

***Par dépôt électronique et poste***

Le 1<sup>er</sup> février 2016

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 du Transporteur relative à la construction d'une ligne à 320 kV et à l'installation d'équipements au poste des Cantons  
Votre dossier : R-3956-2015  
Notre dossier : R051422 YF

---

Chère consœur,

Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a reçu les demandes d'intervention des intéressés suivants qui ont été produites au dossier décrit en rubrique, à savoir :

- L'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et le Conseil de l'industrie forestière du Québec (« AQCIE-CIFQ ») ;
- Stratégies énergétiques et l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (« SÉ-AQLPA »).

Les commentaires ci-après du Transporteur portent sur la demande d'intervention de l'AQCIE-CIFQ et la demande d'intervention amendée de SÉ-AQLPA, reçue le 29 janvier 2016.

## **1. Contexte**

Le 17 décembre 2015, le Transporteur a produit auprès de la Régie de l'énergie (la « Régie ») la demande d'autorisation relative à la construction d'une ligne à 320 kV et à l'installation d'équipements au poste des Cantons (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 « Règlement »).

Le 8 janvier 2016, la Régie a publié sur son site Internet un *Avis aux personnes intéressées* (l'« 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*. L'Avis de la Régie a également été publié sur le site Internet du Transporteur.

Le Transporteur demande l'autorisation de la Régie pour acquérir et construire des immeubles et des actifs requis dans le cadre de son projet de construction d'une ligne à 320 kV et à l'installation d'équipements au poste des Cantons (le « Projet »). Le Transporteur souligne que sa preuve documentaire déposée en appui de la Demande démontre que :

- le coût total du Projet s'élève à 617,6 M\$, dont 607,1 M\$ est attribué à la catégorie d'investissement « croissance des besoins de la clientèle » afin de répondre à une demande de service de transport ferme de point à point à long terme<sup>1</sup>. Cette somme de 607,1 M\$ correspond à 98 % du coût total du Projet ;
- le coût de 607,1 M\$ est inférieur au montant maximal applicable selon l'appendice J, section E des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (les « Tarifs et conditions ») ;
- le Projet s'appuie sur une convention de service de transport ferme de point à point à long terme (15 ans) souscrite par Hydro-Québec Production ;
- la mise en service du Projet ne génère pas d'impact à la hausse sur le tarif de transport.

Le Transporteur demande à la Régie de rendre une décision en avril 2016 afin que le Projet puisse se réaliser selon les délais prévus au calendrier de réalisation décrit à la preuve<sup>2</sup>.

Afin de déterminer si les demandes d'intervention 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 présente sa Demande selon l'article 73 de la Loi et le Règlement.

La Demande produite par le Transporteur dans ce dossier est complète et en adéquation avec le Règlement, le tout tel qu'il appert notamment du Tableau 1 de la pièce HQT-1, Document 1.

---

<sup>1</sup> Une somme de 10,5 M\$ est attribuée à la catégorie d'investissement « maintien des actifs ».

<sup>2</sup> Voir HQT-1, Document 1, Tableau 2, page 15. 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, demande d'autorisation de projet d'investissement comme en l'espèce.

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

La Régie a déterminé que l'étude d'une demande d'autorisation 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<sup>3</sup>.

L'analyse de la Demande d'autorisation du Transporteur doit se faire en respectant le cadre réglementaire précité qui délimite l'étendue de l'étude de la Demande présentée pour autorisation par le Transporteur.

Le cadre réglementaire applicable doit également servir de référence pour l'examen des demandes d'intervention présentées par les intéressés. Ainsi, la revue 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. [...] »<sup>4</sup>*

Ainsi, le Règlement et les décisions précitées balisent l'analyse de la Demande du Transporteur. De plus, les considérations faisant appel à une lecture différente des *Tarifs et conditions* ou remettant en cause des principes et méthodes reconnues par la Régie, dont celles utilisées pour établir l'allocation maximale ou pour calculer l'impact tarifaire, débordent le cadre réglementaire applicable au présent dossier.

