

**Par SDÉ et poste**

Le 6 juin 2014

Me Véronique Dubois, Secrétaire  
Régie de l'énergie  
Tour de la Bourse  
800, rue du Square-Victoria  
Bureau 2.55  
Montréal (Québec) H4Z 1A2

**Yves Fréchette**  
Avocat  
Hydro-Québec – Affaires juridiques

75, boul. René-Lévesque Ouest,  
4e étage  
Montréal (Québec) H2Z 1A4  
Tél. : (514) 289-2211, poste 6925  
Télec. : (514) 289-2007  
C. élec. : frechette.yves@hydro.qc.ca

OBJET : Demande d'autorisation du Transporteur relative au projet à 735 kV de la Chamouchouane–Bout-de-l'Île (R-3887-2014)  
Notre dossier : R049654 YF

---

Chère consœur,

Hydro-Québec, dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a reçu les demandes d'interventions des intéressés suivants :

- L'Association coopérative d'économie familiale de l'Outaouais (« ACEFO »)
- L'Association des hôteliers du Québec et l'Association des restaurateurs du Québec (« AHQ – ARQ »)
- L'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et le Conseil de l'industrie forestière du Québec (« AQCIE-CIFQ »)
- Citoyens Sous Haute Tension (« CSHT »)
- La Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (« FCEI »)
- Regroupement des organismes environnementaux en énergie (« ROÉÉ »)
- Stratégies Énergétiques et l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (« SE-AQLPA »)

Le Transporteur commente ci-après ces demandes d'interventions.

## **1. Contexte**

Le 25 avril 2014, le Transporteur a produit auprès de la Régie de l'énergie (la « Régie ») la demande d'autorisation relative au projet à 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'Île (la « Demande »), laquelle est introduite en conformité avec l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi ») et le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*.

Le 23 mai 2014, la Régie a publié sur son site Internet un *Avis aux personnes intéressées* (« Avis ») afin de solliciter la participation éventuelle d'intervenants au présent dossier. Selon l'Avis de la Régie, toute demande d'intervention doit se faire selon les exigences du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie* et une personne intéressée qui ne désire pas participer activement au dossier peut toutefois déposer des observations<sup>1</sup>. L'Avis de la Régie a également été publié sur le site Internet du Transporteur.

Par son avis précité, la Régie a également décidé du mode procédural pour le déroulement de ce dossier, à savoir que la Régie « [...] *traitera cette demande sur dossier* ».

Le Transporteur souligne que le mode procédural mis en place pour ce dossier est conforme à la Loi ainsi que cohérent et en continuité avec les nombreuses demandes d'autorisations d'investissements qui ont été présentées antérieurement par le Transporteur à la Régie. Selon l'article 12 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*, la Régie dispose de toute la latitude requise afin de déterminer le mode procédural approprié à l'examen de la Demande. La Régie est maîtresse de la procédure d'examen des demandes qui lui sont présentées et elle a valablement exercé sa juridiction dans le présent dossier. Le Transporteur s'oppose aux demandes de certains intéressés de revoir le mode procédural décidé par la Régie dans ce dossier.

Afin de déterminer si les demandes d'interventions peuvent être reçues par la Régie, il est essentiel de rappeler le cadre de l'étude de la Demande présentée pour autorisation par le Transporteur.

## **2. Cadre réglementaire de la Demande**

Le Transporteur demande l'autorisation de la Régie pour acquérir et construire des immeubles et des actifs requis dans le cadre de son projet à 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'Île (le « Projet »).

Le Transporteur demande à la Régie de rendre une décision en septembre 2014 afin que le Projet puisse se réaliser selon les délais prévus au calendrier de réalisation décrit à la preuve<sup>2</sup>. Soulignons que le délai de traitement demandé par le Transporteur dans ce dossier respecte les paramètres établis par le *Guide de dépôt pour Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité* (section 2.1.1). Plus spécifiquement, un délai entre trois et six mois avant la date requise pour une décision est prévu pour une demande d'autorisation de projet d'investissement comme en l'espèce. Avec respect, les griefs de certains intéressés à cet égard ne sont pas fondés.

Le Transporteur présente sa demande selon l'article 73 de la Loi et le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*. Selon les

---

<sup>1</sup> Mme Sylvie Fournier, par lettre du 29 mai 2014, a produit des observations dans ce dossier auxquelles le Transporteur répondra dans son argumentation finale.

<sup>2</sup> Voir HQT-1, Document 1, Tableau 2, page 25.

articles 2 et 3 du règlement précité, la demande d'autorisation du Transporteur est accompagnée des renseignements suivants :

- 1° les objectifs visés par le projet;
- 2° la description du projet;
- 3° la justification du projet en relation avec les objectifs visés;
- 4° les coûts associés au projet;
- 5° l'étude de faisabilité économique du projet;
- 6° la liste des autorisations exigées en vertu d'autres lois;
- 7° l'impact sur les tarifs incluant une analyse de sensibilité;
- 8° l'impact sur la fiabilité du réseau de transport d'électricité et sur la qualité de prestation du service de transport d'électricité ou de distribution d'électricité ou de gaz naturel;
- 9° le cas échéant, les autres solutions envisagées, accompagnées des renseignements visés aux paragraphes précédents;
- 10° selon la nature du projet, la liste des principales normes techniques qui y seront appliquées.

Contrairement à ce que mentionnent certains intéressés, la Demande produite par le Transporteur dans ce dossier est complète et en adéquation avec le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*, le tout tel qu'il appert notamment du Tableau 1 de la pièce HQT-1, Document 1.

Au fil des ans et des dossiers présentés par le Transporteur pour autorisation, de nombreuses décisions ont contribué à incarner la juridiction de la Régie, à préciser le cadre de l'étude d'une demande ainsi que le fardeau de preuve attendu du Transporteur.

La Régie a déjà déterminé qu'une demande d'autorisation introduite en vertu de l'article 73 de la Loi et du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* constitue un exercice d'analyse technico-économique en adéquation avec le cadre réglementaire, qui doit porter sur la justification du projet en regard de ses objectifs et de l'impact du projet sur les tarifs et la fiabilité du réseau de transport d'électricité, conformément aux exigences prescrites par le cadre réglementaire. À ce sujet, la Régie s'est exprimée comme suit :

« La Régie est d'avis qu'il incombe au Transporteur de faire ses choix technologiques lorsqu'il élabore un projet et de justifier devant la Régie que son projet va lui permettre de rencontrer ses objectifs. » (Décision D-2004-175, page 14) ;

« Sous l'article 73 de la Loi, l'examen de la Régie porte sur la question de savoir si le Projet du Distributeur satisfait aux exigences citées plus haut du Règlement. Ces exigences sont essentiellement de nature technico-économique et portent 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 distribution. [...] » (Décision D-2007-20, page 4) ;

« [...] c'est le Projet du Transporteur qu'elle examine, et non un projet alternatif que l'intéressée pourrait vouloir lui soumettre. » (Décision D-2009-068, page 7) ;

« [...] dans le cadre réglementaire actuel, le choix de la solution et le choix de l'alternative ou des alternatives présentées au dossier sont les prérogatives du demandeur. » (Décision D-2009-109, page 16) ;

« [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<sup>o</sup>) et 73 de la Loi » (Décision D-2010-084, page 21).

« [26] La Régie précise que dans le cadre de l'examen d'une demande d'investissement, c'est l'aspect technico-économique du projet du Transporteur qu'elle examine, et non celui d'un projet alternatif ou hypothétique. » (Décision D-2010-036, page 8).

« 2.3.2.1 Cadre d'analyse d'une demande sous l'article 73 de la Loi

[27] Cette demande intéresse plusieurs intervenants à différents points de vue. La Régie juge donc utile de rappeler le cadre réglementaire d'analyse d'une telle demande, et ce, afin que les débats ne dérapent pas vers des domaines qui, par exemple, relèvent plus des relations de travail ou autres que de ce qui est pertinent à l'analyse que doit faire la Régie.

