

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2022-092

R-4185-2022

20 juillet 2022

PRÉSENT :

Simon Turmel
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

et

Personnes intéressées dont les noms apparaissent ci-après

Décision portant sur les demandes de reconsidération du mode procédural de traitement du dossier

Demande du Transporteur relative au remplacement des groupes convertisseurs au poste de Châteauguay

Demanderesse :

**Hydro-Québec dans ses activités de transport
représentée par M^e Yves Fréchette.**

Personnes intéressées :

**Association Hôtellerie Québec et Association Restauration Québec (AHQ-ARQ),
représenté par M^e Steve Cadrin;**

**Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de
l'industrie forestière du Québec (AQCIE-CIFQ)
représenté par M^e Sylvain Lanoix;**

**Nalcor Energy Marketing Corporation (NEMC)
représentée par M^e Nicolas Dubé.**

1. DEMANDE

[1] Le 28 février 2022, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande¹ afin d'obtenir l'autorisation requise pour le remplacement de deux groupes convertisseurs (les Convertisseurs) au poste de Châteauguay (le Projet), en vertu des articles 31 (5^o) et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*² (la Loi) et des articles 1, 2 et 3 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*³ (le Règlement).

[2] Cette demande est présentée en deux étapes :

- une demande d'autorisation prioritaire (la Demande prioritaire) pour permettre au Transporteur de s'engager auprès d'un fournisseur afin de garantir le prix des Convertisseurs et la date de mise en service du Projet;
- une demande d'autorisation complète (la Demande complète) pour le Projet, au soutien de laquelle le Transporteur prévoit déposer à la Régie sa preuve, selon le cadre réglementaire applicable, au plus tard en mai 2022.

[3] Le 9 mars 2022, la Régie convoque une séance de travail, qui se tient le 16 mars 2022 par le biais de l'application Teams. Le Transporteur y présente les grandes lignes du Projet et de la Demande prioritaire⁴.

[4] Le 17 mars 2022, en suivi de la séance de travail, le Transporteur dépose son complément de preuve tenant compte des points saillants ayant été abordés lors de cette séance⁵. Le Transporteur précise que la Demande prioritaire est présentée à la Régie en vertu des articles 31 (5^o) et 34 de la Loi.

[5] Le 21 mars 2022, la Régie rend sa décision D-2022-036⁶ sur la Demande prioritaire du Transporteur.

¹ Pièce [B-0002](#).

² [RLRQ, c. R-6.01](#).

³ [RLRQ, c. R-6.01, r. 2](#).

⁴ Pièce [B-0004](#).

⁵ Pièce [B-0005](#).

⁶ Décision [D-2022-036](#).

[6] Le 31 mai 2022, le Transporteur dépose une demande amendée⁷ (la Demande) par laquelle il présente sa Demande complète.

[7] Le 17 juin 2022, la Régie demande au Transporteur de publier sur son site internet un avis aux personnes intéressées (l'Avis)⁸, lequel prévoit notamment que :

- la Régie traitera la Demande par voie de consultation et ne juge pas nécessaire de solliciter d'interventions formelles au présent dossier;
- les personnes intéressées pourront soumettre leurs commentaires au plus tard le 11 juillet 2022.

[8] Le 17 juin 2022, le Transporteur confirme que l'Avis a été diffusé sur son site internet à cette même date⁹. Il est également publié sur le site de la Régie à la même date.

[9] Les 5, 6 et 8 juillet 2022¹⁰, respectivement, NEMC, l'AQCIE-CIFQ et l'AHQ-ARQ demandent à la Régie de reconsidérer le mode procédural (les Demandes) indiqué dans l'Avis en procédant plutôt à un examen de la Demande par la voie d'une audience publique incluant les dépôts de demandes d'interventions, de budgets de participation, de demandes de renseignements et l'administration d'une preuve écrite et orale ainsi que l'argumentation des parties.

[10] Le 12 juillet 2022¹¹, le Transporteur dépose ses commentaires à l'égard de ces Demandes. Les 13 et 14 juillet 2022¹², respectivement, NEMC, l'AQCIE-CIFQ et l'AHQ-ARQ répliquent à ces commentaires.

[11] La présente décision porte sur les demandes de reconsidération du mode procédural de traitement du présent dossier.

⁷ Pièce [B-0007](#).

⁸ Pièces [A-0005](#) et [A-0006](#).

