

Par dépôt électronique¹ seulement

Le 12 juillet 2022

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
Télééc. : 514 289-2007
C. élec. : frechette.yves@hydroquebec.com

OBJET : Demande d'approbation du Transporteur relative au remplacement des groupes convertisseurs au poste de Châteauguay
Votre dossier : R-4185-2022
Notre dossier : R062787 YF

Chère consœur,

Hydro-Québec, dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a reçu les commentaires sur le mode procédural du dossier mentionné en objet des intéressés suivants :

- 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 »)
- Nalcor Energy Marketing Corporation (« NEMC »).

À sa lettre du 7 juillet 2022, la Régie de l'énergie (« Régie ») mentionne :

Dans l'avis aux personnes intéressés, la Régie indique que la demande du Transporteur sera traitée par voie de consultation et qu'elle ne juge pas nécessaire de solliciter d'interventions formelles au présent dossier. Elle indique également que les personnes intéressées pourront soumettre des commentaires au plus tard le 11 juillet 2022 à 12 h.

Dans leurs correspondances des 5 et 6 juillet 2022, respectivement, NEMC et l'AQCIE-CIFQ demandent à la Régie de reconsidérer le mode procédural indiqué dans l'avis aux personnes intéressées en procédant plutôt à un examen de la demande par la voie d'une audience publique incluant le dépôt de demandes d'interventions et de budgets de participation, la formulation de demandes de renseignements et l'administration d'une preuve écrite et orale ainsi que l'argumentation des parties.

¹ Aucune copie papier ne sera transmise.

NEMC invite néanmoins la Régie à solliciter des interventions formelles, avec budgets de participation et la possibilité de déposer des demandes de renseignements dans l'éventualité où la Régie conclut qu'une audience publique orale n'était pas requise.

Subsidiairement, dans l'éventualité où la Régie refusait de modifier le mode procédural, NEMC l'invite à repousser la date de dépôt des commentaires écrits d'au moins un mois.

La Régie demande au Transporteur de faire parvenir à la Régie **au plus tard mardi, 12 juillet 2022, à 12h**, ses commentaires à l'égard des demandes de modification du mode procédural proposées par les personnes intéressées.

Ces dernières pourront répliquer aux commentaires du Transporteur **au plus tard mercredi, 13 juillet 2022 à 16h**. (Les références sont omises et nos soulignés)

Le Transporteur soumet que les demandes des intéressés sont tardives, que les motifs allégués sont insuffisants et que la Régie devrait les rejeter, tel que ci-après décrit.

1. Contexte

Ce projet est dans les cartons du Transporteur de longue date. Ainsi, il est annoncé depuis le dossier tarifaire de l'année 2012 et subséquents².

La première présentation complète du Projet a été offerte aux clients du service de transport le 21 novembre 2018. Le Transporteur souligne l'extrait suivant qui représente un sommaire du contexte et du contenu de la discussion :

« En raison de l'envergure des dossiers en cours mobilisant les équipes impliquées dans la préparation de la rencontre prévue pour le 26 octobre 2018, le Transporteur n'a pas été en mesure de tenir cette deuxième rencontre et a donc dû, par conséquent, l'annuler. L'avis d'annulation a été publié sur OASIS le 5 octobre 2018. À noter que le Transporteur a tout de même tenu le 21 novembre 2018 une rencontre téléphonique avec les clients du service de transport afin de les informer d'un projet précis, soit le remplacement des convertisseurs au poste de Châteauguay à l'horizon 2024-2025. Les participants ont ainsi pu échanger sur les options envisagées par les planificateurs du réseau. Un avis a été publié sur Oasis le 8 novembre 2018. Les commentaires reçus des participants ont été positifs. Un suivi sur ce projet sera fait à la rencontre du printemps 2019. »³

En 2019, le projet a de nouveau été présenté à deux reprises (les 3 mai et 4 octobre 2019) aux clients du service de transport⁴.

Depuis la première présentation complète du Projet aux clients du service de transport, en novembre 2018, le client NEMC n'a pas contacté le Transporteur pour lui faire valoir une préoccupation ou un enjeu en rapport avec le projet et qui corresponde au contenu

² Dossiers R-4167-2021, B-0021, [HQT-6, Document 1, Annexe 2](#); R-4096-2019, B-0012, [HQT-6, Document 1, Annexe 2](#); R-4058-2018, B-0031, [HQT-9, Document 1, Tableau 8](#); R-4012-2017, B-0030, [HQT-9, Document 1, Tableau 8](#); R-3981-2016, B-0026, [HQT-9, Document 1, Tableau 8](#); R-3903-2014, B-0023, [HQT-9, Document 1, Tableau 8](#); R-3823-2012, C-HQT-0036, [HQT-9, Document 1, Tableau 8](#); R-3777-2011, B-0025, [HQT-9, Document 1, Tableau 8](#)

³ [Rapport du Transporteur à la Régie de l'énergie dans le cadre du Processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport \(Rencontres du 11 mai 2018 et du 26 octobre 2018\)](#)

⁴ [Rapport du Transporteur à la Régie de l'énergie dans le cadre du Processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport \(Rencontres du 3 mai 2019 et du 4 octobre 2019\)](#)

de la lettre du 5 juillet 2022 de son procureur. Par ailleurs, le Transporteur souligne que des représentants de NEMC étaient présents à chacune des rencontres où le projet a été présenté.

