 8 de la présente décision, NLH allègue essentiellement deux erreurs qu'aurait commises la première formation et qu'elle considère constituer des vices de fond de nature à invalider la Décision au sens de l'article 37 de la Loi :

- La première formation aurait commis une erreur fondamentale en droit en autorisant le Projet, malgré le fait, selon NLH, que les Conventions et les Demandes de service à la suite desquelles les Conventions ont été conclues, n'étaient pas conformes aux exigences de l'article 17.2(iv) des Tarifs et conditions;
- La première formation aurait également commis une erreur fondamentale en droit en ne motivant pas sa décision de rejeter les arguments de NLH fondés sur l'article 17.2(iv) des Tarifs et conditions, la décision D-2006-143 de la Régie et une décision de la FERC relative à Portland, contrairement aux exigences de l'article 18 de la Loi.

5.1.1 PREMIÈRE ERREUR : AVOIR AUTORISÉ LE PROJET MALGRÉ LE FAIT QUE LES CONVENTIONS ET LES DEMANDES DE SERVICE N'ÉTAIENT PAS CONFORMES AUX EXIGENCES DE L'ARTICLE 17.2(IV) DES TARIFS ET CONDITIONS

[49] NLH soumet que, lorsque la Régie doit décider si elle autorise ou non un projet d'acquisition, de construction ou de disposition d'immeubles ou d'actifs en vertu de l'article 73 de la Loi et de l'article 1 du Règlement, elle doit tenir compte :

> « *des engagements contractuels des consommateurs du service de transport d'électricité et, le cas échéant, de leurs contributions financières à l'acquisition ou à la construction d'actifs de transport et de la faisabilité économique de ce projet*[42]. »

[42] Article 73 de la Loi.

[50] NLH précise que les *engagements contractuels* dont la première formation devait tenir compte en vertu de l'article 73 de la Loi, dans le cas de la demande d'autorisation du Projet dont elle était saisie, sont les Conventions[43] et qu'elle devait vérifier leur conformité, de même que celle des Demandes de service, aux Tarifs et conditions. Selon NLH, les Demandes de service :

> « *sont une partie intégrante des* Conventions *et tout défaut dans celles-ci entraînent* [sic] *nécessairement un défaut dans celles-là puisqu'elles sont intrinsèquement liées. On ne saurait distinguer les deux documents puisqu'un document amène la suite dans le continuum juridique*[44]. »

[51] Elle invoque, à l'appui de son argument, la décision D-2006-143 de la Régie qu'elle avait soumise à la première formation. Cette décision porte, notamment, sur les pouvoirs de la Régie de refuser d'autoriser un projet, si les engagements contractuels sont, à son avis, insatisfaisants ou à ce point déficients qu'ils rendent celui-ci contraire à l'intérêt public[45].

[52] Or, selon NLH, les Conventions ne contenaient pas l'information requise en vertu de l'article 17.2(iv) des Tarifs et conditions[46] :

> « *17.2 Demande complète : Une demande complète doit fournir tous les renseignements prévus aux décisions, ordonnances et règlements de la Régie, y compris, mais sans s'y limiter, ce qui suit :*
>
> [...]
>
> *(iv) la localisation de l'installation (des installations) de production fournissant la puissance et l'énergie et la localisation de la charge desservie ultimement par la puissance et l'énergie transportées.* [...] »

---

43 Pièce B-1, demande de révision, paragraphes 3 et 19.

44 Pièce A-4-1, page 27.

45 Pièce B-1, demande de révision, paragraphes 20, 29 et 30; pièce A-4-1, pages 21 et 72 à 77.

46 Pièce B-1, demande de révision, paragraphe 5.

[53] Quant aux Demandes de service à l'origine des Conventions, NLH souligne que l'information fournie relativement à la provenance de l'électricité à transporter était limitée à l'identification d'HQP comme fournisseur, sans que soient précisées les installations de production en cause[47]. Selon NLH, l'information fournie n'était pas suffisante[48].

[54] NLH prétend, en effet, que le texte de l'article 17.2(iv) des Tarifs et conditions est clair, qu'il n'a pas besoin d'être interprété et qu'HQP avait l'obligation de fournir l'information qui y est prévue. Selon NLH, « *en affirmant que les conditions de l'article 17.2(iv) ont été rencontrées* [...], *la Régie au paragraphe 71 de la décision D-2010-084 commet une erreur de droit*[49] ».

[55] À l'appui de ses prétentions, NLH ajoute des arguments relatifs à la signification du terme « localisation » dans des textes législatifs et à l'interprétation d'un document déposé par HQT dans un dossier de plainte de NLH devant la Régie, ainsi qu'aux raisons techniques sous-jacentes à l'exigence de l'information prévue à l'article 17.2(iv) des Tarifs et conditions[50].

[56] NLH soumet que, vu que ni les Conventions, ni les Demandes de service n'identifient la localisation des installations de production de la puissance et de l'énergie à être transportées par le Transporteur, HQP n'a jamais déposé une *demande complète* en vertu de l'article 17.2(iv) des Tarifs et conditions[51].

[57] À cet égard, NLH réfute les arguments du Transporteur[52] à l'effet que la référence de NLH à cet article 17.2(iv) est inexacte en raison du fait qu'elle omettrait de considérer, d'une part, que les Conventions constituent l'aboutissement d'une demande complète et sont conformes à l'article 13.4 à l'Appendice A des Tarifs et conditions (article 13.4 et Appendice A) et, d'autre part, que les Conventions désignent le point HQT comme point de réception en application des articles 1.33 et 13.7 b) des Tarifs et conditions.

---

47 *Ibid.* au paragraphe 22.
48 Pièce A-4-1, pages 44 et 45.
49 *Ibid.* à la page 48.
50 Pièce A-4-1, pages 50 à 55.
51 Pièce B-1, demande de révision, paragraphes 21, 24 et 25; pièce A-4-1, pages 25, 47 et 55.
52 Pièce C-1-2, paragraphe 61 (aux sous-paragraphes c, d et e).

[58] En premier lieu, NLH précise qu'elle est d'accord avec le fait qu'en vertu de l'article 13.4, les conventions de service constituent normalement l'aboutissement d'une demande de service complète, mais qu'en l'espèce, HQP n'a pas soumis une demande complète en vertu de l'article 17.2(iv) des Tarifs et conditions et que le Transporteur ne pouvait donc, en vertu de l'article 13.4, lui offrir une convention de service.

[59] En second lieu, NLH note que l'argument du Transporteur relatif aux articles 1.33 et 13.7 b) des Tarifs et conditions est similaire à celui que ce dernier avait énoncé, relativement à la désignation du point HQT par HQP, dans sa réponse aux questions 9.3 et 13.1 de la demande de renseignements de l'intervenante EBMI dans le dossier R-3715.

[60] NLH soumet que cet argument ne répond pas aux exigences de l'article 17.2(iv) des Tarifs et conditions, mais plutôt à celles de l'article 17.2(iii) et que les exigences de ces articles sont cumulatives. Elle en conclut que les Conventions ne sont pas conformes aux Tarifs et conditions[53].

[61] Par ailleurs, NLH allègue qu'en omettant d'exiger la fourniture de l'information prévue à l'article 17.2(iv) des Tarifs et conditions, le Transporteur a accordé un traitement préférentiel à HQP. En conséquence, elle soumet que la première formation aurait dû refuser d'autoriser le Projet ou exiger que de nouvelles conventions, conformes aux exigences des Tarifs et conditions, soient fournies.

[62] Selon NLH, en omettant de rendre une telle décision, la première formation a entériné, de la part d'HQT, à la fois un traitement préférentiel en faveur d'HQP et un traitement discriminatoire à l'égard de ses autres clients. À l'appui de cette prétention, NLH cite le paragraphe 399 de la décision D-2010-053 que la Régie a rendue relativement aux plaintes de NLH à l'encontre de décisions du Transporteur ayant trait à une demande de service qu'elle avait déposée le jour précédant les Demandes de service[54].

---

53 Pièce A-4-1, pages 66 à 72.

54 Pièce B-1, demande de révision, paragraphes 5, 6 et 36 à 39; pièce A-4-1, pages 10, 11 et 55 à 58.

[63] En conclusion, selon NLH, comme la première formation a autorisé le Projet alors que ni les Conventions, ni les Demandes de service ne contenaient l'information exigible en vertu de l'article 17.2(iv) des Tarifs et conditions, la Décision comporte une erreur de droit constituant un vice de fond de nature à l'invalider en vertu de l'article 37(1)(3°) de la Loi[55].

5.1.2 DEUXIÈME ERREUR : NE PAS AVOIR MOTIVÉ SA DÉCISION

[64] NLH soumet, pour les motifs exposés ci-après, et doctrine à l'appui[56], que la première formation n'a pas respecté l'exigence prévue à l'article 18 de la Loi qui prévoit ce qui suit :

> « *18. Une décision de la Régie doit être rendue avec diligence et être motivée;* [...][57]. »

[65] En premier lieu, NLH soumet que, malgré le fait qu'aux paragraphes 48 et 54 de la Décision, la première formation ait fait référence à l'argument de NLH fondé sur l'article 17.2(iv) des Tarifs et conditions, elle a rejeté cet argument sans fournir ses motifs.

[66] NLH réfère à l'extrait suivant du paragraphe 71 de la Décision :

> « *71. Elle considère également que les engagements contractuels contiennent toutes les informations exigées au texte des Tarifs et conditions, bien qu'elles ne soient pas précisées davantage que ne l'exige ledit texte.* »

---

55 Pièce A-4-1, pages 18 et 44.

56 *Droit public et administratif*, Collection de droit 2009-2010, volume 7, École du Barreau, Éditions Yvon Blais, pages 157 et 158; Robert W. Macaulay et James L.H. Sprague, *Practice and procedure before Administrative Tribunals*, volume 3, Carswell, pages 22-78.12 à 22-78.30; pièce A-4-1, pages 60 à 63.

57 Pièce B-1, demande de révision, paragraphe 28; pièce A-4-1, page 59.

[67] Selon NLH, en concluant ainsi, la première formation n'explique pas en quoi l'argument de NLH, à l'effet que la localisation des installations de production de la puissance et de l'énergie est requise, n'est pas valable :

> « [...] *the Régie does not explain why NLH would be incorrect in its contention that the specific location of the power station supplying the energy and capacity is required*[58]. »

[68] NLH réfère également au paragraphe 74 de la Décision, où la première formation a énoncé ce qui suit, en référence à l'argument de NLH fondé sur la décision D-2006-143 de la Régie :

> « *74. Contrairement aux engagements contractuels examinés dans les décisions D-2006-25 et D-2006-36, la Régie est satisfaite de ceux fournis par le Transporteur dans le présent dossier. Elle est d'avis que ces engagements satisfont aux conditions du Règlement dans le cadre d'un dossier d'investissement déposé sous l'article 73 de la Loi. De plus, la Régie constate qu'à sa face même, la pièce HQT-1 document 1, annexe 1, soit les Conventions, contient tous les éléments requis à l'article 17.2(iv) du texte des Tarifs et conditions.* »

[69] NLH soumet qu'il ne suffit pas que la Régie se soit déclarée d'avis que les Conventions satisfont aux exigences de l'article 17.2(iv). Elle prétend que la première formation avait l'obligation de vérifier que les Demandes de service comportaient l'information prévue à l'article 17.2(iv) des Tarifs et conditions, de fournir son interprétation de cet article et d'indiquer en quoi l'information fournie par HQP était conforme aux exigences de cet article. NLH conclut qu'en omettant de ce faire, la première formation n'a pas motivé adéquatement sa décision et a ainsi commis une erreur en droit[59].