[28] Les demandes de renseignements des intervenants doivent d'abord tirer leur pertinence des allégués de la demande du Distributeur. Quant à la preuve des intervenants, elle doit être pertinente au Projet sous étude. Ce n'est pas la première fois que la Régie doit rappeler qu'elle étudie le projet du Distributeur et non un projet hypothétique ou alternatif souhaité par un intervenant. » (Décision D-2011-124, page 9)

L'analyse de la Demande d'autorisation du Transporteur doit se faire en respectant le cadre réglementaire et les décisions précitées qui délimitent le cadre de l'étude de la Demande présentée pour autorisation par le Transporteur. Il en est de même pour les demandes d'interventions présentées par les intéressés, tel que ci-après décrit.

### 3. Demandes d'interventions des intéressés

Le Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie prévoit, à son article 5, que « dans le cadre de l'étude d'une demande », tout intéressé peut demander d'intervenir au processus. Selon l'Avis de la Régie, toute demande d'intervention doit se faire selon les exigences du règlement précité qui prévoit ce qui suit :

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

L'intéressé indique :

- 1° son nom, son adresse, son numéro de téléphone et, le cas échéant, son adresse électronique et son numéro de télécopieur;
- 2° la nature de son intérêt et, s'il y a lieu, sa représentativité;
- 3° les motifs à l'appui de son intervention;
- 4° de façon sommaire, les conclusions qu'il recherche ou les recommandations qu'il propose;

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

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

8. La Régie peut refuser ou accorder la demande d'intervention. Lorsqu'elle l'accorde, elle détermine, si elle le juge nécessaire, le cadre de la participation en fonction de l'intérêt de l'intervenant et de la nature, de l'importance et de l'ampleur des enjeux qu'il aborde.

Pour obtenir le statut d'intervenant, la Régie demande aux intéressés de définir de façon précise leurs intérêts à intervenir au dossier ainsi que leurs expériences pratiques ou expertises particulières en la matière. Les intéressés doivent démontrer à la Régie que leurs participations seront utiles et qu'ils pourront contribuer à approfondir certains éléments pertinents au dossier. Enfin, les intéressés doivent identifier les sujets spécifiques dont ils désirent traiter<sup>3</sup>. Ces éléments ont été réitérés par de nombreuses décisions<sup>4</sup> de la Régie qui exigent notamment des intéressés à participer aux dossiers de la Régie, les démonstrations suivantes :

- L'intéressé doit établir un lien direct entre le sujet à l'étude et la nature de son intérêt.
- L'intéressé doit énoncer des préoccupations tangibles et non de simples hypothèses concernant de possibles impacts.
- L'intéressé doit démontrer que son intérêt est autre que celui d'un membre du public en général qui n'est pas affecté par le projet sous étude.
- L'intéressé, par son intervention, doit viser à éclairer la Régie sur les véritables questions à débattre.
- L'intéressé doit formuler des conclusions concrètes.
- L'intéressé doit démontrer la pertinence de son apport à l'étude du dossier eu égard à son champ de compétence.

L'examen par la Régie des demandes d'intervention des intéressés doit se faire en considérant le cadre réglementaire précité et applicable à la Demande du Transporteur :

*« La Régie rappelle également aux intervenants qu'ils doivent limiter leur intervention aux enjeux prévus à l'article 73 de la Loi. [...] »* (Décision D-2010-024, page 6).

Le Transporteur soutient que les intéressés qui ne rencontrent pas les prescriptions du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie* incarné dans les décisions de la Régie précitées devraient se voir refuser le statut d'intervenant au présent dossier.

Avec égard pour les motifs précitées ainsi que ceux qui sont décrits aux rubriques qui suivent, le Transporteur soutient que certains intéressés prévoient aborder des sujets qui débordent du cadre réglementaire ou ne disposent pas de l'intérêt requis pour intervenir au présent dossier.

<sup>3</sup> Voir D-2007-02, page 3.

<sup>4</sup> Voir D-2004-178 (page 5), D-2005-66 (page 2), D-2005-150 (pages 4 et 5), D-2006-151 (pages 2 et 3), D-2009-103 (pages 6 et 7) et D-2010-067 (page 6).

Subsidiairement, ces intéressés pourraient se prévaloir de l'article 10 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie* et produire des observations écrites au dossier.

À la lumière de ce qui précède, vous trouverez ci-après les commentaires spécifiques du Transporteur à l'égard des demandes d'interventions des intéressés.

#### 4. ACEFO

Le Transporteur s'en remet à la Régie quant à la détermination de l'intérêt ainsi que de la suffisance des motifs allégués par cet intéressé pour intervenir au présent dossier. Dans sa demande d'intervention, l'intéressé allègue :

- qu'il a un « *intérêt manifeste en matière de tarification* » (paragraphe 6);
- qu'il « *souhaite intervenir dans le présent dossier afin de représenter et promouvoir les droits et les intérêts des consommateurs résidentiels d'électricité* » (notamment aux paragraphes 6, 7 et 8);
- qu'il « *entend examiner la justification du projet car il apparaît que plusieurs éléments sont mentionnés sans indiquer lequel est prédominant, notamment l'effet d'entonnoir (B-0006, HQT-1, doc. 1, p.11), la sollicitation accrue du réseau (B-0006, HQT-1, doc. 1, p.12) et le fait que le réseau ne fournit plus, en été, une marge de manœuvre suffisante (B-0006, HQT-1, doc. 1, p.13)* » (paragraphes 8 et suivants) ;
- qu'il « *entend examiner la répartition des coûts selon les diverses catégories d'investissements* » (paragraphe 18);
- qu'il « *entend également examiner l'analyse économique des solutions. Selon l'information fournie, l'analyse date de l'année 2009 et l'écart entre les deux solutions provient de la valeur des pertes électriques sur une période de 50 ans. Il est à souligner que la valeur unitaire des pertes électriques a beaucoup diminué depuis 2009. De plus, le flux des investissements présenté dans l'analyse économique (B-0007, HQT-1, doc. 1, Annexe 4, p. 4) est très différent du flux des investissements du projet (B-0007, HQT-1, doc. 1, Annexe 5, p. 4)* » (paragraphe 19).

En réponse, le Transporteur mentionne ce qui suit :

Au paragraphe 6 de sa demande d'intervention, l'intéressé mentionne qu'il a un « *intérêt manifeste en matière de tarification* ». Le Transporteur souligne qu'un dossier d'investissement traité en vertu de l'article 73 de la Loi ne constitue pas un forum pour traiter de questions tarifaires.

Par ailleurs, la prédominance des éléments mentionnés par l'intéressé concerne l'analyse d'aspects techniques reliés au Projet mis de l'avant par les représentants du Transporteur.

Ainsi, le Transporteur souligne avoir clairement spécifié<sup>5</sup> que « *les objectifs du Projet sont donc de répondre aux enjeux décrits plus avant en matière de « planification du réseau* ». Cela consiste notamment « *à mettre en place une architecture de réseau qui résout l'effet d'entonnoir du réseau à la hauteur du poste de la Chamouchouane* ». Lorsque l'intéressé mentionne « *le fait que le réseau ne fournit plus, en été, une marge de manœuvre suffisante* », il réfère au volet « *exploitation du réseau* » et à cet effet, le Transporteur a bien précisé<sup>6</sup> que « *Le Projet offre de plus l'avantage de soulager d'importantes contraintes d'exploitation du réseau principal à 735 kV au bénéfice de l'ensemble de la clientèle.* » signifiant que le Projet n'a pas pour objectif de résoudre le manque de marge de manœuvre mais bien que sa réalisation permet, de façon collatérale, de soulager lesdites contraintes.

Le Transporteur est surpris de constater que l'intéressé semble proposer ou suggérer « *des coupures* » de service de transport (paragraphe 13 de la demande d'intervention) dès que la fiabilité devient un enjeu. Avec égard, l'intéressé démontre ainsi une méconnaissance de la gestion de l'exploitation d'un réseau de transport. En effet, selon les critères de fiabilité en vigueur et adoptés conjointement par les membres du NPCC, le délestage de charge est une action ultime qui ne peut être utilisée qu'en cas de problème majeur sur le réseau. Permettre ce genre d'action pour des événements courants impliquerait une forte dégradation du niveau de fiabilité globale du réseau. Le Transporteur rejette d'emblée ce type de proposition.