### **3. Demandes d'intervention 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.

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

---

<sup>3</sup> À ce sujet, la Régie s'est exprimée dans les décisions suivantes : D-2004-175 (page 14), D-2007-20 (page 4), D-2009-068 (page 7), D-2009-109 (page 16), D-2010-084 (page 21), D-2010-036 (page 8) et D-2011-124 (page 9).

<sup>4</sup> Voir D-2010-024 (page 6).

spécifiques dont ils désirent traiter<sup>5</sup>. Ces éléments ont été réitérés par de nombreuses décisions<sup>6</sup> de la Régie. En somme, les intéressés à participer aux dossiers de la Régie doivent offrir 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.

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

Le Transporteur expose ci-après ses commentaires spécifiques à l'égard des demandes d'intervention des intéressés.

#### **4. 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 avec les commentaires suivants.

À sa demande d'intervention<sup>7</sup> (paragraphes 10 et 11), l'intéressé fait part de son intérêt à intervenir, en référant à « la facture de la charge locale ».

La présente Demande vise l'autorisation d'un projet d'investissement et non la fixation de la facture de la charge locale. Dans ce cadre, le Transporteur souligne que la preuve documentaire, produite en appui à sa Demande, démontre que le Projet n'aura pas d'impact tarifaire à la hausse<sup>8</sup>.

Au paragraphe 14 de sa demande d'intervention, l'intéressé identifie les enjeux et les conclusions recherchées à l'appui de ladite demande. Sommairement, le Transporteur commente ci-après les sujets qui lui paraissent non pertinents ou devant être encadrés par la Régie.

---

<sup>5</sup> Voir D-2007-02 (page 3).

<sup>6</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).

<sup>7</sup> Demande d'intervention portant date du 18 janvier 2016.

<sup>8</sup> HQT-1, Document 1, p. 20, lignes 32-33.

1) Valeur de l'allocation maximale (par. 14 a)

L'intéressé compte traiter de la valeur de l'allocation maximale, puisqu'à son avis « la valeur actualisée des frais d'entretien et d'exploitation (67 M\$) ne correspond pas à 15% de l'investissement (532 M\$). »

Tout d'abord, le Transporteur précise que l'allocation maximale n'est pas présentée en M\$ mais bien en \$/kW.

En outre, le taux de 15 % auquel réfère l'intéressé représente la valeur actualisée sur 20 ans des coûts d'exploitation et d'entretien. La demande de service de transport est cependant d'une durée de 15 ans. Ainsi, les coûts d'entretien et d'exploitation s'appliquent sur une période de 15 ans, comme présenté à la pièce HQT-1, Document 1, Annexe 6. Le calcul de l'allocation maximale est donc effectué correctement.

Le Transporteur est d'avis que la valeur de l'allocation maximale n'est pas un enjeu dans la présente Demande et qu'un examen approfondi à cet égard ne s'avère pas nécessaire. De plus, la remise en question de la méthode actuelle d'établissement de celle-ci devrait être exclue des sujets au présent dossier.

2) Perte de deux lignes et critères de conception (par. 14 b)

L'intéressé semble souhaiter remettre en question les critères de conception du réseau. Le Transporteur précise que ses critères en vigueur sont appliqués au Projet, tels qu'ils ont été décrits dans un dossier d'investissement récent<sup>9</sup>. Il rappelle que la Régie a déjà déterminé les modalités applicables à la présentation d'éventuelles modifications qui seraient apportées à ses critères de conception<sup>10</sup> et souligne qu'il entend s'y conformer. Par conséquent, en l'absence de modifications à ces critères, le Transporteur estime que les critères de conception du réseau de transport devraient être exclus des sujets du présent dossier.