[70] Enfin, NLH soumet qu'aux paragraphes 81 à 87 de la Décision, la première formation n'a pas fourni des motifs adéquats pour rejeter son argument sur l'importance pour un fournisseur de service de transport d'avoir une conduite transparente et non préférentielle dans ses relations avec des entités affiliées, à l'appui de laquelle elle invoquait une décision rendue le 4 juin 2010 par la FERC relative à Portland[60].

---

58 Pièce B-1, demande de révision, paragraphes 25 à 27 et 32; pièce A-4-1, pages 58 à 60.

59 Pièce B-1, demande de révision, paragraphes 29 à 33; pièce A-4-1, pages 64 à 66.

60 Pièce B-1, demande de révision, paragraphes 34 et 35; pièce A-4-1, page 58.

5.2 POSITION DU TRANSPORTEUR

[71] Le Transporteur soutient que la Décision est bien fondée et ne comporte aucun vice de fond, de procédure ou d'erreur fatale de nature à l'invalider[61].

[72] En conséquence, le Transporteur demande à la Régie de rejeter la demande de révision de NLH[62].

[73] Le Transporteur soumet que les motifs de révision soulevés par NLH ne s'appuient pas sur la preuve administrée devant la première formation, que la référence à l'article 17.2 des Tarifs et conditions est inexacte, que les Conventions sont l'aboutissement d'une demande de service complète et qu'elles sont conformes aux dispositions de l'article 13.4 et de l'Appendice A[63].

[74] Selon le Transporteur, les motifs de révision invoqués par NLH n'ont trait aucunement au véritable débat qui a eu lieu devant la première formation, soit l'autorisation du Projet en vertu de l'article 73 de la Loi[64].

[75] Le Transporteur note que NLH n'a soulevé aucune erreur dans la chronologie des faits énoncée par la première formation aux extraits de la Décision cités au paragraphe 44 de la contestation écrite du Transporteur[65].

[76] Il soumet que la première formation a agi à l'intérieur du cadre réglementaire qu'elle avait établi pour l'étude du Projet et selon lequel les intervenants devaient limiter leur intervention aux enjeux prévus à l'article 73 de la Loi et, notamment, se concentrer sur les aspects technico-économiques du Projet. Il cite en particulier, à cet égard, le paragraphe 13 de la décision D-2010-024 sur les demandes d'intervention et les paragraphes 19, 25 et 26 de la décision D-2010-036 sur la demande de report de l'audience qu'avait soumise NLH[66].

---

61 Pièce C-1-2, paragraphes 52, 56, 61 et 64 à 66.
62 Pièce C-1-2, conclusions; pièce A-4-1, pages 151 et 152.
63 Pièce C-1-2, paragraphe 61.
64 Pièce C-1-2, paragraphe 58; pièce A-4-1, page 121.
65 Pièce A-4-1, page 82.
66 Pièce A-4-1, pages 83 à 93.

[77] Par ailleurs, le Transporteur souligne que l'analyse technico-économique de sa demande d'autorisation, à laquelle la première formation a procédé, a été exhaustive, qu'elle ne comporte aucune erreur, que NLH n'en identifie aucune à l'appui de sa demande de révision et qu'elle se limite à alléguer des motifs de nature juridique[67].

[78] Selon le Transporteur, le débat juridique sur la conformité des Demandes de service ou des Conventions était à l'extérieur du paradigme prévu par la première formation pour l'étude du Projet[68]. À cet égard, il souligne que NLH a d'abord reconnu, au paragraphe 8 de ses observations écrites devant la première formation, que le Transporteur avait respecté l'obligation énoncée au Règlement en déposant les engagements contractuels, soit les Conventions[69].

[79] Il soumet que les représentations faites ensuite par NLH aux paragraphes 9 à 13 de ses observations relativement à la localisation des installations de production étaient :

> « [...] *complètement en dehors du cadre réglementaire et sans prendre la mesure des décisions antérieures de la Régie et des Tarifs et conditions*[70]. »

[80] À l'appui de cette position, le Transporteur réfère aux conclusions de la première formation énoncées aux paragraphes 69 à 71 de la Décision, soit que les informations qu'il a fournies aux fins du dossier en vertu de l'article 73 de la Loi sont suffisantes et satisfaisantes et que les engagements contractuels garantissent les revenus du Transporteur et contiennent toutes les informations exigées au texte des Tarifs et conditions.

[81] Il ajoute, par ailleurs, que la première formation a considéré, au paragraphe 72 de la Décision, les arguments de NLH relativement à l'article 17.2(iv) des Tarifs et conditions et qu'à l'égard de la localisation, elle a jugé suffisante l'information fournie par le Transporteur en réponse à l'intervenante EBMI en référence à l'article 13.7 b) des Tarifs et conditions[71].

---

67 Pièce C-1-2, paragraphes 46 et 47; pièce A-4-1, pages 101 et 102.

68 Pièce A-4-1, pages 94 et 96.

69 Pièce A-4-1, page 98; dossier R-3715-2009, pièce C-3-7, paragraphe 8.

70 Pièce A-4-1, pages 99 et 100.

71 Pièce A-4-1, pages 102, 103 et 115 à 118; le Transporteur réfère ici à ses réponses 9.3 et 13.1 de la pièce B-5 du dossier R-3715-2009.

[82] Le Transporteur souligne que le vice de fond allégué par NLH en relation avec l'article 17.2(iv) des Tarifs et conditions doit être analysé notamment à la lumière du cadre réglementaire applicable. Il explique que c'est au niveau des conventions de service que se prennent les engagements et que les étapes antérieures à ces conventions (soit les demandes de service, les études d'impact et les études d'avant-projet) ne peuvent donner naissance à une demande d'approbation d'un dossier d'investissement[72].

[83] Le Transporteur soumet également que la localisation des installations de production n'est pas une information requise au niveau d'une convention de service pour que celle-ci soit valable et que l'examen d'éléments techniques en vertu de l'article 17.2(iv) des Tarifs et conditions intervient en amont du processus de conclusion d'engagements contractuels. Il réfère, à cet égard, aux définitions prévues aux Tarifs et conditions de « convention de service » (article 1.13), « service de transport ferme de point à point » (article 1.47) et « point de réception » (article 1.33) ainsi qu'à l'article 13.4 et à l'Appendice A.

[84] Il soumet que les Conventions sont conformes à l'Appendice A et que NLH n'a pas prétendu le contraire[73].

[85] Le Transporteur ajoute que c'est l'impact tarifaire pour les autres clients du service de transport et la suffisance économique, et non la suffisance juridique, qui sont sous-jacents à l'exigence de production des engagements contractuels prévue au paragraphe 3° de l'article 3 du Règlement et de l'article 73 de la Loi et à la description de ceux-ci prévue à l'article 25 du *Guide de dépôt pour Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité*[74].

[86] Il conclut que pour cette raison et en référence à l'article 13.4 et à l'Appendice A, la convention est l'élément pertinent selon le cadre réglementaire de l'analyse d'un projet d'investissement et que la demande de service n'est pas un élément pertinent[75].

---

72 Pièce A-4-1, pages 104 à 106.
73 *Ibid.* aux pages 106 à 112.
74 En vigueur au 7 février 2007.
75 Pièce A-4-1, pages 112 à 118.

[87] Par ailleurs, le Transporteur conteste la recevabilité des conclusions recherchées en révision par NLH. Il cite, à cet égard, les commentaires de la Régie dans sa décision D-2009-026 relativement au fait qu'elle n'a pas la compétence d'attribution pour annuler une convention[76].

[88] En définitive, le Transporteur soumet que la Décision est bien fondée en faits et en droit, en ce qu'elle repose sur les faits ainsi que sur la preuve de nature technico-économique, non contredite par NLH, soumise à la première formation[77].

[89] Finalement, le Transporteur soumet, jurisprudence à l'appui[78], qu'eu égard à l'exigence de l'article 18 de la Loi, la Décision est suffisamment motivée, que la première formation a indiqué les raisons pour lesquelles elle a rejeté chacun des arguments de NLH, que la Décision est intelligible et que le raisonnement est structuré. Il soumet que la première formation a retenu les éléments qu'elle jugeait les plus pertinents et les plus probants aux fins de son analyse et de sa décision[79].

[90] En conséquence, selon le Transporteur, la Décision ne comporte aucun vice de fond ou de procédure de nature à l'invalider au sens de l'article 37 de la Loi. Il soumet, doctrine et jurisprudence à l'appui[80], qu'en l'absence d'un vice sérieux et fondamental, d'une erreur manifeste et déterminante de nature à invalider la Décision, la formation siégeant en révision ne peut réviser celle-ci. Il rappelle qu'en vertu de l'article 40 de la Loi, les décisions de la Régie sont finales et sans appel et soumet que la demande de révision de NLH constitue un appel déguisé de la Décision[81].

---

76 Pièce C-1-2, paragraphe 56; pièce A-4-1, pages 122 à 126.

77 Pièce C-1-2, paragraphe 59; pièce A-4-1, page 120. Relativement à l'application de l'article 73 de la Loi, le Transporteur a soumis la décision D-2007-20, dossier R-3623-2007, page 4.

78 *Dupont* c. *Université du Québec à Trois-Rivières*, 2008 QCCA 2204, pages 8 et 9; décision D-2003-117, dossier R-3503-2002, page 17; décision D-2008-037, dossier R-3652-2007, pages 11 à 14; décision D-2008-061, dossier R-3657-2008, pages 8 et 9.

79 Pièce C-1-2, paragraphes 63 et 64; pièce A-4-1, pages 103 et 144 à 150.

80 Jean-Pierre VILLAGI, *Droit public et administratif*, École du Barreau du Québec, Collection de droit 2009-2010, vol. 7, Éditions Yvon Blais Inc., pages 143 à 149; *Commission de la santé et de la sécurité du travail* c. *Fontaine et la Commission des lésions professionnelles*, 2005 QCCA 775, paragraphes 48 à 51; décision D-2003-117, dossier R-3503-2002, pages 10 et 11; décision D-2008-057, dossier R-3647-2007, pages 4 et 5.

81 Pièce C-1-2, paragraphes 60 et 65 à 67; pièce A-4-1, pages 136 à 142 et 151.

6. CADRE LÉGISLATIF APPLICABLE EN MATIÈRE DE RÉVISION

[91] Tel que mentionné précédemment au paragraphe 8 de la présente décision, la demande en révision de NLH s'appuie sur le troisième motif de révision prévu à l'article 37 de la Loi, soit l'existence d'un vice de fond ou de procédure de nature à invalider la Décision.

[92] La Cour d'appel du Québec a établi les critères d'analyse à cet égard, en particulier dans les arrêts suivants : *Épiciers Unis Métro-Richelieu Inc.* c. *Régie des Alcools, des Courses et des Jeux*[82], *Tribunal administratif du Québec* c. *Godin*[83], *Bourassa* c. *(Québec) Commission des lésions professionnelles*[84] et *Commission de la santé et de la sécurité du travail* c. *Fontaine et la Commission des lésions professionnelles*[85].

[93] Une synthèse de ces critères est présentée aux paragraphes 48 à 51 de l'arrêt *Fontaine*, notamment aux énoncés suivants :

> « ***1. La notion de vice de fond***
>
> *[48]* [...] *dans l'appréciation de ce qui est susceptible de constituer un vice de fond, l'arrêt* Godin *s'appuie sur le même arrêt* Métro-Richelieu *ainsi que sur la jurisprudence qui l'a suivi* [note de bas de page omise].
>
> *[49] Aussi est-il indiqué en premier lieu de faire état de cette jurisprudence, en commençant par le passage fréquemment cité des motifs du juge Rothman dans l'arrêt* Métro-Richelieu. [...]
>
> > *Act does not define the meaning of the term "vice de fond" used in section 37. The English version of section 37 uses the expression "substantive ... defect." In context, I believe that the defect, to constitute a "vice de fond," must be more than merely "substantive." It must be serious and fundamental. This interpretation is supported by the requirement that the "vice de fond" must be "de nature à invalider la decision." A mere substantive or procedural defect in a previous decision by the Régie would not, in my view, be sufficient to justify*

---

82 [1996] R.J.Q. 608 (C.A.), pages 613 et 614.