Quant à la répartition des coûts selon les diverses catégories d'investissement mentionnées au paragraphe 18 de la demande d'intervention, le Transporteur rappelle que dans le cadre d'une approche globale et optimale de développement de son réseau, ce dernier a convergé vers un scénario qui tout en solutionnant les enjeux liés au maintien et à l'amélioration de la qualité de service, permet une optimisation de solutions présentées dans le cadre de projets de croissance et assure également le maintien des actifs, le tout tel que décrit de façon explicite dans la preuve<sup>7</sup>.

Au paragraphe 19 de sa demande d'intervention, l'intéressé aborde la question de l'analyse économique. Le Transporteur confirme que l'analyse économique déposée dans le cadre du Projet est l'analyse appropriée à utiliser pour fin de comparaison des scénarios visant à retenir la solution optimale. Le Transporteur ajoute qu'il est disposé à expliquer à la Régie, le cas échéant, les détails de cette analyse.

Avec égard, les sujets identifiés par l'intéressé débordent du cadre d'analyse décrit à la rubrique 2 des présentes. Le Transporteur demande à la Régie, si cette dernière accueille la demande d'intervention, de baliser de façon précise cette intervention afin que le cadre d'analyse de la Demande du Transporteur soit respecté.

---

<sup>5</sup> HQT-1, Document 1, p. 13.

<sup>6</sup> HQT-1, Document 1, pp. 24-25.

<sup>7</sup> HQT-1, Document 1, pp.43-44.

## 5. AHQ – ARQ

Dans sa demande d'intervention, l'intéressé allègue ce qui suit quant à la nature de ses intérêts et à ses désirs de participer à l'étude de la Demande :

*2. Créée en 1949, l'AHQ représente les hôteliers du Québec et a pour mission d'informer de représenter et de défendre les intérêts de ses membres et des acteurs de l'industrie hôtelière québécoise.*

*4. Créée en 1938, l'ARQ représente les intérêts des restaurateurs de la province du Québec et a pour mission de fournir à l'ensemble des établissements de restauration membres des services complets d'information, de formation, de rabais, d'assurances et de représentation gouvernementale.*

*7. L'intervention conjointe de l'AHQ et l'ARQ aura pour objectif de fournir à la Régie le point de vue de ses membres en tant que consommateurs d'électricité et d'assurer que la tarification résultant des opérations, programmes et investissements du Transporteur demeure juste et raisonnable.*

*8. Manifestement, comme consommateurs d'électricité, les membres du regroupement AHQ et ARQ ont un intérêt indéniable à s'assurer d'avoir une tarification, si ce n'est la plus basse possible, du moins la plus raisonnable possible dans le contexte économique compétitif dans lequel ils doivent oeuvrer.*

*9. À ce titre, les membres de l'AHQ et l'ARQ ont un intérêt particulier à s'assurer que le Transporteur exerce des choix judicieux, raisonnables et optimaux à tous égards dans le cadre de sa gestion de toutes les facettes de la fourniture d'électricité aux consommateurs en l'absence d'un marché ouvert à la libre concurrence.*

Avec égard, le Transporteur soutient que l'intérêt et les désirs de participations allégués à la demande d'interventions de cet intéressé sont insuffisants. Sa demande devrait être rejetée selon les éléments décrits à la rubrique 3 des présentes et notamment en ce que :

- L'intéressé fait défaut d'établir un lien direct entre le sujet à l'étude et la nature de ses intérêts principaux qui sont l'hôtellerie et la restauration.
- L'intéressé ne distingue pas ses intérêts de ceux d'un membre du public en général qui n'est pas affecté par le Projet sous étude.
- L'intéressé fait défaut de démontrer la pertinence de son apport à l'étude du dossier eu égard à son champ de compétence (hôtellerie et restauration) qui n'a rien à voir avec le sujet sous étude. En bref, il n'a pas d'expérience pratique ou d'expertise propre à éclairer la Régie dans ce dossier qui concerne des questions relatives à la construction et aux coûts du Projet.

Dans le cadre d'un récent projet d'investissement du Distributeur, la demande d'intervention de cet intéressé a été rejetée comme suit par la Régie à sa décision D-2014-004 (pages 5 et 6 références omises) :



[10] L'AHQ/ARQ mentionne que sa demande d'intervention est motivée par le fait que ses membres sont des consommateurs d'électricité voulant s'assurer de la justesse et du caractère raisonnable des tarifs en vigueur. Elle reconnaît que ses membres « se préoccupent d'abord et avant tout des impacts tarifaires découlant des programmes, projets ou décisions du Distributeur ».

[11] Pour sa part, le Distributeur s'oppose à cette demande d'intervention, notamment pour la raison suivante ;

« Le Distributeur soumet qu'une simple déclaration d'intérêt à titre de consommateur d'électricité est nettement insuffisante pour remplir les prescriptions du Règlement eu égard à une demande d'autorisation de phases subséquentes d'un projet dont la mise en place de l'infrastructure technologique a déjà été autorisée ».

[12] La Régie note que la demande d'intervention de l'AHQ/ARQ ne fait référence à aucun problème spécifique ou motif particulier relatif au Projet ou au déploiement des compteurs de nouvelle génération (CNG) en phases 2 et 3 qui affecte ou pourrait affecter ses membres. Ainsi, l'AHQ/ARQ n'a pas suffisamment motivé le lien d'intérêt entre les enjeux de la présente demande et les secteurs d'activités qu'elle représente.

[13] À cet égard, la Régie juge aussi que l'apport de l'AHQ/ARQ serait plutôt limité dans le cadre du présent dossier. En effet, des enjeux tels que la mise à jour des analyses économiques et financières, l'étude des gains d'efficacité attendus et l'implantation de fonctionnalités annoncées seront abordés par d'autres associations ou regroupements de consommateurs également préoccupés par les impacts tarifaires du Projet et dont les clientèles sont plus larges et davantage affectées par l'implantation des CNG.

[14] Ainsi, pour l'ensemble de ces motifs, la Régie n'accorde pas le statut d'intervenant à l'AHQ/ARQ.

Le Transporteur soumet que les motifs de la décision précitée s'appliquent au présent dossier et que la Régie doit également rejeter la demande d'intervention de l'intéressé.

Subsidiairement, sans admission quant à la recevabilité de la demande d'intervention, advenant que la Régie accepte la demande d'intervention, le Transporteur souhaite également répondre à certaines affirmations ou allégations erronées de l'intéressé.

Le Transporteur mentionne (HQT-1, Document 1, p. 28) que « dans le contexte d'une étude de réseau fondée sur une vision globale de l'ensemble des besoins, la solution optimale devient tout autre que l'addition des deux solutions prises individuellement ». Le Transporteur a démontré que la solution retenue est optimale du point de vue technique à de nombreux égards et du point de vue économique par la présentation de l'analyse économique. Le Transporteur rappelle que cette analyse est effectuée en dollars actualisés à une année donnée de façon à comparer les solutions sur une même base de coûts et permettre de prendre en considération les pertes électriques. Une telle analyse témoigne de la charge économique d'une solution par rapport à une autre. Dans le présent cas, l'analyse démontre clairement l'avantage économique de la solution retenue par rapport à l'ajout massif de compensation série compte tenu de l'importante charge d'exploitation relative aux pertes. La solution d'ajouter une ligne de

transport à 735 kV représente 48% de la charge économique du scénario alternatif. Lorsque l'intéressé mentionne le coût du Projet de 1 134,5 M\$ et les coûts de 160,7 M\$ et 390,4 M\$ et qu'il ajoute que « *Selon le Transporteur, la conjugaison de ces deux intégrations pourrait même coûter moins cher sur le plan global que la somme des deux intégrations prises individuellement* » il parle de coûts d'investissements. L'intéressé démontre ainsi son incompréhension de la Demande.

L'intéressé mentionne que sa demande d'intervention « *aura pour objectif de fournir à la Régie le point de vue de ses membres en tant que consommateurs d'électricité et d'assurer que la tarification résultant des opérations, programmes et investissements du Transporteur demeure juste et raisonnable* » (paragraphe 7 et 8). Le Transporteur souligne que le présent dossier constitue une demande d'autorisation d'un projet d'investissement et non une demande relative à la tarification. Ainsi, le présent dossier ne constitue pas un forum pour traiter de questions tarifaires.