⁹ Pièce [B-0018](#).

¹⁰ Pièces [C-NEMC-0001](#), [C-AQCIE-CIFQ-0001](#) et [C-AHQ-ARQ-0001](#).

¹¹ Pièce [B-0019](#).

¹² Pièces [C-NEMC-0002](#), [C-AQCIE-CIFQ-0002](#) et [C-AHQ-ARQ-0002](#).

2. POSITION DES PERSONNES INTÉRESSÉES

[12] Au soutien de sa demande de reconsidération du mode procédural, NEMC invoque notamment les motifs suivants :

- L'ampleur des investissements découlant du Projet milite en faveur d'une audience publique orale avec les étapes préalables habituelles pour permettre aux intervenants d'obtenir les informations et justifications requises à une analyse complète du Projet.
- L'impact tarifaire du Projet milite également en faveur d'une audience publique orale incluant une rencontre technique.
- La demande d'Hydro-Québec dans ses activités de production (le Producteur) vise l'optimisation et la simplification de l'exploitation de la centrale de Beauharnois pour lui permettre d'utiliser les Convertisseurs du poste de Châteauguay afin de pouvoir livrer l'intégralité du service de transport ferme à long terme de point à point (1 200 MW) qu'il détient au point de livraison HQT-MASS.
- Selon la preuve déposée par le Transporteur, le rehaussement de la capacité des Convertisseurs n'entraînerait pas une augmentation du service de transport que détient le Producteur sur l'interconnexion HQT-MASS. À cet égard, NEMC rappelle que Newfoundland and Labrador Hydro (NLH) détient des droits de transport sur le chemin HQT-MASS de 250 MW et que NEMC, division marchande de NLH, doit pouvoir interroger le Transporteur sur cette allégation afin de s'assurer d'un traitement équitable avec le Producteur concernant la livraison d'électricité sur les réseaux voisins. NEMC doit pouvoir également vérifier l'impact de la solution retenue par le Transporteur sur cette interconnexion et tout changement potentiel de calcul de la capacité totale de transfert ou « Available Transfer Capability » (ATC) sur cette interconnexion.
- Considérant l'ampleur des investissements et les avantages que le Projet peut représenter pour le Producteur et Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur), NEMC souhaite questionner le Transporteur sur ses analyses économiques pour chacune des solutions analysées et sur la répartition des coûts entre les diverses catégories d'investissement, afin de s'assurer que les

coûts devant être assumés par la clientèle de point à point soient équitables, justes et raisonnables.

[13] Selon NEMC, l'équité procédurale commanderait un calendrier plus espacé, permettant à tous les intervenants de pouvoir poser des questions dans un délai raisonnable et de faire les réflexions qui s'imposent pour préparer le dossier adéquatement. À cet égard, NEMC souhaite questionner le Transporteur et, si requis à la suite de ses analyses, soumettre une preuve, des commentaires et des recommandations portant, notamment, sur différents sujets qu'elle énumère dans sa correspondance.

[14] De plus, NEMC réfère la Régie à d'autres dossiers d'investissement, d'envergures moindres que le Projet, qui ont fait l'objet d'audiences publiques orales. Elle souligne que les intervenants dans ces dossiers ont eu l'opportunité de questionner le Transporteur à l'égard des investissements demandés.

[15] Enfin, NEMC invite à tout le moins la Régie à solliciter des interventions formelles, avec des budgets de participation et la possibilité de déposer des demandes de renseignements si elle concluait qu'une audience publique orale n'était pas requise. Subsidiairement, dans l'éventualité où la Régie refuse de modifier le mode procédural, NEMC l'invite à repousser la date de dépôt des commentaires écrits d'au moins un mois.

[16] L'AQCIE-CIFQ partage la position de NEMC selon laquelle la valeur du Projet et son impact tarifaire rendent nécessaire son traitement par la voie d'une audience publique, afin de permettre des interventions formelles, de demandes de renseignements, l'administration d'une preuve écrite et orale et l'argumentations des parties.

[17] L'AQCIE-CIFQ soumet que les documents au dossier suscitent plusieurs questions empêchant les personnes intéressées de formuler, de manière éclairée, leurs représentations. Il soumet également que l'absence de remboursement de frais limite la possibilité de faire des commentaires dépassant la simple énonciation de préoccupations et de généralités.