En ce qui a trait aux investissements supplémentaires auxquels l'intéressé fait référence, il y a lieu de noter que la pièce HQT-1, Document 1 présente les coûts de la catégorie d'investissement « croissance des besoins de la clientèle » afin de répondre à la demande de service de transport ferme de point à point à long terme. Cette demande est visée par la convention de service déposée au dossier.

---

<sup>9</sup> R-3887-2014, Projet à 735 kV de la Chamouchouane – Bout-de-l'Île, pièce HQT-1, Document 1 révisée, p. 9, lignes 26-32.

<sup>10</sup> D-2015-017, par. 469-470.

3) Capacité ferme de transformation (par. 14 c) et d))

Le Transporteur souligne que le tableau reproduit en annexe 2 de la demande d'intervention de l'intéressé est extrait de la pièce HQT-9, Document 1.1 du dossier tarifaire du Transporteur pour l'année 2016<sup>11</sup>. Ce tableau a été élaboré à partir de la simulation de l'écoulement de puissance de base prévu pour la pointe 2014-2015, selon les hypothèses décrites à cette pièce. Le Transporteur s'est déjà exprimé quant aux différences entre les capacités de transformation selon qu'il s'agit d'une simulation en prévision de la pointe ou de la planification du réseau<sup>12</sup>. Il paraît peu utile de reprendre ce type de questionnement dans le cadre de l'étude de la présente Demande.

En ce qui a trait à la référence aux prévisions ou coûts d'investissements futurs, elle repose sur un cas hypothétique et dépasse le cadre du dossier.

4) Modalités de fonctionnement de l'interconnexion actuelle HQT-NE (par. 14 e)

Cet aspect n'est pas pertinent à l'étude de la Demande qui doit se concentrer sur le Projet qui, par ailleurs, n'induit aucun changement au fonctionnement et au traitement commercial du chemin HQT-NE.

5) Rehaussement thermique 7005-7035 et dossier R-3742-2010 (par. 14 f)

Cet aspect fut abordé dans un dossier récent<sup>13</sup>. Il paraît peu utile de reprendre un aspect qui fut tranché par une décision finale de la Régie.

Le Transporteur ajoute que les travaux de rehaussement réalisés en 2012 ne concernaient que deux courtes sections de ligne (2,5 km chacune) près du poste de la Nicolet, qui ont permis d'augmenter la capacité de transit des circuits 7005 et 7035. Cette capacité augmentée en 2012, exclue de la présente Demande, n'est cependant plus suffisante et un rehaussement des circuits 7005 et 7035 est maintenant requis sur toute leur longueur (109 km).

6) Détail des coûts du Projet et demande de confidentialité (par. 14 g)

Les allégations de l'intéressé sont formellement niées par le Transporteur.

---

<sup>11</sup> Par ailleurs, le Transporteur signale qu'une erreur s'est glissée dans la pièce HQT-9, Document 1.1 du dossier tarifaire du Transporteur pour l'année 2016. Au tableau 1, page 8, en regard du poste des Cantons, le transit indiqué à la colonne *Été – Transit (MVA)* aurait dû se lire 647 et non 982 MVA, alors que le transit indiqué à la colonne *Été – Transit post-évén. (MVA)* aurait dû se lire 647 et non 986 MVA.

<sup>12</sup> Voir entre autres la réponse 2.3.3, demande de renseignements numéro 2 de la Régie, R-3893-2014, Remplacement des transformateurs de puissance à 735/315 kV au poste de la Manicouagan.

<sup>13</sup> Voir la décision D-2015-023, paragraphe 58, relative au projet à 735 kV de la Chamouchouane – Bout-de-l'Île.

Le Transporteur s'étonne par ailleurs qu'un intéressé, participant fréquent aux travaux de la Régie, ignore ou omet de considérer les articles 33 et suivants du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*. Ce règlement exige des démonstrations précises à l'appui d'une demande pour l'émission d'une ordonnance de confidentialité, lesquelles démonstrations sont fournies dans l'affirmation solennelle de M. Perrier.