L'intéressé mentionne dans sa demande qu'il souhaite « *connaître* », « *comprendre* », « *en savoir plus* », « *avoir des explications* », « *obtenir plus d'informations* », « *en savoir plus long* » (paragraphe 15 à 19 de la demande d'intervention). Avec égard, ces allégations vagues et générales ne peuvent suffire et laissent présager une participation peu utile selon l'intérêt public puisque l'intéressé ne bénéficie pas d'une expertise particulière à l'égard de projets comme celui en cause.

L'intéressé mentionne aux paragraphes 16 et 17 de sa demande d'intervention, « *Or, les tableaux fournis permettent de constater que ces deux intégrations ne prévoyaient nullement la construction de la ligne faisant l'objet du présent dossier* ». Le Transporteur constate que l'intéressé n'a pas compris les éléments de preuve à cet égard. En effet, le Transporteur a indiqué<sup>8</sup> que sur un coût total de 1 134,5 M\$, 551 M\$ correspondent aux coûts de travaux substitués pour l'intégration de production de réseau. Comme indiqué à la preuve, ces coûts de 551 M\$ représentent les coûts de compensation série prévus aux deux projets mentionnés qui sont substitués par les coûts de la ligne. Par ailleurs, la possibilité d'une nouvelle ligne avait été évoquée dans les deux dossiers d'autorisation présentés antérieurement à la Régie<sup>9</sup>.

Le Transporteur porte à l'attention de la Régie, que contrairement à ce que l'intéressé mentionne au paragraphe 18 de sa demande d'intervention soit que « *le Transporteur conclut que le montant résiduel s'applique automatiquement au maintien et amélioration de la qualité de service sans vraiment faire de justification quantitative de cette portion très importante de 490,7 M\$* », le Transporteur a clairement indiqué que l'élément déclencheur du Projet est le maintien et l'amélioration de la qualité de service. Aussi, le Transporteur a expliqué que ce Projet étant structurant, il permet l'optimisation des solutions individuelles des projets d'intégration de la production du complexe de la Romaine et de l'appel d'offres 2005-03, et qu'à ce titre, les coûts des travaux de

<sup>8</sup> HQT-1, Document 1, page 5, ligne 19-20 et page 27, lignes 25-29.

<sup>9</sup> Dossier R-3742-2010. Demande relative au projet d'intégration des parcs éoliens de l'appel d'offres A/O 2005-03 au réseau de transport d'Hydro-Québec, HQT-1, Document 1, pp 89-90. Dossier R-3757-2011. Demande relative au projet de raccordement des centrales du complexe de la Romaine au réseau de transport, HQT-1, Document 1, p.35.

renforcement du réseau principal qui se trouvent substitués par le Projet permet de diminuer d'autant, soit de 551,0 M\$ le montant original attribué au maintien de la qualité de service. De même, un montant de 92,8 M\$ qui est attribué au maintien des actifs, vient également réduire le montant original attribuable au maintien de la qualité de service, le tout tel décrit à la preuve<sup>10</sup>. La fenêtre d'opportunité qui se présente aujourd'hui est donc bénéfique à l'ensemble de la clientèle du Transporteur.

Quant aux allégations du paragraphe 19 de la demande d'intervention, le Transporteur souligne avoir clairement spécifié<sup>11</sup> que « *les objectifs du Projet sont* » de « *répondre aux enjeux* » « *en matière de « planification du réseau* ». Lorsque l'intéressé mentionne les « *problèmes grandissants en été* » et les « *impacts sur la gestion de l'entretien et des retraits* », il réfère au volet exploitation du réseau. À cet effet, le Transporteur a bien précisé<sup>12</sup> que le Projet « *permet de surcroît une plus grande disponibilité du réseau en soulageant grandement les contraintes précédemment décrites en matière d'exploitation et d'entretien du réseau principal* » et qu'il offre « *l'avantage de soulager d'importantes contraintes d'exploitation du réseau principal à 735 kV au bénéfice de l'ensemble de la clientèle.* »<sup>13</sup>. Le Projet n'a pas pour objectif de résoudre les problèmes grandissants de l'exploitation du réseau en été mais sa réalisation permet, de façon collatérale, de soulager lesdites contraintes.

Concernant le paragraphe 22 de la demande d'intervention, le Transporteur rappelle que dans le cadre d'une approche de développement de son réseau qui soit optimale, il a analysé les solutions envisagées pour répondre aux enjeux, en les projetant dans l'avenir. Par cette façon de faire, le Transporteur s'assure de la robustesse de la solution qu'il mettra de l'avant. Il est alors guidé par le souci de retenir une solution qui positionnera stratégiquement le réseau pour l'avenir en favorisant son développement global optimal et durable. Le potentiel de la solution retenue à répondre à des besoins éventuels représente donc un bénéfice.

Au paragraphe 23 de sa demande d'intervention, l'AHQ – ARQ cherche « *à découvrir* » si d'autres solutions ou combinaisons de « *solutions nouvelles* » ou encore mises de l'avant dans le passé ne devraient pas être considérées. Tout d'abord, il incombe au Transporteur de proposer des solutions en lien avec ses besoins. Par ailleurs, dans le contexte des demandes d'investissements à être autorisées par la Régie, le Transporteur présente uniquement les solutions qu'il considère optimales au plan technique, économique, environnemental et en lien avec l'acceptation du milieu. Le Transporteur souligne qu'il n'a pas pour tâche d'effectuer des analyses au seul bénéfice des intéressés ou des tiers. Au surplus, de nombreuses décisions de la Régie ont établi qu'elle n'examine pas les projets alternatifs que des intéressés pourraient vouloir soumettre.

Quant aux commentaires de l'intéressé présentés au paragraphe 24 et 25 de sa demande d'intervention, le Transporteur réfère à ces commentaires précédents sur le

---

<sup>10</sup> HQT-1, Document 1, pp.43-44.

<sup>11</sup> HQT-1, Document 1, p. 13.

<sup>12</sup> HQT-1, Document 1, p. 14.

<sup>13</sup> HQT-1, Document 1, pp. 24-25.

thème de l'analyse économique en page 7 (commentaires du Transporteur sur la demande d'intervention de l'ACEFO – paragraphe 19).

Au paragraphe 26 de la demande d'intervention, l'intéressé mentionne qu'il cherche à approfondir les « *considérations environnementales* » du Projet. Outre qu'il ne s'agisse pas d'un sujet d'intérêt pour cet intéressé, ce dernier omet que la Régie s'est déjà prononcée quant à l'inapplicabilité de la *Loi sur le développement durable* lors de l'exercice de sa juridiction sous l'article 73 de la Loi (D-2010-061).

Subsidiairement, sans admission quant à la recevabilité de la demande d'intervention qui est contestée par le Transporteur, le Transporteur demande à la Régie, si cette dernière accueille la demande d'intervention, de baliser de façon précise cette intervention afin que le cadre d'analyse de la Demande du Transporteur soit respecté.

## 6. AQCIE-CIFQ

Le Transporteur s'en remet à la Régie quant à la détermination de l'intérêt ainsi que de la suffisance des motifs allégués par cet intéressé pour intervenir au présent dossier.

Cet intéressé, participant régulier aux activités de la Régie et donc informé du cadre réglementaire applicable à sa demande d'intervention, identifie un seul sujet d'intervention à sa demande, à savoir :

*12. Les associations croient que la demande du Transporteur est justifiée essentiellement par le raccordement des centrales de La Romaine et qu'il appartient au Producteur d'en assumer la plus grande partie du coût et de garantir la neutralité tarifaire du projet par une augmentation suffisante de l'usage qu'il fait du réseau. [...]*

*15. Les conclusions recherchées par l'AQCIE et le CIFQ sont celles indiquées au paragraphe 12 ci-dessus.*

*16. Ils comptent établir leur preuve par le rapport et le témoignage d'un expert et par ceux de leurs analystes, Luc Boulanger et Pierre Vézina.*

Avec égard, ce très succinct et seul motif d'intervention nie la preuve documentaire produite par le Transporteur dans ce dossier et déborde du cadre d'analyse de la Demande.