[18] Enfin l'AQCIE-CIFQ désire s'assurer que la solution retenue est appropriée et raisonnable, que la valeur de la contribution du Producteur reflète bien les coûts supplémentaires découlant de l'augmentation de la capacité des convertisseurs de 1 000 MW à 1 500 MW et que les bénéfices que le Distributeur retirera de l'ajout de cette capacité sont bien identifiés.

[19] L’AHQ-ARQ confirme à la Régie qu’elle fait siens les propos contenus dans la correspondance de l’AQCIÉ-CIFQ du 6 juillet 2022 et lui demande de reconsidérer le mode procédural proposé dans l’Avis, notamment quant au traitement du présent dossier par la voie d’une audience publique.

3. COMMENTAIRES DU TRANSPORTEUR À L’ÉGARD DES DEMANDES DES PERSONNES INTÉRESSÉES ET RÉPLIQUE DE CES DERNIÈRES

3.1 COMMENTAIRES DU TRANSPORTEUR

[20] Le Transporteur soumet que les Demandes sont tardives, notamment pour les raisons suivantes :

- le Projet est annoncé depuis plusieurs années dans ses dossiers tarifaires;
- depuis 2018, le Projet fait l’objet de présentations auprès des clients du service de Transport, incluant dans le cadre de rencontres d’information et d’échanges sur la planification selon l’appendice K des *tarifs et conditions des services de transport d’Hydro-Québec* (les Tarifs et conditions);
- depuis lors, aucune personne intéressée n’a manifesté d’enjeu ou de préoccupation en lien avec le Projet avant le 5 juillet 2022;
- les personnes intéressées n’ont pas communiqué avec le Transporteur pour faire valoir une préoccupation à l’égard du Projet avant le 5 juillet 2022;
- le présent dossier est en cours depuis le 28 février 2022, et les personnes intéressées ne se sont manifestés qu’en juillet 2022, soit plus de quatre mois plus tard, sans justifier ce mutisme.

[21] Le Transporteur s’oppose aux Demandes. Il soumet qu’elles ne reposent sur aucune assise factuelle, règlementaire ou juridique valable. Il souligne que les personnes intéressées ne doivent pas minimiser le rôle prépondérant exercé par la Régie sur la réglementation de ses activités.

[22] Le Transporteur rappelle que la Demande a trait principalement un projet d'investissement de catégorie « maintien des actifs » visant à maintenir la qualité de prestation de service de transport et, ainsi, honorer les conventions de services de transport auprès de ses clients, dont celles de NEMC. Il précise que ce projet ne vise pas les droits de transport et n'a aucun effet sur les conventions de service de transport de NEMC et de tout autre client de ce service.

[23] Le Transporteur souligne que NEMC est une filiale de Nalcor et qu'elle est uniquement dédiée au marketing de l'électricité, sans aucune expertise en matière de projet d'investissement comme en l'instance. Il souligne également que la Demande n'a pas trait aux *Tarifs et conditions*. Ainsi, la remise en cause de ces derniers, la revue des principes réglementaires de la tarification et les aspects commerciaux sont hors du périmètre du présent dossier.

[24] Quant à l'impact tarifaire associé à la Demande, le Transporteur soutient qu'il est présenté selon le cadre réglementaire en vigueur en tenant compte des paramètres fixés, approuvés et éprouvés de la Régie qui ne sont pas sujet à révision, par opposition à application, dans le présent dossier.

[25] Le Transporteur affirme que, contrairement aux prétentions de NEMC, le demande du Producteur de rehausser la capacité des Convertisseurs n'entraîne pas une augmentation du service de transport sur l'interconnexion HQT-MASS. Il ajoute qu'il n'y a aucune nouvelle convention de service de transport de point à point ni de changement aux conventions existantes en lien avec la demande du Producteur, non plus que de demande de service de transport à l'étude à cet égard dans la séquence des études d'impacts disponible sur « Open Access Same-Time Information System » (OASIS). Par conséquent, le service de transport n'est pas pertinent à l'analyse du présent dossier.

[26] Également, le Transporteur soumet que les préoccupations de NEMC concernant la capacité de l'interconnexion HQT-MASS et le calcul des ATC, dont la méthode est consignée à l'appendice C des *Tarifs et conditions*, dépasse le cadre du présent dossier et, incidemment, ne sont pas remis en cause par la Demande.

