

5 septembre 2019

**PAR COURRIER, COURRIEL ET SDÉ**

Me Véronique Dubois  
RÉGIE DE L'ÉNERGIE  
Tour de la Bourse, C.P. 001  
800, Place Victoria, 2<sup>e</sup> étage, bur. 255  
Montréal, QC, H4Z 1A2

**DOSSIER :** R-4096-2019 - HQT - Demande du Transporteur de modification des tarifs et conditions des services de transport pour l'année 2020

**OBJET :** Réponse du RNCREQ aux commentaires d'HQT sur la demande d'intervention de l'intéressé

---

Chère consœur,

Le RNCREQ souhaite répondre aux commentaires formulés par le Transporteur à l'égard de sa demande d'intervention.

Dans ses commentaires généraux, le Transporteur rappelle que l'un des objectifs du MRI est l'allègement du processus de fixation des tarifs. En présentant une demande ciblée sur seulement deux sujets d'intervention, le RNCREQ s'inscrit clairement dans cet esprit. Les deux sujets identifiés par le RNCREQ font partie des « Sujets particuliers » identifiés à la section 3 du document B-0004 qui, comme l'indique la lettre d'HQT, sont les sujets particuliers visés par la demande. La pertinence de la demande d'intervention du RNCREQ à l'égard de la détermination des tarifs de transport d'électricité pour l'année 2020 n'est donc pas à démontrer.

Le Transporteur prétend que les allégations du RNCREQ dans sa demande d'intervention sont insuffisantes quant aux paragraphes 2<sup>o</sup> et 3<sup>o</sup> de l'article 16 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*<sup>1</sup> (Règlement), soit quant à la nature de son intérêt et les motifs à l'appui de son intervention. Comme le mentionne le Transporteur, la demande d'intervention du RNCREQ s'appuie sur la notion d'intérêt public. Notons que l'intervention d'intérêt public n'est pas seulement permise, mais encouragée par la *Loi sur la Régie de l'énergie*<sup>2</sup> (Loi); à témoin le soutien financier des intervenants prévu à l'article 36 de la Loi.<sup>3</sup> En effet, les interventions d'intérêt public permettent d'« enrichir le délibéré de la Régie dans l'exécution de son mandat de conciliation entre l'intérêt public, la protection des consommateurs et un traitement équitable du transporteur d'électricité et des distributeurs prévu à l'article 5 de la Loi. »<sup>4</sup> En conséquence, le fait que le

---

<sup>1</sup> RLRQ, c. R-6.01, r. 4.1.

<sup>2</sup> RLRQ, c. R-6.01.

<sup>3</sup> R-3503-2002, [D-2003-117](#), p. 20.

<sup>4</sup> *Ibidem*.

RNCREQ ne soit pas client du service de transport n'est pas un motif suffisant pour rejeter sa demande d'intervention.

L'affirmation du Transporteur que le RNCREQ est un organisme à vocation environnementale mérite d'être commentée. Tel que l'indique le paragraphe 4 a. de la sa DDI, la mission du RNCREQ dépasse la vocation purement environnementale pour s'étendre à la promotion du développement durable dans une perspective de défense de l'intérêt public. Le RNCREQ est très bien positionné pour témoigner de cet intérêt public, ayant le mandat d'être le porte-parole des orientations communes des seize (16) Conseils régionaux de l'environnement situés dans chacune des régions du Québec (à l'exception du Nord-du-Québec), qui à leur tour représentent plus de 1 500 membres individuels, corporatifs et institutionnels. Cette grande représentativité géographique est un autre élément qui différencie le RNCREQ des autres intervenants environnementaux. Ce caractère distinct du RNCREQ a été reconnu par la Régie :

[7] Le RNCREQ soumet que sa demande d'intervention ne comporte pas de motifs à l'effet qu'il entend examiner les enjeux environnementaux découlant des modifications soumises par le Distributeur. Ses motifs d'intervention s'appuient principalement sur des aspects reliés au développement durable qui englobent des aspects environnementaux, mais également économiques et sociaux, et ce, dans l'intérêt d'une approche de développement durable. Le RNCREQ rappelle qu'il est intervenu dans de nombreuses causes devant la Régie qui a reconnu que ses interventions étaient utiles à ses délibérations et que la participation du RNCREQ était d'intérêt public. Par ses interventions, le RNCREQ dit manifester le souci constant d'encourager des pratiques réglementaires qui favorisent les conditions optimales pour l'efficacité énergétique, reconnaissant ses bénéfices en matière de protection de l'environnement et de développement durable.

[8] La Régie considère que le RNCREQ se distingue des autres organismes à vocation environnementale. Le RNCREQ, dans sa mission d'assurer la conciliation des intérêts environnementaux, sociaux et économiques d'un nombre important d'organismes régionaux avec les questions énergétiques et le développement durable, a démontré un intérêt suffisant à participer au présent dossier et lui accorde le statut d'intervenant au dossier.<sup>5</sup> [Nous soulignons.]