83 (2003) R.J.Q. 2490 (C.A.), 2003 CanLII 47984 (QC CA), paragraphes 47 à 52, 138 à 142 et 165.

84 (2003) R.J.Q. 2411 (C.A.), 2003 CanLII 32037 (QC CA), paragraphes 20 à 22.

85 2005 QCCA 775, paragraphes 48 à 51.

> *review under section 37. A simple error of fact or law is not necessarily a "vice de fond." The defect, to justify review, must be sufficiently fundamental and serious to be of a nature to invalidate the decision.*

Cet énoncé de principe n'a jamais été remis en question. S'y ajoutent plusieurs précisions apportées par la jurisprudence ultérieure.

[50] [...] *la gravité, l'évidence et le caractère déterminant d'une erreur sont des traits distinctifs susceptibles d'en faire «un vice de fond de nature à invalider [une] décision».*

[51] En ce qui concerne la raison d'être de la révision pour un vice de fond de cet ordre, la jurisprudence est univoque. Il s'agit de rectifier les erreurs présentant les caractéristiques qui viennent d'être décrites. Il ne saurait s'agir de substituer à une première opinion ou interprétation des faits ou du droit une seconde opinion ni plus ni moins défendable que la première [note de bas de page omise].

[...] *Saisi d'une demande de révision pour cause de vice de fond, le tribunal administratif doit se garder de confondre cette question précise avec celle dont était saisie la première formation (en d'autres termes, il importe qu'il s'abstienne d'intervenir s'il ne peut d'abord établir l'existence d'une erreur manifeste et déterminante dans la première décision)* [note de bas de page omise]. *Enfin, le recours en révision «ne doit [...] pas être un appel sur la base des mêmes faits» : il s'en distingue notamment parce que seule l'erreur* manifeste *de fait* ou de droit *habilite la seconde formation à se prononcer sur le fond, et parce qu'une partie ne peut «ajouter de nouveaux arguments» au stade de la révision* [note de bas de page omise]. » [nous soulignons]

[94] En résumé, l'erreur de fait ou de droit ne peut donner ouverture à la révision administrative que si elle est manifeste et a un caractère déterminant sur l'issue d'un litige. La révision ne peut être un appel déguisé par lequel la formation en révision serait appelée à substituer sa propre appréciation des faits ou à rendre une décision différente de celle de la première formation, lorsque la décision visée est, par ailleurs, soutenable. Enfin, la demande en révision n'est pas l'occasion de parfaire sa preuve ou ses arguments ou d'obtenir une seconde chance dans le traitement d'un dossier.

[95] En conséquence, la Régie ne peut exercer sa compétence en matière de révision que lorsque les conditions d'ouverture au recours prévues à l'article 37 de la Loi sont remplies, le fardeau d'établir l'erreur et son caractère fondamental ou fatal reposant sur la partie qui demande la révision d'une décision.

7. ANALYSE

[96] Pour juger de la recevabilité de la demande de révision de NLH, il est important de rappeler les arguments que celle-ci et le Transporteur ont présentés à la première formation et les principaux motifs de la Décision de cette dernière.

7.1 ARGUMENTS DE NLH DEVANT LA PREMIÈRE FORMATION

[97] Les observations écrites de NLH devant la première formation sont jointes à sa demande de révision comme pièce NLH-4[86]. Ses commentaires portaient exclusivement sur l'application de l'article 17.2(iv) des Tarifs et conditions, tel qu'il appert des extraits suivants :

> *« 7. Ainsi, le Règlement impose à HQT le dépôt des engagements contractuels conclus avec HQP relatifs au projet d'ajouts et de modifications des équipements de transport requis pour l'utilisation des interconnexions HQT-MASS et HQT-NE car ceux-ci constituent un pré-requis à tout investissement.*
>
> *8. Ces engagements contractuels sont les deux conventions de service accélérées de transport ferme signées entre HQT et HQP le 31 mars 2009 pour l'utilisation des chemins HQT-MASS et HQT-NE. L'obligation d'HQT de déposer les engagements contractuels a été respectée. [Pièce HQT-1, Document 1 – Annexe 1].*
>
> *9. Par ailleurs, une lecture attentive de ces conventions de service accélérées nous permet de constater que celles-ci ne respectent pas le contenu obligatoire prévu à l'article 17.2 des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec (« OATT »). En effet, le paragraphe (iv) de cet article prévoit qu'une*

[86] Pièce C-3-7 du dossier R-3715-2009.

demande de service de transport complète doit fournir notamment l'élément suivant:

« [...] la localisation de l'installation (des installations) de production fournissant la puissance et l'énergie et la localisation de la charge desservie ultimement par la puissance et l'énergie transportées. [...]; »

10. Or, l'annexe 1 des deux conventions de service accélérées de transport ferme énonce, au point 3.0 sous l'item fournisseur, la mention « Hydro-Québec Production ». Cette seule information ne permet pas de connaître, tel que l'exige spécifiquement l'OATT, la localisation de l'installation de production fournissant la puissance et l'énergie.

11. Ce vice fondamental a pour conséquence de rendre inapplicable les deux conventions de service et, par le fait même, d'empêcher la Régie de statuer sur la présente demande d'HQT. En effet, dans la mesure où les documents déposés par HQT au soutien de sa demande ne respectent pas les dispositions de l'OATT, NLH est d'avis que la Régie ne devrait pas accueillir la requête d'HQT, telle que déposée.

12. D'ailleurs, la Régie de l'énergie mentionne dans sa toute dernière décision D-2010-53, que faire droit à une demande qui n'identifie pas la source de l'énergie à transporter, « équivaudrait à permettre des transits d'électricité alors que les impacts de ces transits sont inconnus ». (p. 127 et 128).

13. HQT répondra peut-être alors qu'elle n'a pas à obtenir l'information prescrite à l'article 17.2 car elle connaît son réseau. Cette justification, ou toute autre interprétation s'en rapprochant, permettant de déroger à l'article 17.2 de l'OATT n'est nulle part mentionnée au texte de l'OATT. Permettre un tel accommodement à HQT est illégal. L'Article 17.2 est applicable à tous les clients d'HQT, sans distinction ni discrimination. » [soulignés de NLH]

[98] Dans sa lettre du 10 juin 2010, NLH mentionnait que la décision Portland de la FERC, dont elle joignait copie :

> « [...] *porte notamment sur le non-respect d'obligations strictes d'identification de la localisation de l'installation de production fournissant la puissance et l'énergie lors d'une demande de réservation de service de transport tout comme NLH l'a souligné à l'égard d'HQP dans le présent dossier. D'ailleurs, les articles de l'OATT de l'entité en question ici (PGE) portent sur des obligations similaires à celles qui se retrouvent à l'article 17.2 (iv) de l'OATT d'HQT.* »

[99] Dans sa lettre du 17 juin 2010, NLH soumettait que :

> « [...] *la Régie devrait tenir compte de cette décision* [la décision Portland] *puisqu'elle porte directement sur l'un des enjeux du dossier R-3715-2010* [2009], *soit le respect, lors de la signature par le Transporteur et Hydro-Québec (production) des conventions de service de transport à l'égard des demandes 102 et 103, des obligations strictes prévues à l'article 17.2 (iv) de l'OATT, notamment l'identification de la provenance de l'électricité dans une demande de service de transport.* »

[100] Dans cette même lettre, NLH soumettait également que, par sa décision D-2006-143[87], la Régie avait statué que, dans le cadre de l'examen d'une demande d'autorisation d'un projet, elle avait deux choix si elle considérait que les engagements contractuels ne satisfaisaient pas aux conditions des Tarifs et conditions, soit demander au Transporteur de revenir avec des engagements contractuels différents, soit refuser le projet.

[101] NLH précisait de plus que le dépôt de la décision Portland était nécessaire pour démontrer que les Conventions ne sont pas conformes à l'*Open Access Transmission Tariff* (l'OATT) et que c'est dans cette optique qu'elle l'invoquait à l'appui de ses conclusions soumises à la première formation (soit de rejeter la demande d'autorisation du Projet d'HQT et d'ordonner à celle-ci de signer de nouvelles conventions de service).

---

87 Pièce B-1, NLH-8, décision D-2006-143, dossier R-3598-2006, citée par NLH dans le dossier R-3715-2009 avec sa lettre du 17 juin 2010 (pièce C-3-9).

7.2 ARGUMENTS DU TRANSPORTEUR DEVANT LA PREMIÈRE FORMATION

[102] Le 31 mai 2010, le Transporteur répliquait aux commentaires des intervenants au dossier R-3715[88]. En réponse aux commentaires d'EBMI, le Transporteur mentionnait ce qui suit :

> « *La Régie a de longue date déterminé qu'une demande d'autorisation introduite en vertu de l'article 73 de la* Loi sur la Régie de l'énergie *(la « Loi ») et du* Règlement sur les conditions requérant une autorisation de la Régie de l'énergie *(le « Règlement ») constitue un exercice d'analyse de nature technico-économique. Cette analyse porte notamment sur la justification du projet en regard de ses objectifs, de l'impact des coûts sur les tarifs et de l'impact du projet sur la fiabilité du réseau de transport d'électricité, conformément aux exigences prescrites par la Loi et le Règlement*[89]. »

[103] Le Transporteur ajoutait que :

> « [...] *toute l'information requise suivant la Loi, le Règlement et le Guide* [de dépôt], *disponible et pertinente a été produite au soutien du présent dossier*[90]. »

[104] En réponse aux commentaires de NLH, le Transporteur mentionnait que les conclusions de celle-ci ne s'appuyaient pas sur des éléments reliés à la preuve de nature technico-économique produite par le Transporteur, mais plutôt sur les arguments énoncés aux paragraphes 10 et 11 précités des observations de NLH.

[105] Le Transporteur soumettait ce qui suit à cet égard :

> « [...], *ces conclusions et arguments sont inapplicables, ne reposent sur aucune assise juridique valable et témoignent d'une incompréhension des mécanismes prévus aux* [...] *(«* Tarifs et conditions *»).*
>
> *Tout d'abord, la référence de l'intervenant à l'article 17.2 des* Tarifs et conditions *est inexacte notamment en ce que l'intervenant omet de considérer que les*

---

88 Pièce B-7, dossier R-3715-2009.

89 *Ibid.* à la page 2.

90 *Ibid.*

conventions de service accéléré de transport ferme (les « conventions », produites à la pièce HQT-1, Document 1, annexe 1), constituent l'aboutissement d'une « demande complète ».

Les conventions sont conformes à l'appendice A ainsi qu'à l'article 13.4 des Tarifs et conditions. *Ces conventions comportent d'ailleurs les mentions qui fournissent une description de la puissance et de l'énergie qui doivent être transportées par le Transporteur, y compris la zone de réglage d'électricité d'où la transaction origine (paragraphes 2.0, annexe 1 des conventions). Elles assurent également que le Transporteur soit compensé pour les investissements requis pour la desserte du service demandé, conformément aux dispositions des Tarifs et conditions*[91]. » [soulignés du Transporteur]

[106] Le Transporteur ajoutait, par ailleurs, ce qui suit :

« [...], *dans le cadre de la présente audience, la Régie ne dispose pas des attributions législatives requises qui lui permettent d'ordonner au Transporteur de modifier des conventions de service surtout lorsque celles-ci sont conformes aux Tarifs et conditions*[92]. »

[107] Enfin, dans cette même réplique, les commentaires du Transporteur en réponse à l'intervenant RNCREQ portaient essentiellement sur les aspects économiques du Projet, en particulier quant à son impact tarifaire. Le Transporteur rappelait notamment que, tel qu'indiqué par la première formation dans sa décision D-2010-051, le rapport d'étude d'impact n'était pas pertinent à l'examen de sa demande d'autorisation du Projet.