[27] Selon le Transporteur, les allégations de NEMC à l'égard de l'équité pour la livraison d'électricité sur les réseaux voisins ne portent pas sur la Demande. Il précise que, sur ses réseaux voisins, NEMC est en compétition avec les autres clients du service de transport pour livrer son électricité via les interconnexions et a l'opportunité de bénéficier

de la capacité des Convertisseurs comme tous les autres clients de ce service, conformément aux *Tarifs et conditions*. Du surcroît, le Transporteur soumet que NEMC tente d'importer au présent dossier des considérations commerciales afin de fonder sa demande de reconsidération du mode procédural, alors que ces considérations commerciales sont hors du périmètre juridictionnel applicable à la Demande selon l'article 73 de la Loi et du Règlement.

[28] Le Transporteur soumet qu'il n'a pas affirmé, contrairement à ce que mentionne NEMC, que le Projet allait modifier les limites opérationnelles du réseau de New York. Il soumet également que ces limites opérationnelles ne sont pas déterminées, attribuées ou gérées par lui et, ainsi, les préoccupations de NEMC à cet égard dépassent le cadre du présent dossier.

[29] En ce qui a trait à la flexibilité liée à l'absorption de la production intermittente des deux côtés de la frontière, le Transporteur indique qu'il s'agit d'un sujet de nature commerciale qui dépend notamment d'un autre réseau. Il soumet que la gestion opérationnelle et les opportunités commerciales de ses clients débordent du cadre du présent dossier. Le Transporteur rappelle que son rôle est de fournir les services de transport à ses clients dans le cadre règlementaire établi.

[30] Le Transporteur soumet également que l'étude des opportunités du Distributeur sur une possible augmentation de la capacité de réception en puissance dépasse le cadre du présent dossier. Il ajoute que si cette limite venait à changer, il aviserait ses clients sur OASIS en respect de l'encadrement règlementaire.

[31] Le Transporteur invite NEMC, advenant que ce dernier ait des questions de nature commerciale, à contacter son délégué commercial attitré plutôt de saisir la Régie de ce type de questions qui ne sont pas de son ressort en l'instance.

[32] Le Transporteur soumet également que le montant des investissements ne peut justifier à lui seul la demande de reconsidération du mode procédural et rappelle que le coût total estimé du Projet a été déjà présenté dans sa Demande prioritaire déposée le 28 février 2022.

[33] Le Transporteur soumet que le mode procédural fixé par la Régie dans l'Avis est conforme à la Loi et que la formation désignée au présent dossier connaît tous les dossiers et les modes procéduraux associés aux dossiers auxquels les personnes intéressées réfèrent.

Le mode procédural fixé par cette formation est cohérent et en continuité avec les nombreuses demandes d'autorisation d'investissement qui lui ont été présentées antérieurement.

[34] De plus, le Transporteur souligne que la Régie a mis en place un processus de déroulement équitable de la procédure permettant à toutes les personnes intéressées de faire les représentations et les commentaires qui leur semblent appropriés.

[35] Il déplore donc les propos et les allégations infondées de NEMC qui tendent à discréditer l'institution qu'est la Régie, ses compétences internes, sa juridiction et ses processus afin de tenter de soutenir sa demande de reconsidération du mode procédural, sans assise juridique et règlementaire valable.

[36] Le Transporteur soutient qu'il eût été prudent et légalement conforme que les personnes intéressées se soumettent à l'Avis du 17 juin 2022, commentent la Demande dans le délai du 11 juillet 2022, et présentent parallèlement leurs Demandes.

[37] Compte tenu de ce qui précède, le Transporteur soutient que les allégations des personnes intéressées sont insuffisantes et que leurs demandes de reconsidérer et de réviser le mode procédural dans le présent dossier devrait être rejetées.

[38] Subsidiairement, en raison de la situation de fait créée, le Transporteur suggère qu'un délai de grâce soit accordé aux personnes intéressées pour déposer leurs commentaires à la Régie. Considérant le délai fixé dans l'Avis et le moment du dépôt des demandes des personnes intéressées, le Transporteur propose qu'un délai de quatre jours ouvrables leur soit accordé, à compter de la date de rejet de leurs Demandes.