Le Transporteur soumet que :

Dans le cas du présent dossier, il ne s'agit pas de statuer sur des aspects environnementaux mais plutôt de déterminer si la demande tarifaire du Transporteur est justifiée selon le cadre réglementaire applicable.<sup>6</sup>

Concernant la question de la compensation d'écarts de réception et de livraison, le RNCREQ renvoie le Transporteur à la section 6.1 de sa demande d'intervention, en particulier les paragraphes g. à u. de cette section, où il fait état de l'évolution du contexte réglementaire entourant ce service. Les enjeux soulevés par le RNCREQ se rapportent directement au cadre réglementaire applicable en ce que l'intéressé s'interroge sur la conformité de la demande du Transporteur avec les décisions

---

<sup>5</sup> R-3726-2010, [D-2010-055](#)

<sup>6</sup> [B-0023](#), p. 16.

antérieures de la Régie sur le même sujet. Une saine gestion réglementaire est essentielle à la réconciliation des enjeux économiques, sociaux et environnementaux, conformément aux principes qui sous-tendent le développement durable.

Rappelons que l'efficacité économique est l'un des principes de développement durable reconnus par la *Loi sur le développement durable*.<sup>7</sup> L'analyse par le RNCREQ de questions essentiellement économiques n'est donc aucunement contraire à sa mission et ses intérêts. Depuis plusieurs années, l'intervenant a systématiquement présenté des preuves traitant d'aspects de nature économique, financière et tarifaire pour lesquelles il a été reconnu pertinent et utile par la Régie. À noter que dans le dossier R-3842-2013, le Transporteur s'était opposé à la demande d'intervention du RNCREQ au motif que les questions en examen étaient de nature purement financière et économique; ce motif n'a pas été retenu par la Régie qui a accordé le statut d'intervenant au RNCREQ.<sup>8</sup>

Les enjeux soulevés par le RNCREQ dans sa demande d'intervention interpellent directement la notion d'efficacité économique en ce qu'ils questionnent le niveau approprié du volet dissuasif des tarifs, tant dans le respect de l'obligation de fixer des tarifs justes et raisonnables établie à l'article 49 (7°) de la Loi, que dans le respect de l'approche retenue par la FERC. Plus particulièrement, un tarif dissuasif plus élevé que nécessaire, en plus de contredire les décisions antérieures de la Régie, tendrait à dissuader les tiers d'utiliser le réseau du Transporteur, ce qui va à l'encontre des intérêts économiques des consommateurs québécois qui payent les revenus requis du Transporteur, nets des revenus perçus auprès des utilisateurs du service de point à point.

Le Transporteur allègue également que :

La présente demande vise des modalités d'application de principes déjà examinés par la Régie, et non une détermination de nouveaux principes comme ce fût le cas dans le dossier R-3668-2008 [*sic*] auquel l'intéressé réfère dans sa demande d'intervention. À ce titre, l'apport d'un expert ne saurait être requis dans la présente Demande.<sup>9</sup>

En effet, la Régie s'est déjà penchée sur les principes applicables au service de compensation d'écart de réception et de livraison et, citant le RNCREQ et son expert, M. Raphals, a déterminé comme principe applicable celui d'éviter une double pénalité.<sup>10</sup> Or, l'analyse préliminaire par le RNCREQ de la demande du Transporteur au présent dossier laisse supposer que les modifications proposées au tarif résulteraient, encore une fois, en une telle double pénalité. Les expertises de M. Raphals dans les phases 1 et 2 du dossier R-3669-2008 portaient exactement sur ce point. Le RNCREQ est par conséquent extrêmement surpris et s'inscrit en faux contre l'affirmation du

---

<sup>7</sup> *Loi sur le développement durable*, RLRQ, c. D-8.1.1, art. 6 d) : «*efficacité économique*»: l'économie du Québec et de ses régions doit être performante, porteuse d'innovation et d'une prospérité économique favorable au progrès social et respectueuse de l'environnement.

<sup>8</sup> R-3842-2013, [D-2013-117](#), p. 7 et 8.

<sup>9</sup> [B-0023](#), p. 17.

<sup>10</sup> R-3669-2008, phase 1, [D-2009-015](#), p. 108, 111 et 112; R-3669-2008, phase 2, [D-2012-010](#), para 380 à 396.

Transporteur à l'effet que le RNCREQ « ne dispose d'aucun intérêt, ni d'aucune expertise interne à l'égard des services de compensation d'écart de réception et de livraison »<sup>11</sup>.

Concernant la question de l'intégration des centrales photovoltaïques au réseau, le Transporteur reproche au RNCREQ de présenter des motifs d'intervention « ténus » et « généraux ». Le RNCREQ s'étonne de ce commentaire compte tenu que le Transporteur n'a lui-même pas encore présenté de preuve complète, ni de proposition concrète.