Si la Régie donne son autorisation au Projet sous étude, les travaux de renforcement du réseau principal qui sont prévus aux décisions D-2010-165 et D-2011-083, à l'égard respectivement de la *Demande du Transporteur pour le Projet d'intégration des parcs éoliens de l'appel d'offres A/O 2005-03 au réseau de transport d'Hydro-Québec* et la *Demande du Transporteur relative au projet de raccordement des centrales du complexe de la Romaine au réseau de transport*, ne seront pas réalisés, tel que mentionné à la preuve<sup>14</sup>.

---

<sup>14</sup> HQT-1, Document 1, page 28 et suivantes.

Les coûts de raccordement des centrales du complexe de la Romaine au réseau de transport sont spécifiés dans l'entente de raccordement intervenue entre Hydro-Québec dans ses activités de production et le Transporteur. La preuve produite par le Transporteur<sup>15</sup> indique les travaux autorisés par la Régie qui seront substitués par le Projet, si la Régie l'autorise, pour une valeur de 160,7 M\$. Avec égard pour les prétentions de l'intéressé, la valeur de ces travaux, telle que spécifiée à l'entente précitée, ne saurait être modifiée dans le cadre de la présente Demande.

L'intéressé réclame également la possibilité de faire appel à un expert dans ce dossier. Cette demande n'est pas supportée par aucun argument, ni démonstration minimale de la nécessité de faire appel aux services d'un expert dans ce dossier.

Le document publié par la Régie intitulé *Attentes de la Régie de l'énergie relatives au rôle des témoins experts* comporte la mention suivante :

*Les critères retenus par la jurisprudence sur l'admissibilité du témoignage de l'expert sont, notamment, la pertinence, la nécessité de porter assistance au décideur et la reconnaissance de l'expertise par le décideur. (Page 1, nos soulignés)*

Avec égard, aucune démonstration n'est offerte par les intéressés quant à la pertinence et la nécessité d'avoir recours au service d'un expert et ce, en contravention du paragraphe 5<sup>o</sup> de l'article 6 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*. Le Transporteur demande à la Régie de rejeter cette demande.

Le Transporteur demande à la Régie, si cette dernière accueille la demande d'intervention, de baliser de façon précise cette intervention afin que le cadre d'analyse de la Demande du Transporteur soit respecté.

## 7. CSHT

À sa demande d'intervention l'organisme, dont le seul objet est d'initier des démarches pour empêcher la réalisation de Projet du Transporteur dans la région de Lanaudière, allègue ce qui suit :

*5. L'intervention de CHST aura pour objectif de fournir à la Régie le point de vue des citoyens de la région de Lanaudière en tant que consommateurs et payeurs de tarifs d'électricité, mais aussi en tant que résidents d'une région soucieuse de protéger son environnement, ses attraits touristiques naturels, son territoire agricole et ses forêts et érablières en exploitation alors que le tracé proposé par le Transporteur passera au cœur de cette région;*

*6. Au cours des dernières années, CHST a déjà participé à plusieurs discussions avec le Transporteur dans le but de sensibiliser ce dernier aux préoccupations des citoyens de Lanaudière, mais malgré ses demande le Transporteur n'a pas fourni de justifications complètes, cohérentes et détaillées pour appuyer la solution retenue d'implanter une*

<sup>15</sup> HQT-1, Document 1, page 29 et Annexe 5, Tableau 2.

*nouvelle ligne de 735 kV, et ce, selon le tracé actuellement proposé dans la région de Lanaudière;*

*7. CHST voudra valider les justifications du Transporteur quant au scénario retenu, à savoir la construction d'une nouvelle ligne de 735 kV comparativement à d'autres solutions envisageables qui, au-delà de la simple justification économique, prennent également en compte les enjeux environnementaux, sociaux et territoriaux pour les régions et les populations locales qui pourraient être touchées;*

Avec égard, ces motifs débordent du cadre d'analyse selon la Loi et sont irrecevables.

Selon le cadre réglementaire précité qui guide et balise la juridiction de la Régie à l'égard de la présente Demande, il est clair que la Régie ne dispose pas du mandat législatif et réglementaire afin de se prononcer sur le tracé de la ligne qui sera éventuellement construite par le Transporteur dans le cadre de ce Projet, si la Régie l'autorise.

Le Transporteur précise que, pour ce Projet comme pour tous les projets qu'il présente à la Régie, les diverses étapes menant à l'obtention des autorisations gouvernementales requises sont présentement en cours et qu'elles se concrétiseront lorsque la Régie aura, selon le cas, donné son aval au Projet.

Les questions et préoccupations de l'intéressé à l'égard des questions environnementales qui sont évoquées dans sa demande d'intervention sont du ressort exclusif des instances chargées de l'application des lois et des règlements environnementaux. Il n'est pas du rôle de la Régie de se substituer à ces instances.

Le Transporteur souligne que la Régie s'est déjà prononcée quant à l'inapplicabilité de la *Loi sur le développement durable* lors de l'exercice de sa juridiction dans le cadre d'une demande selon l'article 73 de la Loi comme en l'instance (D-2010-061).

Or, la mission et les motifs d'intervention de l'intéressé portent exclusivement sur ce sujet, à savoir l'implantation de la ligne de transport d'électricité sur le territoire de la région de Lanaudière qui n'est pas sous la juridiction de la Régie.

Enfin, l'intéressé ne fait pas la démonstration qu'il a de l'expérience pratique ou une expertise propre à éclairer la Régie dans ce dossier qui concerne principalement des questions relatives à la construction et aux coûts du Projet.

La Régie administre depuis de nombreuses années des processus d'audiences. Le Transporteur rappelle que dans le cadre de l'étude d'une demande sur dossier comme en l'instance, il existe deux modes distincts de produire auprès de la Régie des éléments pour sa considération. Ces deux modes s'incarnent dans le statut d'intervenant ou dans celui d'observateur qui sont tous deux prévus au *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*. Ainsi, le statut d'intervenant n'est pas le seul qui soit disponible. Un intéressé qui souhaite soumettre des observations écrites, lesquelles peuvent être accompagnées de tout renseignement pertinent qui explique ou appuie ses observations, peut se prévaloir du statut d'observateur et ainsi produire des observations

auprès de la Régie (art. 10, *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*). Le statut d'observateur est moins formaliste que celui d'intervenant.

Avec égard, l'intérêt et les allégations de l'intéressé sont insuffisants et ne peuvent être reçus par la Régie. La demande d'intervention doit être rejetée. Le Transporteur souligne que l'intéressé peut se prévaloir du statut d'observateur et ainsi produire des observations écrites selon le cas.

Subsidiairement, sans restreindre la portée de ce qui précède et sans admission, avec le seul objectif que la Régie dispose de toute l'information disponible et pertinente, le Transporteur répond succinctement ci-après aux allégations de l'intéressé.

De par son questionnement « *à propos de procéder aujourd'hui à des investissements de cette envergure dans un contexte de surplus énergétiques...* » (paragraphe 8 de la demande d'intervention), avec égard, la notion de « surplus énergétiques » n'est pas pertinente pour l'étude de la présente Demande. Les surplus auxquels fait référence l'intéressé concernent Hydro-Québec Distribution et non le Transporteur. Le Projet est un projet de ligne de transport d'électricité et le réseau du Transporteur doit être en mesure de répondre aux besoins de la pointe hivernale de consommation du Québec. En période de pointe, les besoins en puissance (MW) sont considérables et ceux-ci sont en constante augmentation sur la période pertinente. À la pointe, le réseau doit pouvoir transporter toutes les ressources vers les centres de consommation de façon fiable et sécuritaire. C'est un des rôles et objectifs majeurs du réseau de transport et le Projet du Transporteur contribuera à son atteinte.

Dans sa demande d'intervention (paragraphe 9) l'intéressé énumère une série de questions qu'il souhaite aborder dans ce dossier. À cet égard, le Transporteur souligne que les réponses à ces mêmes questions ont été transmises le 12 décembre 2012 au maire de la municipalité de St-Liguori par le président du Transporteur, M. André Boulanger.