[108] Par ailleurs, le 16 juin 2010, en réponse au dépôt de la décision Portland par NLH, le Transporteur réitérait ses commentaires exprimés dans sa lettre du 31 mai 2010 à l'encontre de la position de NLH. Il ajoutait, notamment, que cette décision de la FERC « [...] *n'est d'aucune application dans le présent cas et ne valide en rien l'argument fautif que l'intervenante présente*[93] ». Enfin, le 25 juin 2010, en réponse à la lettre du 17 juin 2010 de NLH, le Transporteur indiquait n'avoir rien à ajouter à ses représentations antérieures dans le dossier[94].

---

91 *Ibid.* aux pages 3 et 4.
92 *Ibid.* à la page 4.
93 Pièce B-8, dossier R-3715-2009.
94 Pièce B-9, dossier R-3715-2009.

7.3 LA DÉCISION DE LA PREMIÈRE FORMATION

[109] Aux sections 3.1 à 3.7 de la Décision (paragraphes 17 à 44), la première formation procède à l'analyse technico-économique des renseignements fournis par le Transporteur en vertu du Règlement en vue de l'autorisation de son Projet.

[110] Elle examine, en premier lieu, les renseignements portant sur le contexte et les objectifs du Projet, sa description et les autres solutions envisagées par le Transporteur, la justification du Projet, les coûts associés à celui-ci, son impact tarifaire, les autres autorisations requises pour la réalisation du Projet et l'impact de celui-ci sur la fiabilité du réseau du Transporteur et sur la qualité de la prestation du service de transport d'électricité.

[111] La première formation passe ensuite en revue, aux sections 4.1 à 4.4 (paragraphes 45 à 66), les représentations respectives des intervenants et du Transporteur.

[112] À l'issue de cette analyse, la première formation conclut comme suit sur les aspects technico-économiques :

> « *[69] En général, la Régie, aux fins du présent dossier d'investissement déposé sous l'article 73 de la Loi, considère suffisantes et satisfaisantes les informations déposées à la pièce HQT-1, document-1, annexe 1.*
>
> *[70] La Régie considère que les engagements contractuels associés au Projet garantissent les revenus du Transporteur et assurent la neutralité tarifaire du Projet.* » [nous soulignons]

[113] La première formation traite ensuite de la problématique soulevée par NLH relative aux Conventions et aux renseignements eixgés par l'article 17.2(iv) des Tarifs et conditions :

> « *[71] Elle considère également que les engagements contractuels contiennent toutes les informations exigées au texte des Tarifs et conditions, bien qu'elles ne soient pas précisées davantage que ne l'exige ledit texte. À cet effet, la Régie rappelle qu'elle ne peut ajouter au texte des Tarifs et conditions des exigences ou des clarifications qui n'y sont pas prévues à l'occasion d'une demande déposée sous l'article 73 de la Loi, ce qui dépasserait le cadre de son intervention. En*

effet, de telles modifications doivent être effectuées dans le cadre d'une demande tarifaire et examinées par une formation composée de trois régisseurs. » [nous soulignons]

[114] Elle se prononce comme suit relativement à la référence faite par NLH à la décision D-2006-143 :

« *72. Quant aux arguments de NLH relatifs au fait que les Conventions ne respecteraient pas les obligations strictes prévues à l'article 17.2(iv) du texte des Tarifs et conditions, notamment quant à l'identification de la provenance de l'électricité dans une demande de service de transport et que dès lors, la Régie devrait rejeter la demande du Transporteur et lui ordonner de signer de nouvelles Conventions, la Régie ne peut que les rejeter.*

73. Tout d'abord, la Régie rappelle que la décision D-2006-143 citée par NLH dans sa lettre du 17 juin 2010, consistait en une demande de révision des décisions D-2006-25 et D-2006-36 par lesquelles la Régie avait approuvé les projets en cause, mais exigeait que le Transporteur contracte auprès du propriétaire des centrales en question (le Producteur), des nouvelles garanties d'achat qui assureraient la neutralité tarifaire des projets. La Régie demandait également au Transporteur de présenter de nouvelles garanties contractuelles au moment où il demanderait d'inclure ces investissements à sa base de tarification, car elle n'était pas convaincue que la neutralité tarifaire était assurée par les ententes entre le Transporteur et le Producteur. La demande de révision a été rejetée.

74. Contrairement aux engagements contractuels examinés dans les décisions D-2006-25 et D-2006-36, la Régie est satisfaite de ceux fournis par le Transporteur dans le présent dossier. Elle est d'avis que ces engagements satisfont aux conditions du Règlement dans le cadre d'un dossier d'investissement déposé sous l'article 73 de la Loi. De plus, la Régie constate qu'à sa face même, la pièce HQT-1 document 1, annexe 1, soit les Conventions, contient tous les éléments requis à l'article 17.2(iv) du texte des Tarifs et conditions. » [nous soulignons]

[115] Les motifs du rejet des prétentions de NLH fondées sur la décision Portland de la FERC se retrouvent aux paragraphes 75 à 87 de la Décision. La première formation analyse, notamment, les deux principaux thèmes abordés dans la décision Portland :

> « *A) La capacité de transport réservée pour la charge locale* - Reserving capacity for Native Load Without Adequate Designated Resources;
>
> *B) Le codage des transactions de puissance et de leurs réservations de transport* – Accounts 103 and 303. »

[116] En ce qui a trait au thème A, la première formation conclut ainsi :

> « *[81] Dans le présent dossier, contrairement à ce qui était en cause dans la décision* Portland, *le service de transport est réservé et payé par une entité autre que le Transporteur, soit Hydro-Québec dans ses activités de production. De plus, le présent dossier repose sur un service de transport point à point et non sur un service de transport en réseau intégré.*
>
> *[82] La Régie est donc d'avis que ce thème de la décision de la FERC n'est pas applicable au présent dossier.* » [nous soulignons]

[117] En ce qui a trait au thème B, elle conclut :

> « *[84]* [...] *Le cas traité par la FERC dans la décision* Portland *aborde la question de la gestion du réseau en temps réel et l'utilisation effective du service de transport réservé.*
>
> *[85] Le dossier d'investissement présentement devant la Régie porte sur les additions requises au réseau de transport en fonction d'une utilisation future, conformément à des réservations de transport ferme point à point affichées sur le site OASIS du Transporteur et ayant fait l'objet de conventions de service, tel qu'il est prévu au texte des Tarifs et conditions.*
>
> *[86] La Régie est donc d'avis que ce thème, faisant l'objet de la décision de la FERC déposée par NLH, n'est pas applicable au présent dossier.* » [nous soulignons]

[118] Sa conclusion est la suivante :

> « *[87] La Régie ne retient donc pas la décision* Portland *aux fins de sa décision dans le présent dossier.* » [nous soulignons]

[119] Enfin, la première formation autorise le Transporteur à réaliser le Projet, après avoir énoncé ses conclusions finales à l'égard de celui-ci :

> « *[88] En conclusion, la Régie considère que la démonstration du Transporteur quant au besoin d'effectuer le Projet est suffisante. Elle constate qu'il s'agit d'un projet qui n'aura pas d'impact négatif sur la robustesse et la fiabilité du réseau de transport. Elle est d'avis que le Projet est nécessaire, qu'il est dans l'intérêt public, qu'il satisfait aux conditions prévues au Règlement et qu'il y a lieu d'en autoriser la réalisation.*
>
> *[89] La Régie rappelle que le Règlement limite l'analyse au projet soumis et indique au demandeur quelles sont les informations qu'il doit soumettre en appui à sa demande. Sans porter de jugement sur leur pertinence ou leur bien fondé, les considérations faisant appel à une lecture différente des Tarifs et conditions ou remettant en cause la méthodologie utilisée pour, par exemple, calculer l'impact tarifaire, débordent le cadre prévu par le Règlement et des articles 31(5°) et 73 de la Loi.* » [nous soulignons]

8. OPINION DE LA RÉGIE

[120] **Après examen de la Décision et des arguments des parties, et pour les motifs énoncés dans la présente section, la Régie en vient à la conclusion que la Décision ne comporte aucun vice de fond de nature à l'invalider et qu'il y a lieu de rejeter la demande de révision de NLH.**

[121] **En effet, la Régie est d'avis que la première formation n'a commis qu'une seule erreur, soit une erreur de droit, au paragraphe 74 de la Décision, en se référant à l'article 17.2(iv) des Tarifs et conditions pour constater que les Conventions contiennent tous les éléments requis, mais que cette erreur n'est pas déterminante et qu'il ne s'agit pas d'un vice de fond de nature à invalider la Décision. Elle est également d'avis que la Décision est suffisamment motivée.**

8.1 LA DÉCISION NE COMPORTE PAS D'ERREUR DE NATURE À L'INVALIDER

[122] En premier lieu, la Régie constate que NLH ne remet pas en cause, dans le présent dossier de révision, l'analyse technico-économique effectuée par la première formation.

[123] La question en litige ne porte que sur l'application de l'article 17.2(iv) des Tarifs et conditions et sur l'incidence, le cas échéant, de cet article sur les Conventions dont la première formation a tenu compte pour rendre la Décision et autoriser la réalisation du Projet.

[124] Selon NLH, les Demandes de service et les Conventions ne contiennent pas l'information requise par l'article 17.2(iv) des Tarifs et conditions, soit la localisation des installations de production fournissant la puissance et l'énergie à être transportées et, en conséquence, le Projet ne pouvait être autorisé par la première formation.

8.1.1 LES DISPOSITIONS PERTINENTES DES TARIFS ET CONDITIONS

[125] Il est utile de citer les extraits pertinents des dispositions en cause :

> « ***17.2 Demande complète :*** *Une demande complète doit fournir tous les renseignements prévus aux décisions, ordonnances et règlements de la Régie, y compris, mais sans s'y limiter, ce qui suit :*
>
> [...]

(iii) la localisation du(des) point(s) de réception et du(des) point(s) de livraison et l'identité des fournisseurs et des receveurs;

(iv) la localisation de l'installation (des installations) de production fournissant la puissance et l'énergie et la localisation de la charge desservie ultimement par la puissance et l'énergie transportées. [...] » [nous soulignons]

« ***13.4 Conventions de service :*** *Le Transporteur doit offrir une convention normalisée relative au service de transport ferme de point à point (appendice A) au client admissible lorsque celui-ci soumet une demande complète pour obtenir le service de transport ferme de point à point. Le Transporteur dépose, auprès de la Régie, les conventions de service renfermant l'information exigée aux termes des présentes, dans les trente (30) jours de leur signature.* » [nous soulignons]

[126] L'Appendice A énonce les informations que doit contenir une convention de service, dont la suivante :

« ***Appendice A***

Formule de convention de service pour le service de transport ferme à long terme de point à point

[...]

2.0 Le Transporteur a établi que le client du service de transport a présenté une demande complète de service de transport ferme de point à point en vertu des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec.

[...] [nous soulignons]

Caractéristiques du
service de transport ferme à long terme de point à point

[...]

2.0 Description de la puissance et de l'énergie qui doivent être transportées par le Transporteur, y compris la zone de réglage d'électricité d'où la transaction origine.

_____

*3.0 Point(s) de réception :*_____
*Fournisseur :*_____

*4.0 Point(s) de livraison :*_____
*Receveur :*_____

[...] »

[127] La Régie note que les informations prévues à l'Appendice A sont également requises dans une convention de service accélérée conclue en vertu de l'article 19.8 des Tarifs et conditions, comme c'est le cas des Conventions.