#### 7) Impact tarifaire (par. 14 h)

L'intéressé se propose d'examiner les calculs de l'impact tarifaire et d'adresser des recommandations à la Régie à cet égard, le cas échéant.

À ce sujet, l'intéressé n'énonce pas ses préoccupations et ne formule pas de conclusions recherchées.

Dans ce contexte, avec égards, le Transporteur mentionne ce qui suit. Dans certains dossiers, des participants ou leur analyste avaient examiné l'impact tarifaire déposé par le Transporteur et tenté d'introduire des changements à la méthode, incluant les paramètres d'application. La Régie a notamment conclu dans un dossier d'investissement que les considérations remettant en cause la méthode utilisée pour calculer l'impact tarifaire<sup>14</sup> débordent le cadre prévu par le Règlement et l'article 73 de la Loi.

Par conséquent, dans le cadre de l'étude de la présente Demande, le Transporteur soutient qu'il ne saurait être question de revoir la méthode de calcul de l'impact tarifaire. Les décisions de la Régie pour des projets d'investissement ont avalisé la méthode utilisée par le Transporteur pour le calcul de l'impact tarifaire et aucun élément probant ou fait ne justifie que cette méthode soit revue ou modifiée. Le Transporteur souligne à nouveau que le cadre réglementaire applicable à l'étude de la Demande, décrit à la rubrique 2 des présentes, ne prévoit pas que la Régie puisse y ajouter des principes supplémentaires ou remettre en question les démonstrations prévues par le cadre réglementaire qui constituent le fardeau de preuve du Transporteur applicable à la Demande. Cette possibilité d'adopter des principes ou de revoir des méthodes est offerte à la Régie en matière tarifaire seulement (article 49 *in fine* de la Loi). De là, si ce sujet d'intervention identifié par l'intéressé est retenu par la Régie, il doit être clairement balisé afin de respecter le cadre réglementaire pertinent à l'étude de la Demande.

Avec égards, les sujets ou enjeux identifiés aux rubriques 1, 2, 3, 4 et 5 ci-dessus devraient être rejetés par la Régie notamment en ce qu'ils ne sont pas pertinents pour l'examen de la Demande du 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

---

<sup>14</sup> Décision D-2010-084, par. 89.

que le cadre d'analyse de la Demande soit respecté, notamment en ce qui a trait au sujet décrit à la rubrique 7.

## 5. SÉ-AQLPA

L'intéressé, par son amendement hors délai, a bonifié substantiellement sa demande d'intervention en commentant celle de l'intéressé AQCIE-CIFQ, et en ajoutant des sujets qui constituent un doublement de cette dernière.

Le Transporteur réproouve cette façon de faire de l'intéressé SÉ-AQLPA. Il paraît légitime d'amender une demande d'intervention, à l'intérieur des délais prescrits pour déposer la demande d'intervention initiale ou sur permission de la Régie, afin de détailler les motifs d'intervention initiaux avancés par l'intéressé. Il paraît très discutable pour SÉ-AQLPA de déposer un amendement hors délai, sans permission de la Régie, en bonifiant ses motifs d'intervention initiaux en s'appuyant principalement sur les motifs de l'intéressé AQCIE-CIFQ, et ce afin de justifier et de bonifier sa propre demande d'intervention.

Cette façon de faire de SÉ-AQLPA, si elle se généralise parmi les intéressés, est susceptible d'entraîner une multiplication des amendements pour ainsi nuire à l'équité et au bon déroulement du processus propre aux demandes déposées auprès de la Régie. Le Transporteur invite la Régie à exprimer que les amendements hors délai des demandes d'intervention, tels que ceux de SÉ-AQLPA en l'instance, nécessitent une autorisation préalable de la Régie que l'intéressé pourra obtenir notamment sur la foi de démonstrations de nécessité et d'utilité. Ces démonstrations sont absentes de la demande d'intervention amendée de SÉ-AQLPA.