Le Transporteur soumet que « la nature relativement technique de sa preuve ne se prête pas à un débat sur le développement de la filière photovoltaïque, mais vise plutôt à introduire l'application de la contribution maximale spécifique aux réseaux collecteurs, comme pour la filière éolienne. » Le RNCREQ n'entend pas lancer un débat sur le développement de la filière photovoltaïque. Sa position sur le sujet est claire : le développement de la filière photovoltaïque doit être encouragé afin de répondre aux impératifs de la transition énergétique. L'intervention du RNCREQ ciblera la preuve du Transporteur sur la contribution maximale pour les centrales solaires, lorsque celle-ci sera connue, avec comme toile de fond son intérêt pour l'essor de cette industrie.

L'objectif de ne pas créer d'obstacles tarifaires à l'industrie de l'énergie solaire, qui guidera l'analyse et les recommandations du RNCREQ, est clair, concret et lié à l'un de ses principaux chevaux de bataille en matière énergétique : le développement des filières renouvelables. Cette approche correspond directement à la définition d'intervention d'intérêt public reconnue par la Régie :

On peut définir l'intervention d'intérêt public comme la participation active à une procédure de personnes qui n'y sont pas parties requérantes ou intimées, mais qui cherchent à influencer le développement des politiques ou les règles de droit, dans ce que ces personnes considèrent comme d'intérêt public.<sup>12</sup>

Le Transporteur insiste largement sur l'objectif d'allègement du processus du MRI, mais semble critiquer le fait que le RNCREQ soit un « participant très occasionnel »<sup>13</sup> aux dossiers du Transporteur. N'est-il pas dans l'esprit de l'allègement que de n'intervenir que lorsque des enjeux spécifiques retiennent plus particulièrement l'attention d'une partie intéressée? Par ses commentaires, le Transporteur semble encourager les parties intéressées à déposer systématiquement des demandes d'intervention dans tous les dossiers afin de ne pas compromettre leur possibilité d'intervenir dans le futur. Une telle approche serait bien entendu contraire à l'objectif d'allègement du processus. Par ailleurs, le RNCREQ réitère qu'il a participé aux dossiers tarifaires R-3605-2006, R-3640-2007, R-3669-2008 (phases 1 et 2), R-3706-2009, R-3738-2010, R-3777-2011 et R-3823-2012 du Transporteur, ainsi qu'au dossier R-3897-2014. On peut difficilement parler d'une « participation très irrégulière »<sup>14</sup>.

---

<sup>11</sup> [B-0023](#), p. 16.

<sup>12</sup> Les tribunaux administratifs au Canada, Procédure et preuve, Les Éditions Thémis, page 122, notamment cité dans D-2002-122, p. 28, [D-2003-117](#), p. 20 et D-2014-080 para 27.

<sup>13</sup> [B-0023](#), p. 16.

<sup>14</sup> *Ibidem*.

**Prunelle Thibault-Bédard, Avocate**  
2267, rue Aylwin  
Montréal, QC, H1W 3C7  
514-792-6138  
prunelle@droitenvironnement.com



À l'égard de la possibilité que SÉ-AQLPA intervienne également sur la question de l'intégration des centrales photovoltaïques au réseau de transport, cette situation n'entraîne pas nécessairement duplication. En effet, les deux intervenants pourraient présenter des positions différentes, comme ils l'ont souvent fait dans le passé, ce qui enrichirait d'autant plus le délibéré de la Régie dans l'exécution de son mandat en vertu de l'article 5. Le RNCREQ est également tout à fait ouvert, si la Régie en exprime le souhait, à communiquer avec SÉ-AQLPA afin de coordonner leur intervention respective et d'éviter tout dédoublement de la preuve.

Finalement, le Transporteur mentionne le montant du budget de participation du RNCREQ, sans pour autant faire de commentaire précis à cet égard. Le RNCREQ note que son budget de participation est de 20 000,00\$ inférieur à la moyenne des budgets déposés. Il soumet que ce budget est raisonnable compte tenu de son intention d'avoir recours aux services d'un expert sur la question de la compensation d'écarts de réception et de livraison. Il s'en remet à la Régie à ce sujet.

En conclusion, le RNCREQ soumet respectueusement que sa demande d'intervention répond aux critères des paragraphes 2° et 3° de l'article 16 du Règlement, compte tenu de sa représentativité et de son intérêt distincts en développement durable, notamment sa composante économique, et le lien direct qui existe entre cet intérêt et les sujets du présent dossier sur lesquels il souhaite intervenir.

Veillez accepter, chère consœur, nos salutations distinguées,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Prunelle Thibault-Bédard", is written over a horizontal line.

Prunelle Thibault-Bédard