8.1.2 La confusion créée par NLH, dans le dossier dont la première formation était saisie, relativement aux exigences de renseignements pour les Demandes de service et les Conventions

[128] La Régie constate qu'aux paragraphes 7 et 8 de ses observations écrites à la première formation[95], NLH a reconnu explicitement que les Conventions de service accélérées déposées par le Transporteur constituaient les engagements contractuels visés par le Règlement et que le Transporteur a respecté l'obligation qui y est prévue à cet égard. Cet aveu est important et doit être pris en compte.

[129] Or, aux paragraphes 9 à 13 de ses observations écrites[96], NLH fait référence aux Demandes de service et aux Conventions comme si ces deux catégories de documents n'en constituaient qu'une seule à toutes fins pratiques et juridiques. C'est ce qui ressort également de ses propos lors de l'audience de la présente demande en révision devant la présente formation[97].

[130] Ainsi, au paragraphe 9 de ses observations déposées dans le dossier R-3715, NLH indique que :

> « [...] *une lecture attentive de ces conventions de service accélérées nous permet de constater que celles-ci ne respectent pas le contenu obligatoire prévu à l'article 17.2* [...]. *En effet, le paragraphe (iv) de cet article prévoit qu'une demande de service de transport complète doit fournir notamment l'élément suivant:* [...]. » [nous soulignons]

---

95 Dossier R-3715-2009, pièce C-3-7.
96 *Ibid.*
97 Pièce A-4-1, pages 26 à 28.

[131] NLH souligne ensuite, au paragraphe 10, que l'annexe 1 des deux Conventions identifie HQP comme étant le fournisseur et que :

> « *Cette seule information ne permet pas de connaître, tel que l'exige spécifiquement l'OATT, la localisation de l'installation de production fournissant la puissance et l'énergie.* » [nous soulignons]

[132] NLH en déduit ce qui suit au paragraphe 11 : « *Ce vice fondamental a pour conséquence de rendre inapplicable les deux conventions de service* [...] » [nous soulignons].

[133] Elle cite, ensuite, à l'appui de ses prétentions, la décision D-2010-053 de la Régie, sur la question de « *faire droit à une demande qui n'identifie pas la source d'énergie à transporter* » et conclut en fournissant une interprétation de l'article 17.2(iv) des Tarifs et conditions [nous soulignons].

[134] Dans sa lettre du 10 juin 2010, NLH reprend l'argument de non-conformité à l'article 17.2(iv) des Tarifs et conditions en référant, cette fois, uniquement au concept de « *demande de réservation de service de transport* » [nous soulignons].

[135] Par contre, dans sa lettre du 17 juin 2010, elle mentionne ce qui suit :

> « [...] *l'un des enjeux du dossier R-3715-2010* [2009], *soit le respect, lors de la signature par le Transporteur et Hydro-Québec (production) des conventions de service de transport à l'égard des demandes 102 et 103, des obligations strictes prévues à l'article 17.2 (iv) de l'OATT, notamment l'identification de la provenance de l'électricité dans une demande de service de transport.* » [nous soulignons]

8.1.3 LA PREMIÈRE FORMATION N'A PAS RETENU L'APPROCHE DE NLH ET A CONCENTRÉ SON EXAMEN SUR LES CONVENTIONS

[136] De l'avis de la Régie, pour les motifs énoncés ci-après, il est clair que lorsque la première formation traite des engagements contractuels aux paragraphes 69 à 71 et 74 de la Décision, ce ne sont que les Conventions qu'elle juge pertinentes aux fins de l'article 73 de la Loi, qu'elle se prononce alors exclusivement sur le contenu des Conventions et qu'elle ne retient pas l'argumentaire de NLH relatif aux Demandes de service ni à l'article 17.2(iv) des Tarifs et conditions.

8.1.3.1 La Décision comporte une analyse en deux temps

[137] Dans la Décision, la première formation se prononce en deux étapes sur les engagements contractuels.

[138] Dans un premier temps, soit aux paragraphes 69 à 71, elle indique qu'elle considère suffisantes et satisfaisantes, aux fins de l'article 73 de la Loi, les informations déposées à la pièce HQT-1, document 1, annexe 1. Il ne s'agit, à l'évidence, que des Conventions, tel qu'il appert de cette annexe.

[139] La première formation mentionne qu'elle considère que les engagements contractuels garantissent les revenus du Transporteur et assurent la neutralité tarifaire du Projet. Elle précise alors ce qui suit :

> « *Elle considère également que les engagements contractuels contiennent toutes les informations exigées au texte des Tarifs et conditions, bien qu'elles ne soient pas précisées davantage que ne l'exige ledit texte. À cet effet, la Régie rappelle qu'elle ne peut ajouter au texte des Tarifs et conditions des exigences ou des clarifications qui n'y sont pas prévues à l'occasion d'une demande déposée sous l'article 73 de la Loi,* [...]. » [nous soulignons]

[140] Ce n'est que dans un deuxième temps, soit aux paragraphes 72 à 87 de la Décision, après avoir conclu à la conformité des Conventions, que la première formation se prononce sur l'argument de NLH, qu'elle ne retient pas, relatif à l'article 17.2(iv) des Tarifs et conditions, particulièrement en ce qui a trait aux références de NLH à la décision D-2006-143 de la Régie et à la décision Portland de la FERC.

8.1.3.2 Une analyse selon le cadre réglementaire identifié par la première formation

[141] Il ressort clairement de la section 3 et des paragraphes 69 à 71, 88 et 89 de la Décision que l'examen effectué par la première formation a porté sur le Projet, tel que soumis, et non pas sur les documents antérieurs, dont les Demandes de service et le rapport d'étude d'impact, qui ont conduit à son élaboration.

[142] En effet, la première formation a procédé à cet examen selon une perspective de nature technico-économique et dans le cadre réglementaire qu'elle avait précisé dans ses décisions procédurales, en particulier au paragraphe 13 de la décision D-2010-024, aux paragraphes 22 à 26 de la décision D-2010-036 et aux paragraphes 16 à 24 de la décision D-2010-051.

[143] Dans cette dernière décision, la première formation a notamment précisé qu'elle était d'avis que le rapport d'étude d'impact n'était pas pertinent à l'étude d'une demande déposée en vertu de l'article 73 de la Loi :

> « *car il s'agit d'un document préparé préalablement à la présentation d'un projet et qui, de surcroît, est sujet à modifications tout au long de l'étude préalable de faisabilité de ce même projet.* » [nous soulignons]

[144] Elle ajoutait ce qui suit :

> « *Le Projet qui doit être examiné par la Régie est donc le Projet tel que présenté par le Transporteur, suivant les exigences de l'article 73 de la Loi et des articles 1, 2 et 3 du Règlement*[98]. » [nous soulignons]

[145] Dans la Décision, après avoir conclu qu'il y avait lieu d'autoriser le Projet, la première formation a rappelé, au paragraphe 89, ce cadre réglementaire d'examen du Projet.

[146] La première formation a donc procédé de façon cohérente avec ses décisions antérieures au même dossier, soit dans le cadre réglementaire identifié dans celles-ci. Il importe de noter, à cet égard, que ce cadre réglementaire et ces décisions antérieures n'ont pas été contestés par NLH.

---

[98] Décision D-2010-051, paragraphe 16.

8.1.3.3 Les Demandes de service n'ont pas fait l'objet d'un examen par la première formation

[147] Tel que mentionné précédemment, NLH n'a pas produit les Demandes de service au dossier dont la première formation était saisie. De plus, tel qu'indiqué au paragraphe 128 de la présente décision, NLH a reconnu, dans ses observations à la première formation, que les Conventions constituaient les engagements contractuels associés au Projet en vertu de l'article 73 de la Loi et du Règlement.

[148] Par ailleurs, la première formation n'a pas exigé la production des Demandes de service, ce qu'elle aurait dû faire si elle était d'avis qu'il lui fallait se prononcer sur leur contenu. Or, elle a justement jugé que cet examen n'était pas nécessaire.

8.1.3.4 Un constat de conformité des engagements contractuels par référence aux exigences de renseignements applicables aux Conventions

[149] La Régie est d'avis que, bien que la première formation ne le mentionne pas expressément, ce n'est que par une analyse du texte des Conventions par référence aux articles 13.4 et 19.8 et à l'Appendice A des Tarifs et conditions qu'elle a pu conclure, au paragraphe 71 de la Décision, que :

> « [...] *les engagements contractuels contiennent toutes les informations exigées au texte des Tarifs et conditions, bien qu'elles ne soient pas précisées davantage que ne l'exige ledit texte. À cet effet, la Régie rappelle qu'elle ne peut ajouter au texte des Tarifs et conditions des exigences ou des clarifications qui n'y sont pas prévues à l'occasion d'une demande déposée sous l'article 73 de la Loi, ce qui dépasserait le cadre de son intervention.* [...]. » [nous soulignons]

[150] En effet, d'une part, l'article 13.4 prévoit que le Transporteur doit offrir une convention normalisée selon l'Appendice A, lorsque le client admissible soumet une demande complète. Or, l'analyse du texte des Conventions permet de constater qu'elles contiennent les informations exigées à l'Appendice A.

[151] Ainsi, exception faite de l'article 3.0 relatif au dépôt, qui n'est pas en cause dans le présent dossier, on constate que les paragraphes 1.0, 2.0 et 11.0 à 15.0 de chacune des Conventions fournissent les informations prévues aux paragraphes 1.0, 2.0 et 4.0 à 8.0 de l'Appendice A et que les Annexes I des Conventions fournissent les informations exigées à la section intitulée « *Caractéristiques du service de transport ferme à long terme de point à point* » de l'Appendice A. Par ailleurs, les informations supplémentaires prévues à l'article 19.8 des Tarifs et conditions sont fournies aux paragraphes 3.0 à 10.0 des Conventions.

[152] D'autre part, il importe de noter que la localisation des installations de production fournissant la puissance et l'énergie à être transportées n'est pas une information exigée dans le cas d'une convention de service, tel qu'il ressort clairement de l'article 13.4 et de l'Appendice A. Cette information n'est exigée que dans le cas d'une demande de service, en vertu de l'article 17.2(iv).

[153] C'est dans cette optique que, de l'avis de la Régie, doivent être compris les commentaires de la première formation au paragraphe 71 de la Décision, à l'effet que les informations contenues aux Conventions « *ne soient pas précisées davantage que ne l'exige ledit texte* [des Tarifs et Conditions] » et qu'elle ne puisse y ajouter « *des exigences ou des clarifications qui n'y sont pas prévues* ».

8.1.4 LA DÉCISION DE LA PREMIÈRE FORMATION EST SOUTENABLE

[154] La Régie est d'avis que la première formation n'a pas commis d'erreur en concluant que les engagements contractuels (les Conventions) contiennent les informations exigées en vertu des Tarifs et conditions.

[155] À cet égard, la Régie ne retient pas la position de NLH selon laquelle la première formation avait l'obligation de vérifier que les Demandes de service comportaient l'information prévue à l'article 17.2(iv) des Tarifs et conditions et d'indiquer en vertu de quelle interprétation de cet article elle jugeait que les documents déposés par le Transporteur étaient suffisants à cet égard[99].

---

[99] Pièce B-1, paragraphes 31 à 33; pièce A-4-1, pages 66 à 68.

[156] Tel que mentionné au paragraphe 40 de la présente décision, il incombait à NLH de produire les Demandes de service au dossier dont la première formation était saisie et de convaincre celle-ci de la pertinence et de la nécessité d'en faire l'examen pour statuer sur la demande d'autorisation du Projet.

[157] Or, la Régie constate que NLH s'est plutôt limitée à alléguer dans ses observations écrites[100] qu'il y avait un vice fondamental, par référence à l'article 17.2(iv) des Tarifs et conditions applicable à une demande de service, pour conclure que l'information fournie dans les Conventions était insuffisante.