Dans cette demande d'intervention amendée<sup>15</sup> (page 2), l'intéressé mentionne :

*« La justification du projet :*

*Nous sommes en principe fortement en accord avec la justification du projet, vu la demande de service de point à point de HQP.»*

Avec égards, bien qu'il salue cette prise de position favorable envers le Projet, le Transporteur soutient que cela ne peut suffire afin de valablement appuyer la demande d'intervention de l'intéressé dans ce dossier et ce, selon les éléments décrits à la rubrique 3 des présentes.

Selon sa demande d'intervention amendée (pages 2-5), l'intéressé souhaite aborder les thèmes suivants auxquels le Transporteur répond ci-après.

### 1) Application de l'allocation maximale de 532 \$/kW

Dans la demande d'intervention amendée de l'intéressé, le titre de cette section réfère à l'allocation maximale, mais son contenu couvre des aspects différents.

---

<sup>15</sup> Demande amendée portant date du 29 janvier 2016.

En ce qui a trait à l'allocation maximale, ce sujet est déjà couvert par l'AQCIE-CIFQ. Avec égards, le lien entre la vocation environnementale première de l'intéressé et ce sujet paraît très ténu, voire absent.

Dans cette section de sa demande d'intervention amendée, l'intéressé réfère entre autres à d'autres investissements présentés dans d'autres dossiers et au transport de la production électrique. Sans admission quant à ces propos, qui semblent sans rapport avec la présente Demande, le Transporteur formule les commentaires suivants.

Comme indiqué en preuve, le Transporteur rappelle qu'en ce qui a trait à la catégorie « croissance des besoins de la clientèle », le Projet permet de répondre à la demande du client du service de transport ferme de point à point. La nouvelle convention de service qui en découle est d'une durée de quinze ans. Par cette convention de service, le client est engagé sur une période suffisamment longue permettant de couvrir les coûts du Projet en croissance attribuables à la demande de service précitée et ce, jusqu'à concurrence du montant maximal. Sur la base des coûts prévus en preuve pour la catégorie « croissance des besoins de la clientèle », le client n'aurait pas à fournir une contribution à la mise en service du Projet.

En outre, dans la même section, l'intéressé fait aussi référence à la décision D-2015-023, par. 107-108 (dossier R-3887-2014). Ces paragraphes sont sans pertinence pour l'étude de la présente Demande. Ils réfèrent en effet à la liste des autorisations en vertu d'autres lois, telle que fournie par le Transporteur dans le dossier précité. La Régie n'exprime aucune préoccupation dans ces paragraphes. La vérification du respect de lois qui relèvent d'autres instances que la Régie dépasse le cadre du dossier et le rôle de cette dernière n'est pas de se substituer à ces instances. Le Transporteur ayant fourni, dans la présente Demande, la liste des autorisations exigées en vertu d'autres lois (pièce HQT-1, Document 1, Annexe 4), sa preuve est conforme au Règlement.

- 2) Niveau de fiabilité supérieur (n-2 au lieu de n-1) et son traitement par la Régie au présent dossier

Dans la demande d'intervention amendée de l'intéressé, le titre de cette section réfère aux critères de conception, mais son contenu couvre des aspects différents, notamment les règles applicables au coût des ajouts au réseau de transport.

Quant aux critères de conception, le Transporteur réitère ici les commentaires qu'il formule ci-dessus à l'égard de la demande d'intervention de l'AQCIE-CIFQ, paragraphe 14 b). En ce qui a trait aux règles applicables au coût des ajouts au réseau de transport, le Transporteur estime qu'elles débordent le cadre applicable au présent dossier.

### 3) Période de vérification de l'impact tarifaire

L'impact tarifaire est également déjà couvert par l'AQCIE-CIFQ. Avec égards, le lien entre la vocation environnementale première de l'intéressé et ce sujet paraît très ténu, voire absent.