Subsidiairement, sans admission quant à la recevabilité de la demande d'intervention qui est contestée par le Transporteur, le Transporteur demande à la Régie, si cette dernière accueille la demande d'intervention, de baliser de façon précise cette intervention afin que le cadre d'analyse de la Demande du Transporteur soit respecté.

## **8. FCEI**

Le Transporteur s'en remet à la Régie quant à la détermination de l'intérêt ainsi que de la suffisance des motifs allégués par cet intéressé pour intervenir au présent dossier.

Le Transporteur répond succinctement ci-après aux allégations de l'intéressé contenues dans sa demande d'intervention.

Au paragraphe 13 de sa demande d'intervention, l'intéressé affirme que «...cela semble en contradiction avec les affirmations faites dans le cadre des dossiers sur la Romaine et les parcs éoliens à l'effet que le réseau était en mesure de supporter ces ajouts de

*production* ». Le commentaire de l'intéressé démontre une incompréhension de la preuve du Transporteur. En effet, il n'y a pas de contradiction avec les affirmations faites dans le cadre des dossiers du raccordement du complexe de la Romaine et des parcs éoliens découlant de l'appel d'offres A/O 2005-03 puisque dans ces dossiers, il était mentionné que si l'option, alors à l'étude, d'une nouvelle ligne de transport pour relier le réseau du Nord-est à la boucle montréalaise « *était reconnue techniquement et économiquement viable, elle pourrait être envisagée en remplacement de la solution retenue pour le renforcement du réseau principal* »<sup>16</sup>. Non seulement cette option s'est avérée techniquement et économiquement viable, mais dans le cadre d'une approche globale de développement de son réseau, cette solution est optimale, tel que le démontre la Demande du Transporteur. Le Projet est optimal notamment en ce qu'il solutionne les enjeux identifiés et liés au maintien et à l'amélioration de la qualité de service, qu'il permet une optimisation des solutions d'intégration au réseau de transport présentées dans le cadre des deux projets mentionnés plus avant et qu'il comporte de nombreux avantages dont notamment une réduction importante des pertes électriques sur le réseau, la sécurisation de l'alimentation du poste du Bout-de-l'Île, le soulagement des contraintes d'exploitation et d'entretien en été.

Dans sa demande d'intervention, l'intéressé allègue :

*15. La FCEI s'interroge également sur les coûts à 2,787.000\$/km, selon nos calculs, pour ce projet. Ce coût semble élevé.*

Le Transporteur constate que l'intéressé n'a pas compris les éléments de preuve à cet égard. En effet, le Transporteur a clairement indiqué au Tableau 4<sup>17</sup> que le coût de 1 134,5 M\$ du Projet est attribuable à des travaux de lignes pour 975,1 M\$, des travaux dans les postes pour 121,8 M\$ et inclut un montant de 37,7 M\$ pour les installations de télécommunications. Par ailleurs, toujours selon les éléments de preuve, les travaux de lignes incluent la construction de nouvelles lignes, la reconstruction de lignes existantes et le démantèlement de certains tronçons de lignes. Conséquemment, l'intéressé ne peut pas soutenir que les coûts du Projet sont de « *2, 787.000\$/km* ».

Le Transporteur demande à la Régie, si cette dernière accueille la demande d'intervention, de baliser de façon précise cette intervention afin que le cadre d'analyse de la Demande du Transporteur soit respecté.

## 9. ROÉÉ

Dans sa demande d'intervention, l'intéressé allègue ce qui suit à l'égard de son intérêt à intervenir au dossier :

---

<sup>16</sup> Supra notes 8 et 9

Dossier R-3742-2010. Demande relative au projet d'intégration des parcs éoliens de l'appel d'offres A/O 2005-03 au réseau de transport d'Hydro-Québec, HQT-1, Document 1, pp 89-90. Dossier R-3757-2011. Demande relative au projet de raccordement des centrales du complexe de la Romaine au réseau de transport, HQT-1, Document 1, p.35.

<sup>17</sup> HQT-1, Document 1, p. 35.



5. Le ROÉÉ est composé de cinq (5) groupes environnementaux dont la contribution aux dossiers énergétiques au Québec est notoire. Il s'agit de Fondation Rivières, d'ENvironnement JEUnesse, de la Fédération québécoise du canot et du kayak, du Regroupement pour la surveillance du nucléaire et de Nature Québec.

8. Les interventions du ROÉÉ reposent sur les principes et objectifs suivants :
- La protection de l'environnement, la conservation des milieux naturels essentiels à la vie et l'utilisation durable des ressources;
  - La primauté de la conservation et de l'efficacité énergétique sur toute autre forme de production d'énergie, et le recours aux nouvelles formes d'énergie renouvelable pour la production d'électricité seulement lorsque justifié;
  - La réduction de l'utilisation de combustibles fossiles issus de gisements conventionnels et non conventionnels et l'élimination du nucléaire;
  - La réduction de la consommation d'énergie ainsi que des émissions de gaz à effet de serre, notamment à travers des choix de consommation plus judicieux;
  - L'équité sociale aux niveaux intra et inter-générationnels;
  - La fourniture de services énergétiques à juste coût en internalisant les coûts environnementaux dans une perspective de planification intégrée des ressources tout en limitant les impacts sociaux;
  - La mise en place au Québec de politiques, de lois et de mesures de régulation qui favorisent des choix d'investissements et de consommation environnementalement judicieux, économiquement et socialement avantageux;
  - L'application de mécanismes transparents et démocratiques à l'intérieur des processus de prise de décision;
  - La préservation de l'indépendance de la Régie de l'énergie et la réinstauration des activités de production en tant qu'activité réglementée par la Régie de l'énergie, ainsi que la réinstauration d'un processus de planification intégrée des ressources (PIR);
  - La maximisation de l'éducation et de la participation du public quant aux questions énergétiques et leurs impacts à travers des projets concrets disponibles à l'ensemble de la population du Québec.

Avec égard, sans remettre en cause l'importance des groupes environnementaux, le Transporteur soutient que l'intérêt allégué de cet intéressé est insuffisant pour intervenir au présent dossier. Sa demande d'intervention devrait être rejetée selon les éléments décrits à la rubrique 3 des présentes ainsi que pour les motifs suivants.

Selon le cadre réglementaire applicable à la Demande du Transporteur, l'intéressé a fait défaut :

- d'établir un lien direct entre le sujet à l'étude et la nature de son intérêt.
- de démontrer que son intérêt est autre que celui d'un membre du public en général qui n'est pas affecté par le projet sous étude.
- de démontrer la pertinence de son apport à l'étude du dossier eu égard à son champ de compétence.

Le ROÉÉ et les groupes environnementaux qui le composent sont voués à la cause environnementale tel que ci-haut décrit.

Or, dans le cas du présent dossier, il ne s'agit pas de statuer sur l'aspect environnemental du Projet mais plutôt de déterminer si la Demande du Transporteur est justifiée selon le cadre réglementaire applicable qui prévoit une analyse technico-économique du Projet. L'intéressé ne cible aucune préoccupation particulière à l'égard de la Demande du Transporteur et de ses effets économiques, sociaux ou environnementaux qui soit en adéquation avec le cadre réglementaire applicable.

Selon le cadre réglementaire précité qui balise la juridiction de la Régie à l'égard de la Demande, la Régie ne dispose pas du mandat législatif et réglementaire afin de se prononcer à l'égard des questions environnementales qui sont évoquées dans la demande d'intervention et qui sont du ressort exclusif des instances chargées de l'application des lois et règlements environnementaux. Il n'est pas du rôle de la Régie de se substituer à ces instances.

Avec égard et selon le cadre réglementaire applicable, il ne suffit pas, pour supporter une allégation d'utilité à participer au présent dossier, d'énoncer des concepts généraux de réglementation comme le fait l'intéressé. Il ne s'agit pas d'un intérêt concret qui distingue l'intéressé des autres membres de la société et laisse présager une participation peu utile sur le plan de l'intérêt public.

Le Transporteur souligne également que la Régie s'est déjà prononcée quant à l'inapplicabilité de la *Loi sur le développement durable* lors de l'exercice de sa juridiction dans le cadre d'une demande d'autorisation d'un projet d'investissement du Transporteur comme en l'espèce<sup>18</sup>.