[158] Ainsi, NLH n'a pas démontré à la première formation, dans ses observations écrites et dans ses lettres des 10 et 17 juin 2010, en quoi l'information fournie à l'article 3.0 de l'Annexe 1 des Conventions n'était pas conforme aux exigences des Tarifs et conditions, en particulier à l'article 13.4 et à l'Appendice A, en vertu desquels, tel que mentionné précédemment (au paragraphe 152), l'information relative à la localisation des installations de production n'est pas exigée dans une convention de service.

[159] NLH n'a pas non plus démontré à la première formation en quoi la vérification préalable de la conformité des Demandes de service était requise pour juger de la conformité des Conventions aux Tarifs et conditions et, notamment, en quoi l'argumentaire soumis à la première formation par le Transporteur à l'effet que les Conventions constituaient « *l'aboutissement d'une « demande complète »* »[101] était erroné.

[160] Par ailleurs, durant l'audience relative au présent dossier de révision, NLH a soumis certains arguments en réponse aux commentaires du Transporteur relatifs à l'application de l'article 13.7 b) des Tarifs et conditions concernant le point de réception[102]. Ces arguments concernaient notamment la portée à donner à la réponse fournie par le Transporteur à la question 9.3 de la demande de renseignements de l'intervenante EBMI dans le dossier R-3715, à laquelle référaient également ses réponses aux questions 13.1 et 13.2 de cette intervenante de même que la réponse donnée à la question 3.1 de la demande de renseignements de NLH[103].

---

100 Pièce C-3-7, dossier R-3715-2009, paragraphes 9 à 11.

101 Dossier R-3715-2009, pièce B-7, page 4.

102 Pièce A-4-1, pages 69 à 71; pièce C-1-2, paragraphe 61 e).

103 Dossier R-3715-2009, pièce B-5, HQT-2, document 2, pages 10 et 14; pièce B-5, HQT-2, document 4, page 4.

[161] Or, NLH n'a soumis aucun commentaire à la première formation à ce sujet, hormis une allusion indirecte au paragraphe 13 de ses observations écrites, sans, encore une fois, faire la démonstration de ce qu'elle alléguait.

[162] Dans ce contexte, la Régie ne peut que constater que l'argumentaire de NLH devant la première formation était fort sommaire. NLH est mal fondée de reprocher à la première formation de ne pas avoir vérifié la conformité de documents que NLH n'a pas produits, ni vérifié l'impact de prétendues lacunes de tels documents et, finalement, d'avoir omis de justifier son raisonnement en fonction d'arguments que NLH a davantage élaborés devant la présente formation.

[163] Pour paraphraser un commentaire de la Commission d'appel en matière de lésions professionnelles[104], la Régie ne saurait reprocher à la première formation de ne pas avoir indiqué ses motifs de rejet d'une position fondée sur des allégations n'ayant pas fait l'objet d'une démonstration. La première formation n'avait pas à combler les lacunes de l'analyse proposée par NLH.

[164] En conclusion, la Régie est d'avis que la décision de la première formation est tout à fait soutenable dans son examen du Projet en vertu de l'article 73 de la Loi et de l'article 3 du Règlement, notamment en considérant que seules les Conventions étaient les documents pertinents à son examen des engagements contractuels et qu'elles contenaient les informations exigées aux Tarifs et conditions. La Décision ne comporte donc pas de vice de fond à cet égard.

8.1.5 LA PREMIÈRE FORMATION A COMMIS UNE ERREUR DE DROIT, MAIS CETTE ERREUR N'EST PAS DÉTERMINANTE

[165] La première formation a commis une erreur de droit en mentionnant, au paragraphe 74 de la Décision :

> « [...] *qu'à sa face même, la pièce HQT-1 document 1, annexe 1, soit les Conventions, contient tous les éléments requis à l'article 17.2(iv) du texte des Tarifs et conditions.* » [nous soulignons]

---

[104] *Forages Dominik (1981)* c. *Haché*, (1994) C.A.L.P. 866, à la page 871.

[166] Tel qu'il appert des dispositions des Tarifs et conditions citées plus haut, l'article 17.2(iv) s'applique à une demande de service de transport et non à la convention de service qui intervient lorsque la demande de service est jugée complète et que le Transporteur peut fournir le service demandé, ou à la suite de la réalisation d'une étude d'impact sur le réseau de transport, tel que prévu aux Tarifs et conditions.

[167] La référence faite par la première formation à l'article 17.2(iv) pour constater que les Conventions contenaient tous les renseignements requis constitue donc une erreur de droit.

[168] Toutefois, de l'avis de la Régie, il ne s'agit pas d'un vice de fond de nature à invalider la Décision, car l'erreur commise n'a pas un caractère déterminant, au sens des arrêts précités *Bourassa* et *Fontaine* de la Cour d'appel du Québec, sur la décision de la première formation d'autoriser le Projet.

[169] En effet, tel que mentionné précédemment aux sections 8.1.3.1 et 8.1.3.4 de la présente décision, d'une part, la première formation ne s'est prononcée sur les arguments de NLH en ce qui a trait à l'application de l'article 17.2(iv)[105] qu'après avoir déjà conclu, aux paragraphes 69 à 71 de la Décision, que « *les informations déposées à la pièce HQT-1, document-1, annexe 1* » [les Conventions] étaient « *suffisantes et satisfaisantes* » et « *que les engagements contractuels contiennent toutes les informations exigées au texte des Tarifs et conditions, bien qu'elles ne soient pas précisées davantage que ne l'exige ledit texte* » [nous soulignons].

[170] D'autre part, ce n'est que par une analyse du texte des Conventions par rapport aux articles 13.4 et 19.8 et de l'Appendice A des Tarifs et conditions qu'elle a pu en arriver à cette conclusion, et non par référence à l'article 17.2(iv).

[171] Par ailleurs, tel qu'il ressort des paragraphes 72 à 75 de la Décision, l'analyse effectuée par la première formation en ce qui a trait à l'article 17.2(iv) des Tarifs et conditions constitue clairement une considération accessoire aux fins de la Décision. En effet, elle n'a porté que sur les arguments de NLH fondés sur les décisions D-2006-143 et Portland. Sa conclusion « *De plus,* [...] », à la dernière phrase du paragraphe 74 de la

---

105 Paragraphe 72 de la Décision : « *Quant aux arguments de NLH relatifs* [...] *à l'article 17.2(iv)* [...], *la Régie ne peut que les rejeter* ».

Décision, après qu'elle eut effectué une comparaison entre les engagements contractuels examinés dans les décisions D-2006-25 et D-2006-36 faisant l'objet de la décision D-2006-143 et les Conventions, indique que cette phrase ne constituait qu'une considération supplémentaire à cet égard.

8.2 LA DÉCISION EST SUFFISAMMENT MOTIVÉE

[172] Pour les motifs énoncés à la section 8.1 de la présente décision, la Régie ne retient pas les prétentions de NLH à l'effet que la première formation n'a pas motivé adéquatement sa décision de rejeter ses arguments fondés sur l'article 17.2(iv) des Tarifs et conditions.

[173] La Régie ne retient pas non plus les prétentions de NLH à l'effet que la première formation n'a pas motivé adéquatement sa décision de rejeter ses arguments fondés sur les décisions D-2006-143 et Portland.

[174] En ce qui a trait à la décision D-2006-143, l'analyse comparative qu'effectue la première formation aux paragraphes 73 et 74 de la Décision, entre les engagements contractuels visés dans la décision D-2006-143 et les Conventions, est rationnelle. Elle permet de bien comprendre pourquoi la première formation n'a pas donné suite à la demande de NLH d'ordonner au Transporteur de modifier les Conventions.

[175] En ce qui a trait à la décision Portland, les distinctions que la première formation établit aux paragraphes 76 à 87, entre les thèmes abordés dans la décision Portland et ce qu'elle devait décider à l'issue de son examen de la demande d'autorisation du Projet, sont elles aussi rationnelles et compréhensibles.

[176] La Régie note, en particulier, que la Décision comporte un niveau d'analyse nettement plus détaillé à l'égard de la décision Portland que ce que NLH a soumis à la première formation. NLH s'est en effet limitée, dans ses lettres des 10 et 17 juin 2010[106], à alléguer que la décision Portland portait sur un enjeu similaire à celui qu'elle soulevait eu égard à l'article 17.2(iv) des Tarifs et conditions.

---

[106] Pièces B-1, NLH-5 et B-1, NLH-6 (pièces C-3-8 et C-3-9, dossier R-3715-2009).

[177] En conséquence, la Régie est d'avis que la Décision est suffisamment motivée et qu'elle ne comporte donc pas, à cet égard, de vice de fond de nature à l'invalider.

8.3 CONCLUSION

[178] La Décision est suffisamment motivée et tout à fait soutenable en ce qui a trait à l'analyse du Projet effectuée par la première formation en vertu de l'article 73 de la Loi. Les décisions de la Régie étant sans appel et, conformément à la jurisprudence précitée de la Cour d'appel du Québec, la Régie ne peut, en révision, siéger en appel des constats effectués par la première formation et y substituer sa propre opinion.

[179] Pour ces motifs, la Régie est d'avis que la demande de révision doit être rejetée.

[180] **Considérant ce qui précède,**

La Régie de l'énergie :

REJETTE la demande de révision de la décision D-2010-084.

Lucie Gervais
Régisseur

Marc Turgeon
Régisseur

9. DISSIDENCE DU RÉGISSEUR LASSONDE

9.1 CONTEXTE

[181] NLH est une cliente du Transporteur.

[182] La Régie a accordé[107] un statut d'intervenante à NLH au dossier R-3715-2009.

[183] La demande du Transporteur dans ce dossier portait sur l'autorisation d'effectuer des ajouts et des modifications aux équipements de transport requis pour l'utilisation des interconnexions HQT-MASS et HQT-NE (le Projet).

[184] Une telle autorisation est requise en vertu des articles 31(5°) et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*[108] (la Loi) et est sujette aux conditions des articles 1, 2 et 3 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie*[109] (le Règlement).

[185] La Régie a autorisé le Projet par sa décision D-2010-084 (la Décision).

[186] NLH demande la révision de la Décision et fonde sa demande sur le troisième paragraphe du premier alinéa de l'article 37 de la Loi :

> « *37. La Régie peut d'office ou sur demande réviser ou révoquer toute décision qu'elle a rendue:*
>
> *1° lorsqu'est découvert un fait nouveau qui, s'il avait été connu en temps utile, aurait pu justifier une décision différente;*
>
> *2° lorsqu'une personne intéressée à l'affaire n'a pu, pour des raisons jugées suffisantes, présenter ses observations;*
>
> *3° lorsqu'un vice de fond ou de procédure est de nature à invalider la décision.*

---

107 Décision D-2010-024.

108 L.R.Q., c. R-6.01.

109 (2001) 133 G.O. II, 6165 (n° 36, 5/09/01).

Avant de réviser ou de révoquer une décision, la Régie doit permettre aux personnes concernées de présenter leurs observations.

Dans le cas visé au paragraphe 3°, la décision ne peut être révisée ou révoquée par les régisseurs qui l'ont rendue. » [je souligne]

9.2 POSITION DES PARTIES

9.2.1 NLH

[187] Le premier vice de fond invoqué par NLH est le suivant : la Régie a autorisé le Projet alors que ni les Conventions (pièce NLH-2), ni les Demandes de service (pièce NLH-3) ne rencontraient les exigences de l'article 17.2(iv) des *Tarifs et conditions des services de transport* (les Tarifs et conditions), plus particulièrement en ce que ces documents n'identifient pas la localisation des installations de production fournissant la puissance et l'énergie à être transportées.