Le Transporteur s'interroge quant à la comparaison que l'intéressé essaie de faire avec le dossier R-3887-2014, auquel il n'a pas participé. En effet, la durée de vie utile dans un dossier n'est pas nécessairement d'application générale à tout autre dossier.

À titre informatif, le Transporteur rappelle que le Projet fait partie des catégories d'investissement « croissance des besoins de la clientèle » et « maintien des actifs ». En ce qui a trait à la croissance des besoins de la clientèle, la demande de service de transport ferme de point à point à long est visée par une convention de service d'une durée de quinze ans. Pour le maintien des actifs, il s'agit de travaux liés à des postes, tel qu'il appert de la pièce HQT-1, Document 1, page 13. En tenant compte de ces informations, les résultats de l'impact tarifaire sont présentés pour des périodes appropriées.

### 4) Exactitude du calcul du coût de l'ajout - Valeur actualisée des frais d'entretien et d'exploitation (67 M\$) ne correspondant pas à 15 % de l'investissement (532 M\$)

Le Transporteur réitère ici les commentaires qu'il formule ci-dessus à l'égard de la demande d'intervention de l'AQCIE-CIFQ, paragraphe 14 a).

### 5) Modification des modalités de fonctionnement de l'interconnexion actuelle HQT-NE et de la ligne à 450 kV

Le Transporteur réitère ici les commentaires qu'il formule ci-dessus à l'égard de la demande d'intervention de l'AQCIE-CIFQ, paragraphe 14 e). De plus, il précise que le Projet n'entraîne pas d'impact sur les « modalités de fonctionnement de l'interconnexion actuelle HQT-NÉ et de la ligne à 450 kV » à la suite du réaménagement de cette dernière ligne près du poste des Cantons et du démantèlement de la ligne d'électrode à 44 kV qui joint ce poste à celui de l'Électrode-des-Cantons, car le poste des Cantons n'est plus alimenté par la ligne à 450 kV depuis quelques années. Quant à la ligne à 44 kV qui sera démantelée, elle n'est déjà plus raccordée au réseau.

Le Transporteur considère que les propos de SÉ-AQLPA sur ce sujet peuvent s'apparenter à une remise en question de la solution qu'il propose dans le cadre du Projet. Or, il rappelle que la Régie a déterminé que le choix de la solution est la prérogative du Transporteur, en sa qualité de demandeur<sup>16</sup>.

---

<sup>16</sup> D-2009-109, par. 56.

Enfin, le Transporteur souligne qu'il est inexact de prétendre que « HQT est elle-même la seule cliente de point à point usagère de ces équipements. » HQT, soit le Transporteur, est le fournisseur – non le client – des services de transport prévus aux *Tarifs et conditions*.

6) Atteinte de la capacité ferme de transformation de 2190 MVA

Le Transporteur réitère ici les commentaires qu'il formule ci-dessus à l'égard de la demande d'intervention de l'AQCIE-CIFQ, paragraphes 14 c) et d).

7) Confidentialité

Le Transporteur réitère ici les commentaires qu'il formule ci-dessus à l'égard de la demande d'intervention de l'AQCIE-CIFQ, paragraphe 14 g).

8) Tout autre sujet qui pourrait émaner de la preuve de HQT et des autres participants ou de préoccupations exprimées par la Régie, et soulevant des questions environnementales et de développement durable.

Le Transporteur est d'avis que ce thème d'intervention n'est pas recevable notamment en ce qu'il est imprécis et contraire à l'obligation qui est faite à l'intéressé d'énoncer des préoccupations tangibles, de véritables questions à débattre ainsi que des conclusions concrètes dans sa demande d'intervention amendée.

Selon le cadre réglementaire applicable à la Demande du Transporteur, celui-ci considère que 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>17</sup>, la Régie a rejeté la participation de l'intéressé à des dossiers dans lesquels il souhaitait aborder des sujets qui débordent sa vocation

---

<sup>17</sup> 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.