Le Transporteur souligne qu'il a été décidé et maintes fois réitéré que l'article 5 de la Loi est une disposition interprétative non attributive de compétence :

*La Régie a eu à interpréter et à appliquer l'article 5 de la LRÉ à quelques occasions. Cet article n'est pas attributif de compétence et ne donne pas de pouvoirs spécifiques à la Régie, puisque les compétences spécifiques de la Régie sont énumérées au chapitre III de la LRÉ intitulé « Fonctions et pouvoirs » de la Régie. L'article 5 traite plutôt de la façon dont la Régie doit exercer sa compétence.<sup>19</sup>*

Les allégations contenues dans la demande d'intervention sont généraux et ne permettent pas de constater un intérêt réel et actuel à participer au présent débat, ni la perspective d'une participation suffisamment utile aux délibérations de la Régie.

Enfin, l'intéressé ne fait pas la démonstration qu'il dispose des expériences pratiques ou d'une expertise propre à éclairer la Régie dans ce dossier qui concerne des questions relatives à une analyse technico-économique reliées à la construction ou aux coûts du Projet.

---

<sup>18</sup> Décision D-2010-061.

<sup>19</sup> Extrait de l'*Avis de la Régie de l'énergie sur la distribution d'électricité aux grands consommateurs industriels* (A-2005-01), page 34, références omises.

Avec égard, les motifs d'intervention de l'intéressé sont insuffisants et ne peuvent être reçus par la Régie. La demande d'intervention doit être rejetée.

Subsidiairement, sans admission quant à la recevabilité de la demande d'intervention qui est contestée par le Transporteur, ce dernier soutient que les motifs d'interventions de ces intéressés sont insuffisants et que leur demande devrait être rejetée selon les éléments décrits à la rubrique 2 des présentes ainsi que pour les motifs suivants.

La demande d'intervention de l'intéressé est un exemple d'une intervention qui peut mener l'analyse du présent dossier dans toutes sortes de directions qui débordent du cadre réglementaire, comme mentionné à la rubrique 2 des présentes.

Outre qu'il déplore le ton et les propos employés par l'intéressé<sup>20</sup>, les motifs d'interventions de l'intéressé concernant les questions reliées à l'enveloppe des bâtiments, les coûts environnementaux et autre justification sur le plan du développement durable<sup>21</sup> sont clairement hors du cadre de l'étude de la Demande.

Le Transporteur souhaite répondre aux allégations de l'intéressé présentées aux paragraphes 19 et 20, 22 à 24 et 26 de sa demande d'intervention. Le Transporteur souligne qu'il a clairement spécifié<sup>22</sup> que « *les objectifs du Projet sont donc de répondre aux enjeux décrits plus avant en matière de « planification du réseau »*. Lorsque l'intéressé mentionne « *Hydro-Québec place la problématique de la fiabilité du réseau en raison des dépassements de la capacité thermique de certaines lignes au centre des préoccupations justifiant sa demande* », il réfère au volet « *exploitation du réseau* ». Le Transporteur constate que l'intéressé n'a manifestement pas compris les éléments de preuve à cet égard. En effet, le Transporteur a mentionné à différentes reprises dans la preuve que le Projet « *permet de surcroît une plus grande disponibilité du réseau en soulageant grandement les contraintes précédemment décrites en matière d'exploitation et d'entretien du réseau principal* »<sup>23</sup>, qu'il offre « *l'avantage de soulager d'importantes contraintes d'exploitation du réseau principal à 735 kV au bénéfice de l'ensemble de la clientèle.* »<sup>24</sup>, signifiant que la réalisation du Projet n'est pas justifiée pour résoudre les dépassements de la capacité thermique en été, mais bien que sa réalisation permet, de façon collatérale, de soulager les contraintes d'exploitation et d'entretien découlant du dépassement de la capacité thermique de certaines lignes. Cela constitue un avantage significatif du Projet par rapport à la solution alternative.

Le Transporteur réitère ses propos contenus à la section 2 des présentes, à savoir qu'un délai d'entre trois et six mois avant la date requise pour une décision est prévu au Guide pour une demande d'autorisation de projet d'investissement comme en l'espèce. Avec respect, les griefs de l'intéressé (paragraphes 31 à 33 de sa demande d'intervention) à cet égard ne sont pas fondés.

---

<sup>20</sup> Voir les paragraphes 18 et 22 de la demande d'intervention.

<sup>21</sup> Voir les paragraphes 26, 27 et 28 de la demande d'intervention.

<sup>22</sup> HQT-1, Document 1, p.13.

<sup>23</sup> HQT-1, Document 1, p. 14.

<sup>24</sup> HQT-1, Document 1, pp. 24-25.

Les allégations d'illégalités de l'intéressé quant au mode procédural décidé par la Régie dans ce dossier sont sans valeur puisque la Régie est maîtresse de la procédure d'examen des demandes qui lui sont présentées. Le *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie* donne toute la latitude à la Régie d'adopter les modes procéduraux qui lui semblent appropriés aux dossiers dont elle est saisie et elle a valablement exercé sa juridiction dans le présent dossier, tel qu'expliqué à la rubrique 1 des présentes.

Quant aux arguments concernant la juridiction d'un régisseur seul pour disposer de la Demande, ceux-ci sont sans valeur et ont déjà été décidés par la Régie :

*Tant la Loi de 1996 que celle de 2000 ont toujours fait une distinction entre le pouvoir de surveillance de la Régie et ses autres pouvoirs de décider toute autre demande, dont des demandes sous les articles 74.2 et 73 de la Loi. Ces autres demandes peuvent être étudiées et décidées par un seul régisseur si telle est la décision du président de la Régie. (D-2008-062, page 24)*

Enfin, l'intéressé énonce le souhait de « *possiblement de soumettre une expertise* ».

Cette demande n'est pas supportée par aucun argument, ni démonstration minimale de la nécessité de faire appel aux services d'un expert dans ce dossier.

Avec égard, aucune démonstration n'est offerte par l'intéressé quant à la pertinence et la nécessité d'avoir recours au service d'un expert et ce, en contravention du paragraphe 5<sup>o</sup> de l'article 6 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*. Le Transporteur demande à la Régie de rejeter cette demande.

Subsidiairement, sans admission quant à la recevabilité de la demande d'intervention qui est contestée par le Transporteur, le Transporteur demande à la Régie, si cette dernière accueille la demande d'intervention de l'intéressé, de baliser de façon précise cette intervention afin que le cadre d'analyse de la Demande du Transporteur soit respecté.

Enfin, le Transporteur rappelle que l'intéressé peut se prévaloir du statut d'observateur et ainsi produire des observations écrites selon le cas (art. 10, *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*).

## **10. SÉ-AQLPA**

L'intérêt et les sujets d'intervention soumis par l'intéressé sont reproduits à sa demande d'intervention, à savoir :

*Sujet no. 1 : La justification du Projet par rapport aux alternatives [...]*

*Compte tenu des conflits d'usage qu'entraîne toute nouvelle ligne de grande distance et des ressources que nécessite la construction d'une telle ligne, SÉ-AQLPA examineront sous l'angle du réalisme si une telle ligne est requise et pour des besoins futurs à quel horizon. D'un côté, SÉ-AQLPA veulent éviter que cette ligne ne devienne un éléphant blanc. D'un autre côté, il est vrai que cette nouvelle ligne présenterait des avantages du*

*point de vue opérationnel et de fiabilité et éviterait la multiplication des « patchworks » qui ont trop souvent été effectués un peu partout sur le réseau.*

*Sujet no. 2 : L'allocation des coûts [...]*

*SÉ-AQLPA soumettront des principes à la considération de la Régie afin de déterminer à partir de quel moment un investissement cesse d'être « causé » par le plus récent ajout au réseau et devient un investissement fait au bénéfice de tous et allouable à l'ensemble de la clientèle à titre d'amélioration au réseau. [...]*

*SÉ-AQLPA soumettront à la Régie une proposition quant aux principes applicables et l'appliqueront au présent dossier.*

Avec égard, le Transporteur soutient que l'intérêt allégué de ces intéressés est insuffisant et que leur demande d'intervention devrait être rejetée selon les éléments décrits à la rubrique 3 des présentes ainsi que pour les motifs suivants.