[188] Quant à l'objection du Transporteur à la production, dans le cadre de la présente demande de révision des Demandes de service (pièce NLH-3), la position de NLH se résume comme suit :

- L'introduction des Demandes de service n'amène pas NLH à soumettre de nouveaux arguments en révision;
- Les arguments de NLH à cet égard sont les mêmes que ceux soumis à la première formation[110], à savoir que les Conventions ne respectent pas le contenu obligatoire prévu à l'article 17.2 des Tarifs et conditions;
- NLH a réitéré cet argument devant la première formation dans ses commentaires additionnels du 17 juin 2010[111];
- Cette question de la conformité des renseignements apparaissant aux Conventions a également fait l'objet d'une demande de renseignements de la part d'un autre intervenant, Énergie Brookfield Marketing s.e.c. (EBM), et d'une réponse du Transporteur devant la première formation, sans qu'il y ait eu d'objection à ces questions[112];

---

110 Dossier R-3715-2009, pièce C-3-7, observations écrites de NLH, paragraphe 9.
111 Dossier R-3715-2009, pièce C-3-9, page 1.
112 Dossier R-3715-2009, pièce B-5, HQT-2, document 2, pages 10 et 14.

- Le Transporteur a fait référence aux Demandes de service (pièce NLH-3) dans sa demande d'autorisation du Projet[113]. La première formation a fait de même au paragraphe 18 de la Décision;
- L'article 18 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*[114] (le Règlement sur la procédure) prévoit que « [t]*out document cité ou invoqué par un participant est déposé à la Régie et envoyé aux autres participants selon les modalités prescrites par celle-ci* »;
- L'article 50 du Règlement sur la procédure permet à la Régie de remédier « *à tout retard, vice de forme ou irrégularité de procédure* »;
- Le fait que les Demandes de service (pièce NLH-3) n'aient pas été produites devant la première formation constitue un vice de procédure auquel la Régie peut remédier.

[189] Selon NLH, la première formation aurait commis une erreur de droit en affirmant que les conditions de l'article 17.2(iv) des Tarifs et conditions étaient rencontrées.

[190] L'article 17.2(iv) est clair et doit être appliqué tel quel.

[191] Quant à l'argument du Transporteur sur les limites du cadre technico-économique, NLH rappelle que l'article 73 de la Loi et le Règlement prévoient spécifiquement que la Régie, dans le cadre de l'autorisation d'un projet, doit tenir compte des engagements contractuels des consommateurs du service de transport.

[192] Selon NLH, la Régie, dans sa décision D-2010-053, aurait reconnu qu'il était nécessaire d'identifier adéquatement la source et la charge ultimement desservie et que le fait d'accepter une telle demande de réservation sans cette information équivaudrait à permettre de transiger de l'électricité, alors que les impacts de ce transit sont inconnus.

[193] Le Transporteur aurait adopté une approche plus permissive envers Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (HQP) qu'envers NLH au dossier ayant mené à la décision D-2010-053[115].

[194] Le deuxième grief de NLH porte sur l'absence de motivation de la Décision.

---

113 Dossier R-3715-2009, pièce B-1, HQT-1, document 1, page 9.
114 (2006) 138 G.O. II, 2279.
115 Dossiers de plainte P-110-1565, P-110-1597 et P-110-1678.

[195] La première formation n'expliquerait pas en quoi NLH aurait tort d'affirmer que l'article 17.2(iv) des Tarifs et conditions requiert la localisation spécifique de l'installation de production fournissant l'énergie et la puissance associées à l'exportation de l'électricité. Cette omission apparaît, plus spécifiquement, au paragraphe 74 de la Décision.

[196] Le Transporteur ne pouvait, suivant l'article 13.4 des Tarifs et conditions, offrir une convention de service à HQP qui ne découlait pas d'une demande complète au sens de l'article 17.2 des Tarifs et conditions.

9.2.2 TRANSPORTEUR

[197] Le Transporteur soumet que la question que NLH veut introduire en révision, soit celle de la non-conformité des Demandes de service aux dispositions de l'article 17.2 des Tarifs et conditions, déborde du cadre d'analyse fixé par la première formation, notamment à la décision interlocutoire D-2010-036[116]. Dans cette dernière décision, la Régie demandait aux participants de respecter le cadre d'analyse prescrit par l'article 73 de la Loi et précisait que l'examen de la demande du Transporteur porte sur l'aspect technico-économique du Projet.

[198] Le Transporteur voit une admission de la part de NLH au paragraphe 5 de ses observations écrites du 17 mai 2010[117] à l'effet qu'il aurait satisfait à ses obligations en déposant les engagements contractuels avec sa pièce HQT-1, document 1.

[199] Il n'y aurait aucune erreur, selon le Transporteur, au niveau de l'analyse technico-économique du Projet effectuée par la première formation.

[200] La première formation aurait considéré l'argument de NLH sur l'application de l'article 17.2 des Tarifs et conditions et la formation en révision ne peut substituer son opinion à celle de la première formation à cet égard.

---

116 Dossier R-3715-2009.

117 Dossier R-3715-2009, pièce C-3-7.

[201] Le Transporteur rappelle que les Conventions sont l'aboutissement d'un processus débutant par une demande de service et une étude d'impact, le cas échéant. Ce que plaide NLH serait hors du cadre d'analyse que doit faire la Régie dans un dossier d'investissement.

[202] Selon le Transporteur, le contenu des Conventions est conforme aux dispositions des articles 13.4 et 13.7 (b) des Tarifs et conditions.

[203] Il n'y a pas d'inadéquation entre les Conventions et l'Appendice A des Tarifs et conditions et ce que plaide NLH relativement à l'application de l'article 17.2 est en amont du processus et complètement à l'extérieur du cadre d'analyse d'une demande soumise en vertu de l'article 73 de la Loi.

[204] Selon le Transporteur, les arguments de NLH en révision portent sur des éléments périphériques et secondaires au Projet.

[205] NLH ne remet pas en question l'analyse technico-économique de la première formation et n'identifie aucun vice de fond à cet égard.

[206] Les arguments de NLH sont plutôt, selon le Transporteur, de la nature d'une plainte. La première formation devait examiner l'aspect économique du Projet et non si les Demandes de service étaient nulles et non conformes.

[207] La Régie n'a pas la compétence d'attribution pour annuler une convention entre le Transporteur et HQP. Le Transporteur réfère, à cet égard, à la décision D-2006-143[118] de la Régie.

[208] Le Transporteur cite certaines autorités[119] à l'appui de ses prétentions voulant que NLH ne puisse, en révision, introduire des éléments de preuve additionnels.

---

118 Dossier R-3598-2006.

119 *Dupont* c. *Université du Québec à Trois-Rivières*, 2008 QCCA 2204; *Landry* c. *Commission des affaires sociales*, REJB 1998-06680 (CS); *Forage Dominik (1982)* c. *Haché*, [1994] C.A.L.P. 866.

9.3 ANALYSE

9.3.1 LE CADRE D'ANALYSE D'UNE DEMANDE SOUMISE EN VERTU DE L'ARTICLE 73 DE LA LOI

[209] La première question à trancher est de savoir si un débat sur la conformité des Conventions et des Demandes de service est en dehors du cadre d'analyse d'une demande soumise en vertu de l'article 73 de la Loi.

[210] Avec respect pour l'opinion contraire, je suis d'avis que les engagements contractuels font partie des informations dont la Régie doit tenir compte lorsqu'elle autorise un projet en vertu de l'article 73 de la Loi.

[211] Les engagements contractuels (dans notre cas, les Conventions) sont des documents qui doivent être conformes aux dispositions des Tarifs et Conditions. D'ailleurs, comme mentionné plus loin, il est explicitement prévu aux Conventions que « [l]*es Tarifs et conditions sont intégrés aux présentes et en font partie intégrante*[120] ».

[212] La position du Transporteur voulant que la Régie n'ait pas à se préoccuper de ce qui est en aval des Conventions est un peu réductrice. La Régie ne peut ignorer, lorsqu'elle tient compte des Conventions (les engagements contractuels dont il est question à l'article 73 de la Loi), les non-conformités aux dispositions des Tarifs et conditions.

[213] La Régie a déjà décidé[121] qu'une demande faite en vertu de l'article 73 de la Loi peut être suspendue ou refusée si les engagements contractuels ne sont pas conformes.

[214] Je retiens donc les arguments soumis par NLH à cet égard et rejette ceux du Transporteur.

---

120 Voir article 14.0 de la pièce NLH-2.

121 Décision D-2006-143, dossier R-3598-2006, page 11.

[215] La seconde question est de savoir si la première formation, en autant qu'elle avait le droit de le faire, a exclu, par ses décisions interlocutoires D-2010-024[122], D-2010-036 et D-2010-051[123], tout débat sur les Conventions ou les Demandes de service (pièce NLH-3) à l'origine des Conventions.

[216] La décision interlocutoire D-2010-051 du 10 mai 2010 indique, entre autres, que :

> « [l]*a Régie est d'avis que ce rapport d'étude d'impact n'est pas pertinent à l'étude d'une demande déposée en vertu de l'article 73 de la Loi, car il s'agit d'un document préparé préalablement à la présentation d'un projet et qui, de surcroît, est sujet à modifications tout au long de l'étude préalable de faisabilité de ce même projet. Le Projet qui doit être examiné par la Régie est donc le Projet tel que présenté par le Transporteur, suivant les exigences de l'article 73 de la Loi et des articles 1, 2 et 3 du Règlement*[124]. »

[217] Malgré cette décision, le 17 mai 2010, comme mentionné plus haut, des questions ont été posées par EBM au Transporteur sur l'application des dispositions de l'article 17.2 des Tarifs et conditions, des dispositions portant précisément sur les Demandes de service (pièce NLH-3). Le Transporteur ne s'est pas opposé à ces questions et y a répondu. La Décision en traite également.

[218] J'en conclus que la question soulevée par NLH en révision s'est posée devant la première formation et qu'elle n'est pas à l'extérieur du cadre d'analyse d'une demande soumise en vertu de l'article 73 de la Loi.

9.3.2 LE MOYEN PRÉLIMINAIRE SOULEVÉ PAR LE TRANSPORTEUR

[219] En regard de l'objection du Transporteur présentée dans le cadre de la présente demande de révision, y a-t-il lieu de permettre la production des Demandes de service (pièce NLH-3) au stade de la révision?

[220] Je réponds par l'affirmative à cette question.

---

122 Dossier R-3715-2009.
123 *Ibid.*
124 Page 6, paragraphe 16.

[221] La question n'est pas tellement de savoir s'il s'agit de l'introduction d'une nouvelle preuve en révision, mais plutôt s'il y a un vice de procédure du fait que ces documents n'aient pas été produits devant la première formation.

[222] Même si NLH admet à l'audience orale qu'elle aurait pu demander la production de ces documents, elle a raison de souligner qu'il y a un vice de procédure du fait que les parties et la première formation aient référé à ces documents, sans en exiger la production.

[223] NLH invoque également l'article 50 du Règlement sur la procédure pour soutenir que la Régie peut remédier à tout vice de forme ou irrégularité de procédure.

[224] J'ajoute que l'article 20 du Règlement sur la procédure permettait à la première formation d'informer les parties de cette lacune. Cela aurait dû être fait parce que les documents en question étaient pertinents à la question dont elle était en fait saisie relativement à la conformité des Demandes de service aux dispositions de l'article 17.2 des Tarifs et Conditions.

[225] Pour ces motifs, je rejette le moyen préliminaire soulevé par le Transporteur.