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-2014-117 (page 7) : [19] Enfin, la Régie juge qu'il n'y a pas de lien direct entre les intérêts des groupes environnementaux et l'examen de la Politique d'ajouts. Celle-ci concerne les ajouts d'équipements requis au réseau de transport d'électricité pour répondre aux besoins

environnementale première. Dans une situation particulière, absente du présent dossier, la Régie a cependant accueilli la demande d'intervention de l'intéressé<sup>18</sup>.

Récemment, dans le cadre d'un projet d'investissement du Transporteur, la Régie s'exprime comme suit à l'égard d'une demande d'intervention de l'intéressé :

« [43] Le sujet, dans les limites précisées dans la réplique de SÉ/AQLPA, est effectivement pertinent. Cependant, la Régie estime que d'autres intervenants reconnus prévoient traiter de ce sujet d'allocation des coûts, davantage en lien avec leur intérêt respectif que celui de SÉ/AQLPA.

[44] Le traitement de ce dernier sujet, par les intervenants reconnus, devra se limiter à l'allocation des coûts du présent Projet.

[45] La Régie considère que d'autres intervenants reconnus prévoient aussi traiter de l'autre sujet soumis par SÉ/AQLPA, soit la justification du Projet par rapport aux alternatives.

[46] La Régie considère que les sujets soumis par le ROEE débordent, pour la majorité du cadre d'analyse du dossier. Quant à SÉ/AQLPA, bien qu'il soumet des sujets pertinents à l'examen du dossier, d'autres intervenants, pour lesquels les sujets sont davantage en lien avec leur intérêt, prévoient traiter de ces sujets.

**[47] Compte tenu de ce qui précède, la Régie refuse le statut d'intervenant au ROEE ainsi qu'à SÉ/AQLPA. »<sup>19</sup>** (Nos soulignements)

Or, les sujets d'intervention identifiés par SÉ-AQLPA sont déjà identifiés par l'AQCIE-CIFQ. Ces sujets sont d'ailleurs plus en lien avec la nature de l'intérêt de ce

---

*des clients du Transporteur, soit les utilisateurs du service d'alimentation de la charge locale, du service de transport de point à point et du service en réseau intégré.*

*[20] Le GRAME, le ROEE et SÉ/AQLPA ne sont pas des utilisateurs du réseau de transport ni ne représentent des clients d'un utilisateur du réseau. Aussi, la Régie juge que leur intérêt dans ce dossier est, au mieux, indirect. En effet, le présent dossier porte essentiellement sur des enjeux de nature économique qui ne relèvent pas du champ de compétence particulier de ces personnes intéressées.*

*[21] Pour ces raisons, la Régie rejette les demandes d'intervention du GRAME, du ROEE et de SÉ/AQLPA.*

<sup>18</sup> Soulignons que la Régie a accueilli l'intervention de l'intéressé dans un 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 égards, cette situation particulière ne trouve pas application dans le présent dossier.

<sup>19</sup> Décision D-2014-118, page 10.

dernier. Le Transporteur suggère donc d'appliquer, dans le présent dossier, les conclusions de la décision D-2014-118 précitée.

Le Transporteur est d'avis que les motifs d'intervention ainsi que l'intérêt de l'intéressé, selon les éléments contenus à la rubrique 3 des présentes, sont insuffisants et ne peuvent être valablement reçus par la Régie. La demande d'intervention doit être rejetée.

Avec égards, l'intéressé ne dispose pas d'expertise particulière qui puisse fonder sa participation au dossier et il y a défaut d'appariement entre ses intérêts et les sujets identifiés à sa demande d'intervention.

Par ailleurs, le Transporteur mentionne que l'intéressé peut soumettre des commentaires écrits selon le cas (arts. 21 et 22, *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*).

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

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

(S) *Yves Fréchette*

Me Yves Fréchette  
/jg