3.2 RÉPLIQUE DES PERSONNES INTÉRESSÉES

[39] L'AQCIE-CIFQ rappelle que la décision D-2022-036¹³ n'est pas une décision procédurale et n'a pas pour objet de déterminer ou d'annoncer la manière dont les personnes intéressées seraient impliquées dans le présent dossier. Selon elle, le fait de faire reposer sur les personnes intéressées le fardeau de se manifester avant que la Demande soit formellement produite et que la Régie les invite à le faire, sous peine d'être forcloses, est

¹³ Décision [D-2022-036](#).

totale­ment inacceptable et contrevient aux objectifs visés par la Loi en matière d'implication des personnes intéressées. L'AQCIE-CIFQ ajoute qu'elle n'est pas invitée aux rencontres tenues par le Transporteur avec ses clients et qu'elle n'a pas accès à un délégué commercial.

[40] L'AQCIE-CIFQ souligne que, contrairement à ce que mentionne le Transporteur, sa demande n'est pas une remise en cause d'une discrétion juridictionnelle dûment exercée, en ce qu'aucune décision procédurale n'a été rendue et la Régie peut réviser l'approche de consultation énoncée dans l'Avis à la suite des commentaires de personnes intéressées.

[41] Selon l'AQCIE-CIFQ, le Projet ne peut être qualifié de « *décision courante* », comme l'indique le Transporteur. Son coût est estimé à 1,3 G\$ et peut avoir un impact tarifaire important pour le Distributeur et, par conséquent, sur ses revenus requis qui se répercuteront sur les consommateurs.

[42] L'AQCIE-CIFQ réitère que la tenue d'une audience publique est nécessaire afin de traiter la Demande, notamment, afin de s'assurer que :

- la solution retenue est appropriée et raisonnable;
- la valeur de la contribution du Producteur reflète bien les coûts supplémentaires découlant du rehaussement de la capacité des Convertisseurs;
- les bénéfices que le Distributeur retirera de cet ajout de capacité sont bien identifiés.

[43] Enfin, l'AQCIE-CIFQ conclut que, sans la tenue d'un processus d'audience publique, incluant des demandes de renseignements et des budgets de participation, les commentaires des personnes intéressées ne pourront guère excéder la simple énonciation de généralités de peu d'utilité pour la Régie.

[44] Pour sa part, NEMC soutient que, contrairement aux affirmations du Transporteur, sa demande de modification du mode de traitement procédural n'a pas été déposée tardivement, de manière téméraire et contraire au *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*¹⁴ et ne va pas à l'encontre de la discrétion juridictionnelle de la Régie.

¹⁴ [RLRQ, c. R-6.01, r. 4.1.](#)

[45] NEMC soumet également qu'elle ne pouvait pas présumer du mode procédural à être fixé par la Régie suivant sa décision partielle et provisoire et le dépôt de la preuve complète du Transporteur. Elle était bien fondée de croire qu'une décision procédurale allait être émise pour lui permettre de soumettre une demande d'intervention.

[46] NEMC réfère, à cet égard, à la décision D-2010-132¹⁵, dans laquelle la Régie mentionnait qu'un avis aux personnes intéressées qui prévoit un traitement par voie de consultation sans intervention formelle vise à permettre aux personnes intéressées de déposer des observations écrites ou d'intervenir, si elles le souhaitent, d'une manière plus formelle sur un enjeu important en demandant à la Régie, motifs à l'appui, de changer le mode de traitement procédural d'une demande pour pouvoir déposer une preuve. Par ailleurs, NEMC mentionne que le Transporteur a omis de référer aux décisions D-2021-098¹⁶ et D-2021-170¹⁷ dans lesquelles la Régie en arrive aux mêmes conclusions.

[47] NEMC rappelle que, dans sa lettre du 5 juillet 2022, elle a présenté deux exemples récents où la Régie a changé le mode de traitement procédural à la suite des demandes de personnes intéressées.

[48] NEMC mentionne que le processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport effectué chaque année, en vertu de l'appendice K des *Tarifs et conditions*, ne remplace pas les interventions dans les dossiers d'investissements. Ces derniers sont le forum approprié pour analyser de manière adéquate et complète les demandes d'investissements du Transporteur. Elle soumet que le cadre réglementaire en place, incluant les demandes d'autorisation en vertu de l'article 73 de la Loi, assure notamment un contrôle rigoureux de toute forme de discrimination induite envers les clients du Transporteur.