Selon le cadre réglementaire applicable à la Demande du Transporteur, l'intéressé a fait défaut :

- d'établir un lien direct entre le sujet à l'étude et la nature de son intérêt.
- de démontrer que son intérêt est autre que celui d'un membre du public en général qui n'est pas affecté par le projet sous étude.
- de démontrer la pertinence de son apport à l'étude du dossier eu égard à son champ de compétence.

À de nombreuses reprises<sup>25</sup>, la Régie a rejeté la participation de l'intéressé à des dossiers dans lesquels il souhaitait aborder des sujets qui débordent sa vocation environnementale première :

D-2009-069 (page 15)

*[54] S.É./AQLPA est devenu un intervenant « professionnel » devant la Régie. Il s'implique systématiquement dans presque tous les dossiers. [...] Ce qui est d'intérêt public, ce n'est pas d'entendre dans chaque dossier « l'expert en tout » mais plutôt en quoi les intervenants seront affectés par la décision.*

---

<sup>25</sup> Soulignons que la Régie a accueilli l'intervention de l'intéressé dans un récent projet d'investissement du Transporteur comme suit :

*[20] Considérant l'importance du Projet, des investissements de plus de 1,8 G\$, et le nombre étonnamment limité de demandes d'intervention, la Régie considère inopportun, dans ces circonstances, de restreindre ces demandes. La Régie accepte donc les demandes d'intervention de NLH et de S.É./AQLPA en souhaitant qu'elles puissent par leur qualité pallier à la quantité. (D-2011-043 page 6)*

Avec égard, cette situation particulière ne trouve pas application dans le présent dossier puisque de nombreux intéressés ont présenté des demandes d'interventions.

D-2009-103 (pages 7 et 8)

*[16] La Régie reconnaît l'importance des groupes environnementaux et elle souhaite leur intervention aux dossiers soulevant des enjeux reliés à la protection de l'environnement et au développement durable. Ces questions peuvent avoir leur pertinence dans certaines circonstances en matière tarifaire, dans la mesure où il y a un lien clair entre l'impact économique, social ou environnemental d'un tarif, d'une condition de service ou d'une autre question soumise à la Régie et l'intérêt spécifique défendu par ces groupes. Dans le présent cas, le GRAME, le RNCREQ et S.É./AQLPA n'ont pas d'intérêts concrets et directs en phase 1 du présent dossier.*

*[17] Le GRAME et S.É./AQLPA sont des groupes à vocation environnementale qui proposent d'examiner la demande sous l'angle du développement durable, notamment en abordant le principe de l'équité intergénérationnelle. La Régie juge que le lien entre le changement de méthode d'amortissement des actifs et le développement durable est trop indirect pour justifier la reconnaissance d'un statut d'intervenant uniquement sur cette base. Par ailleurs, l'équité intergénérationnelle est un principe reconnu par la Régie dont l'application au présent dossier pourra être concrètement défendue par les représentants des consommateurs reconnus dans le présent dossier. En conséquence, la Régie refuse le statut d'intervenant à ces intéressés.*

*[19] La meilleure façon de discuter efficacement d'un sujet aussi concret que la modification d'une méthode d'amortissement est de le faire en impliquant ceux qui sont directement affectés par les changements en question. Cela est à la base même du concept de l'intérêt suffisant appliqué par les tribunaux et de celui, un peu plus large, de « standing » en droit public. Pour reconnaître un standing à une personne intéressée, l'organisme peut tenir compte des circonstances de chaque cas, des questions à débattre et de l'efficacité de l'audience.*

D-2009-121 (page 10)

*[37] Quant à la demande d'intervention de S.É./AQLPA, cet intéressé n'a pas établi, à la satisfaction de la Régie, qu'il y a un lien suffisamment concret entre son intérêt et les sujets dont il désire traiter.*

D-2010-098 (page 5)

*[9] La Régie considère que S.É./AQLPA n'a pas démontré de lien entre son intérêt de nature environnementale et les sujets de nature économique sur lesquels il entend intervenir. Il n'a pas non plus démontré posséder l'expertise nécessaire pour apporter à la Régie des éclairages pertinents sur ces sujets. La Régie n'entend pas traiter des aspects techniques du traitement des impuretés du gaz injecté, mais bien de l'allocation des coûts liés à ce traitement. Dans le cas de l'interfinancement entre les producteurs, la Régie considère qu'il s'agit, ici aussi, d'un enjeu d'allocation de coûts et elle juge que les représentants des producteurs, intervenant au dossier, seront à même de faire les représentations appropriées pour ce qui est des situations potentiellement discriminatoires. En conséquence, la Régie rejette la demande d'intervention de S.É./AQLPA.*

Avec égard, les motifs d'intervention de l'intéressé sont insuffisants et ne peuvent être reçus par la Régie. La demande d'intervention doit être rejetée.

Subsidiairement, sans admission quant à la recevabilité de la demande d'intervention qui est contestée par le Transporteur, ce dernier soutient que les motifs d'interventions de l'intéressé sont insuffisants et que sa demande devrait être rejetée selon les éléments décrits à la rubrique 2 des présentes ainsi que pour les motifs suivants.

L'intéressé souhaite discuter des « *alternatives au projet* ». Or, la Régie s'est déjà prononcée à cet égard et a rejeté cette approche :

« [...] c'est le *Projet du Transporteur qu'elle examine, et non un projet alternatif que l'intéressée pourrait vouloir lui soumettre.* » (Décision D-2009-068, page 7) ;

« [...] dans le cadre réglementaire actuel, le choix de la solution et le choix de l'alternative ou des alternatives présentées au dossier sont les prérogatives du demandeur. » (Décision D-2009-109, page 16) ;

Le Transporteur questionne également l'intervention de l'intéressé concernant le sujet no. 2 précité par lequel il mentionne qu'il « *soumettront des principes à la considération de la Régie afin de déterminer à partir de quel moment un investissement cesse d'être « causé » par le plus récent ajout au réseau et devient un investissement fait au bénéfice de tous et allouable à l'ensemble de la clientèle à titre d'amélioration au réseau.* »

Le cadre réglementaire applicable à la Demande du Transporteur ne prévoit pas que la Régie puisse, avec égard, y insérer ou y ajouter des principes supplémentaires aux démonstrations prévues par le cadre réglementaire et qui constituent le fardeau de preuve du Transporteur applicable à la Demande. Cette possibilité d'adopter des principes est offerte à la Régie en matière tarifaire seulement (article 32 3<sup>o</sup> de la Loi). De là, ce sujet d'intervention identifié par l'intéressé est clairement irrecevable.

L'intéressé remet également en cause le mode procédural adopté par la Régie dans ce dossier<sup>26</sup>.

Le Transporteur réitère que la Régie est maîtresse de la procédure d'examen des demandes qui lui sont présentées. Le *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie* donne toute la latitude à la Régie d'adopter les modes procéduraux qui lui semblent appropriés aux dossiers dont elle est saisie et elle a valablement exercé sa juridiction dans le présent dossier, tel qu'expliqué à la rubrique 1 des présentes.

Avec égard, l'intéressé ne dispose pas d'expertise particulière qui puisse fonder sa participation au dossier en cours et il y a défaut d'appariement entre ses intérêts et les sujets identifiés à sa demande d'intervention. Le Transporteur soumet que la demande d'intervention de l'intéressé devrait être rejetée par la Régie. Par ailleurs, le Transporteur mentionne que SÉ-AQLPA peut se prévaloir du statut d'observateur et ainsi produire des observations écrites selon le cas (art. 10, *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*).

---

<sup>26</sup> Voir la demande d'intervention, page 6, rubrique 3, 3<sup>ième</sup> paragraphe.

Subsidiairement, sans admission quant à la recevabilité de la demande d'intervention qui est contestée par le Transporteur, le Transporteur demande à la Régie, si cette dernière accueille la demande d'intervention de l'intéressé, de baliser de façon précise l'intervention de l'intéressé afin que le cadre d'analyse de la Demande du Transporteur soit respecté.

Veillez recevoir, chère consœur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Yves Fréchette

c.c. Intéressés (par courriel seulement)