9.3.3 LES VICES DE FOND

[226] NLH soumet que la Décision est entachée essentiellement de deux vices de fond :

- La première formation a autorisé le Projet alors que ni les Conventions (pièce NLH-2), ni les Demandes de service (pièce NLH-3) ne rencontraient les exigences de l'article 17.2 des Tarifs et conditions, plus particulièrement en ce que ces documents n'identifient pas la localisation des installations de production fournissant la puissance et l'énergie à être transportées;
- La première formation n'explique pas en quoi NLH aurait tort d'affirmer que ledit article 17.2(iv) requiert la localisation spécifique de l'installation de production fournissant l'énergie et la puissance associées à l'exportation de l'électricité. Cette omission apparaît, plus spécifiquement, au paragraphe 74 de la Décision.

[227] En fait, ces deux erreurs se fondent en une seule, soit le fait, pour la première formation de ne pas avoir expliqué clairement pourquoi elle considérait que les Conventions satisfaisaient aux dispositions de l'article 17.2 des Tarifs et Conditions.

9.4 CONCLUSION

[228] J'arrive à la conclusion que les motifs de la première formation à l'appui de sa conclusion d'approuver le Projet sont erronés et ne sont pas assez explicites. Cela étant dit, après révision de ces questions, je suis d'avis que les Demandes de service sont des demandes complètes qui permettaient au Transporteur d'offrir les Conventions au client HPQ.

9.4.1 LES DISPOSITIONS DES TARIFS ET CONDITIONS

[229] Le contenu des Demandes de service et des Conventions doit être conforme aux dispositions suivantes des Tarifs et conditions : l'article 17.2, pour ce qui est du contenu d'une demande de service « complète », et l'article 13.4 et l'Appendice A (Formule de convention de service pour le service de transport ferme à long terme de point à point) pour ce qui est de la convention de service. Il est utile de citer les extraits pertinents de ces dispositions :

> « ***17.2 Demande complète :*** *Une demande complète doit fournir tous les renseignements prévus aux décisions, ordonnances et règlements de la Régie, y compris, mais sans s'y limiter, ce qui suit :*
>
> [...]
>
> *(iii) la localisation du(des) point(s) de réception et du(des) point(s) de livraison et l'identité des fournisseurs et des receveurs;*
>
> *(iv) la localisation de l'installation (des installations) de production fournissant la puissance et l'énergie et la localisation de la charge desservie ultimement par la puissance et l'énergie transportées.* [...] » [je souligne]

« ***13.4 Conventions de service :*** *Le Transporteur doit offrir une convention normalisée relative au service de transport ferme de point à point (appendice A) au client admissible lorsque celui-ci soumet une demande complète pour obtenir le service de transport ferme de point à point. Le Transporteur dépose, auprès de la Régie, les conventions de service renfermant l'information exigée aux termes des présentes, dans les trente (30) jours de leur signature.* » [je souligne]

« ***Appendice A***

Formule de convention de service pour le service de transport ferme à long terme de point à point

[...]

2.0 Le Transporteur a établi que le client du service de transport a présenté une demande complète de service de transport ferme de point à point en vertu des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec.

[...]

7.0 Les Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec *sont intégrés aux présentes et en font partie intégrante.*

[...]

Caractéristiques du
service de transport ferme à long terme de point à point

[...]

2.0 Description de la puissance et de l'énergie qui doivent être transportées par le Transporteur, y compris la zone de réglage d'électricité d'où la transaction origine.

_____

3.0 Point(s) de réception : _____
Fournisseur : _____

4.0 Point(s) de livraison : _____
Receveur : _____

5.0 Quantité maximale de puissance et d'énergie à transporter (capacité réservée) :

_____

[...] »

[je souligne]

9.4.2 LE CONTENU DES DEMANDES DE SERVICE ET DES CONVENTIONS

[230] Voyons maintenant la teneur des informations contenues aux Demandes de service et aux Conventions sur la localisation des installations de production fournissant la puissance et l'énergie à être transportées par le Transporteur.

9.4.2.1 Les Demandes de service

[231] Le tableau de renseignements au verso des Demandes de service (pièce NLH-3) comporte, entre autres, les informations suivantes :

> « *Demande de service de transport ferme de point à point sur le chemin HQT-MASS*
>
> *Point de réception : HQT*
> *Fournisseur : Hydro-Québec Production*
> *Point de livraison : MASSENA*
> *Receveur : NYISO*
> *Localisation des nouvelles installations : Sans objet*
> *Localisation de la charge desservie ultimement par la puissance et l'énergie : Charges de NYISO*
> *Puissance estimée livrée au receveur : 1200 MW augmentés des pertes entre le point de réception et le point de livraison*

Demande de service de transport point à point sur le chemin HQT-NE

Point de réception : HQT
Fournisseur : Hydro-Québec Production
Point de livraison : New England (NE)
Receveur : New England ISO
Localisation des nouvelles installations : Sans objet
Localisation de la charge desservie ultimement par la puissance et l'énergie : Charges de New England ISO
Puissance estimée livrée au receveur : 1200 MW augmentés des pertes entre le point de réception et le point de livraison. » [je souligne]

9.4.2.2 Les Conventions

[232] Les Conventions comportent deux documents.

[233] Le premier est la Convention de service accéléré (demande numéro 102 Interconnexion HQT-MASS) découlant de ces Demandes de service, qui indique ceci :

« [...]

2.0 Le client du service de transport a, conformément aux dispositions des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec (« les Tarifs et conditions »), présenté le 20 janvier 2006 une demande complète de service de transport ferme de point à point sur l'interconnexion « HQT-MASS » [...]

Annexe I

[...]

2.0 Description de la puissance et de l'énergie qui doivent être transportées par le Transporteur, y compris la zone de réglage d'électricité d'où la transaction origine :

La puissance et l'énergie proviennent des ressources d'Hydro-Québec Production incluant la production de ses centrales de même que ses achats auprès de tiers. La transaction origine dans la zone de réglage du Québec.

3.0 Point(s) de réception : HQT

Fournisseur : Hydro-Québec Production. »

[je souligne]

[234] Le deuxième document est la Convention de service accéléré (demande numéro 103 Interconnexion HQT-NE). Cette convention comporte les mêmes informations à son article 2.0 ainsi qu'au sujet de la puissance et de l'énergie, du point de réception et du fournisseur que le premier document.

[235] Les Conventions indiquent à leur article 2.0 cité plus haut que HQP, le client du Transporteur, a présenté une demande complète. Les Conventions réfèrent ainsi aux demandes de service numéros 102 et 103.

[236] La question est donc de savoir si les Demandes de service étaient des demandes complètes.

[237] Une demande de service complète est une demande qui satisfait aux dispositions de l'article 17.2 des Tarifs et conditions, notamment en ce qui a trait à la « *localisation de l'installation (des installations) de production fournissant la puissance et l'énergie et la localisation de la charge desservie ultimement par la puissance et l'énergie transportées* ».

[238] Comme mentionné plus haut, les Demandes de service ne font qu'indiquer que la puissance estimée sera livrée par le fournisseur, HQP, au point HQT. Est-ce que ces informations sont suffisantes pour que les Demandes de service soient considérées comme des demandes complètes au sens des Tarifs et conditions?

[239] L'article 17.2(iv) doit se lire et s'appliquer avec l'article 17.2(iii) qui dit qu'une demande est complète, entre autres, si on a identifié le point de réception.

[240] La définition de « point(s) de réception » prévue aux Tarifs et conditions est importante à cet égard :

> « ***1.33 Point(s) de réception :*** *Le(s) point(s) d'interconnexion sur le réseau de transport du Transporteur où la puissance et l'énergie seront mises à la disposition du Transporteur par le fournisseur en vertu de la Partie II des présentes. Le point HQT, tel que défini aux articles 13.7 et 14.5 des présentes, peut être désigné comme un point de réception. Le(s) point(s) de réception sera(seront) précisé(s) dans la convention de service.*
>
> ***13.7 Classification du service de transport ferme :***
>
> [...]
>
> *b) Le client du service de transport peut acheter un service de transport pour faire des ventes de puissance et d'énergie provenant de différents groupes turbine-alternateurs qui se trouvent sur le réseau de transport du Transporteur. Pour un tel achat de service de transport, le point HQT est désigné comme point de réception, sauf si les différents groupes turbine-alternateurs sont situés dans la même centrale électrique, auquel cas ils sont traités comme un point de réception unique.* »
>
> [je souligne]

[241] L'article 14.5 auquel réfère l'article 1.33 est au même effet que l'article 13.7 cité ci-dessus, mais a trait au service de transport non ferme. Cette disposition n'est donc pas pertinente dans le cadre de la présente demande de révision.

[242] L'article 13.7 des Tarifs et conditions est une disposition spécifique au contexte d'opération du réseau du Transporteur visant les clients possédant des centrales ou des groupes turbine-alternateurs un peu partout sur le réseau de transport du Transporteur. En pratique, il n'y a pas beaucoup de clients du Transporteur qui peuvent se prévaloir de cette disposition qui, de toute évidence, vise HQP. Il est également de connaissance d'office qu'EBM est un client possédant plus d'une centrale ou *groupes turbine-alternateurs* sur le réseau du Transporteur.

[243] Ainsi, quand HQP indique aux Demandes de service que la puissance et l'énergie seront reçues au point HQT, elle indique que la puissance et l'énergie viendront des « *différents groupes turbine-alternateurs qui se trouvent sur le réseau de transport du Transporteur* ».

[244] Comme l'a mentionné le Transporteur en réponse à une question de l'intervenante EBM[125], la puissance et l'énergie proviennent de toutes les ressources d'HQP se trouvant déjà sur le réseau de transport.

[245] Je suis donc d'avis que le Transporteur avait raison de conclure que les Demandes de service de son client HQP étaient des demandes complètes au sens des exigences de l'article 17.2 des Tarifs et conditions voulant que le client localise les installations de production fournissant la puissance et l'énergie. Conséquemment, le Transporteur avait raison d'« offrir » à son client HQP, comme le prévoit l'article 13.4 des Tarifs et conditions, une convention de service.

[246] Je suis également d'avis que les Conventions sont conformes aux dispositions des Tarifs et conditions.

[247] Comme mentionné plus haut, l'article 13.4 et l'Appendice A des Tarifs et conditions traitent de la convention de service que le Transporteur doit offrir au client admissible lorsque celui-ci soumet une demande complète pour obtenir le service de transport ferme de point à point. La convention de service type se retrouve à l'Appendice A des Tarifs et conditions.

[248] Les Conventions contiennent les informations exigées par la convention normalisée dudit Appendice A, notamment en ce qui a trait au point de réception (HQT), au fournisseur (HQP) et aux points de livraison de l'énergie (Massena dans l'État de New York, dans un cas, et Nouvelle-Angleterre/New England dans l'autre cas)[126].

---

125 Dossier R-3715-2009, pièce B-5, HQT-2, document 2, page 10 de 17.

126 Pièce NLH-2.

[249] La Décision comporte donc des vices de fond et de procédure de nature à l'invalider au sens du troisième paragraphe du premier alinéa de l'article 37 de la Loi : (i) la conclusion voulant que les Conventions contiennent tous les éléments requis par l'article 17.2(iv) du texte des Tarifs et conditions, alors que cet article ne s'applique pas aux Conventions, (ii) la référence aux Demandes de service, alors que ces demandes n'avaient pas été produites au dossier, et (iii) finalement, le manque d'explications claires sur la conformité des Conventions et des Demandes de service aux articles pertinents des Tarifs et conditions.

[250] J'aurais donc **accueilli en partie** la demande de révision, **corrigé** les motifs de la Décision, tels que mentionnés plus haut, quant à la conformité des Demandes de service et des Conventions aux dispositions des Tarifs et conditions, et **maintenu** le dispositif de la Décision.

Richard Lassonde
Régisseur

Représentants

- Hydro-Québec représentée par Me Yves Fréchette;
- Newfoundland and Labrador Hydro (NLH) représentée par Me André Turmel;
- Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) représenté par Me Annie Gariépy.