[49] NEMC souligne qu'elle a participé aux rencontres d'information du 21 novembre 2018 et des 3 mai et 4 octobre 2019, qui étaient de nature technique et ne comprenaient pas des détails et des justifications sur les coûts des solutions envisagées. À cet égard, elle note que les coûts présentés par le Transporteur pour la solution retenue ont augmentés de manière importante entre la présentation du 4 octobre 2019 et le dépôt de la Demande, passant de 750 M\$ à 1,3 G\$.

¹⁵ Dossier R-3736-2010, décision [D-2010-132](#), p. 16.

¹⁶ Dossier R-4150-2021, décision [D-2021-098](#), p. 10.

¹⁷ Dossier R-4165-2021, décision [D-2021-170](#), p. 8.

[50] NEMC mentionne que les motifs qu'elle a invoqués au soutien de sa demande et les sujets qu'elle a identifiés, pour lesquels elle souhaite obtenir des informations additionnelles, ne présupposent en rien la position et les recommandations qu'elle pourrait faire valoir auprès de la Régie au terme de son analyse du dossier. Selon NEMC, il s'agit d'observations et de préoccupations préliminaires qui démontrent la nécessité d'une analyse plus approfondie et complète.

[51] NEMC réitère qu'elle ne remet pas en question la nécessité de remplacer les Convertisseurs existants, mais souhaite s'assurer que le Projet :

- génère réellement des avantages pour le Producteur et le Distributeur;
- entraîne un impact sur les capacités d'importation et d'exportation à l'interconnexion HQT-MASS;
- présente une répartition des coûts entre les différentes catégories d'investissements juste et raisonnable;
- inclut une contribution du Producteur qui est appropriée, juste et raisonnable.

[52] NEMC soumet qu'elle doit être en mesure de questionner le Transporteur sur les enjeux potentiels qu'elle a déjà identifiés afin d'évaluer et de tester le bienfondé des affirmations du Transporteur. Selon elle, un processus plus formel permet d'atteindre cet objectif, sans quoi son droit d'être entendue pleinement et entièrement ne pourra pas être respecté.

[53] NEMC réitère que l'ampleur de la Demande milite également en faveur d'un traitement procédural plus formel.

[54] Enfin, NEMC est d'avis qu'elle ne peut pas être déclarée forclosée de déposer des commentaires écrits dans l'éventualité où la Régie rejette sa demande de modification du mode de traitement procédural.

[55] L'AHQ-ARQ adhère aux arguments de l'AQCIE-CIFQ et de NEMC. Elle soumet que les autres dossiers récents d'interconnexion¹⁸ ont fait l'objet d'un processus de demandes d'interventions formelles après une décision procédurale de la Régie à cet effet.

¹⁸ Dossiers R-3646-2007, R-4112-2019 et R-4188-2022.

Enfin, l'AHQ-ARQ rappelle que le Transporteur demande une augmentation de 50 % de la capacité d'interconnexion, de 1 000 à 1 500 MW.

4. OPINION DE LA RÉGIE

[56] La Régie a pris connaissance des Demandes des personnes intéressées, des commentaires du Transporteur et des répliques.

[57] Ces demandes soulèvent, à première vue, certaines questions qui pourraient mériter une reconsidération du mode procédural établi dans l'Avis.

[58] La Régie, maîtresse de sa procédure, permet aux personnes intéressées de déposer une demande d'intervention, accompagnée de la Liste des sujets prescrite et d'un budget de participation **au plus tard le 25 juillet 2022**.

[59] Le Transporteur pourra soumettre ses commentaires à l'égard des demandes d'intervention et les budgets de participation **au plus tard le 29 juillet 2022**.

[60] Les personnes intéressées pourront répliquer aux commentaires du Transporteur **au plus tard le 5 août à 16 h 2022**.

[61] Par la suite, la Régie se prononcera sur les demandes d'interventions, les budgets de participation, le cadre d'examen, le traitement procédural et le calendrier d'examen du dossier.

[62] **Considérant ce qui précède,**

La Régie de l'énergie :

PERMET aux personnes intéressées de déposer une demande d'intervention, accompagnée de la Liste des sujets prescrite et d'un budget de participation **au plus tard le 25 juillet 2022;**

PERMET au Transporteur de soumettre ses commentaires à l'égard des demandes d'intervention et des budgets de participation **au plus tard le 29 juillet 2022;**

PERMET aux personnes intéressées de répliquer aux commentaires du Transporteur **au plus tard le 5 août 2022.**

Simon Turmel
Régisseur