Le Transporteur précise que NEMC dispose des services d'un délégué commercial attiré et qu'il est toujours possible à NEMC de saisir le délégué commercial de toute question d'intérêt pour lui. Le Transporteur n'a retracé aucune discussion de NEMC faisant état d'enjeu ou de préoccupation concernant le projet depuis que celui-ci a été présenté.

Le 28 février 2022, le Transporteur a déposé auprès de la Régie de l'énergie (la « Régie ») la demande d'autorisation relative au remplacement des groupes convertisseurs au poste de Châteauguay (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* (RLRQ, c. R-6.01, r. 2) (le « Règlement »).

Le 9 mars 2022, la Régie convoque une séance de travail.

Le 16 mars 2022, la Régie tient une séance de travail.

Le 21 mars 2022, la Régie rend sa décision D-2022-036 dont le dispositif est comme suit :

La Régie de l'énergie :
ACCUEILLE la Demande prioritaire;
CONSTATE le caractère urgent et nécessaire de l'engagement financier du Transporteur auprès du Fournisseur visé par la Demande prioritaire;
AUTORISE le Transporteur à s'engager financièrement pour un montant de 164 M\$ auprès du Fournisseur, tel que décrit dans la Demande prioritaire;
DEMANDE au Transporteur de compléter son dossier, conformément à la Loi et au Règlement, au plus tard le 31 mai 2022;
RÉSERVE sa décision sur l'autorisation finale de la Demande complète, en vertu de l'article 73 de la Loi et du Règlement, selon les renseignements qui seront déposés ultérieurement par le Transporteur. (Nos soulignés)

À la suite de cette décision, aucun intéressé ne se manifeste afin de participer à la poursuite de ce dossier.

Le 31 mai 2022, le Transporteur a déposé auprès de la Régie la demande amendée d'autorisation relative au remplacement des groupes convertisseurs au poste de Châteauguay.

Le 17 juin 2022, la Régie a publié sur son site Internet un *Avis aux personnes intéressées* (« Avis ») afin de solliciter la participation éventuelle d'intéressés. 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 « [...] La Régie traitera cette demande par voie de consultation et ne juge pas nécessaire de solliciter d'interventions formelles

au présent dossier. Les personnes intéressées pourront soumettre des commentaires à la Régie, avec copie au Transporteur, au plus tard le 11 juillet 2022 [...] ». (Nos soulignés)

Le 5 juillet 2022, l'intéressé NEMC transmet sa demande à la Régie de reconsidérer, modifier et réviser le mode procédural préalablement décidé et indiqué dans l'Avis aux personnes intéressées. Il entraîne dans sa suite les intéressés AQCIE-CIFQ et AHQ-ARQ.

Aucun des intéressés en cause, qui sont des participants réguliers aux activités de la Régie, ne s'est manifesté avant le 5 juillet 2022.

Avant le 5 juillet 2022, l'intéressé NEMC ne s'est pas manifesté, ni n'a cherché à contacter les représentants du Transporteur (son délégué commercial attitré, la chef – Commercialisation des services de transport ou le directeur – Commercialisation et affaires réglementaires) afin de les informer d'une préoccupation ou d'un enjeu avec le projet en cause et qui corresponde au contenu de la lettre du 5 juillet 2022 de son procureur.

Constats :

- Le Projet en cause est annoncé depuis plusieurs années dans les dossiers tarifaires du Transporteur ;
- 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* ;
- Depuis lors, aucun des intéressés en cause n'a manifesté d'enjeu ou de préoccupation avec le Projet avant le 5 juillet 2022 ;
- L'intéressé NEMC n'a 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 intéressés ne se sont manifestés qu'en juillet 2022 soit plus de quatre (4) mois plus tard sans aucune justification pour ce mutisme.

À l'évidence, les intéressés n'ont pas assuré un suivi de ce Projet, annoncé de longue date, qui soit au diapason des représentations actuelles de leurs procureurs et ces représentations ne peuvent valablement s'expliquer à la lumière des faits précités.

Les intéressés ne se sont pas manifestés en temps opportun et leur demande de révision et modification du mode procédural devrait être rejetée par la Régie qui a valablement exercé sa discrétion juridictionnelle à l'égard du mode procédural décidé.

Avec égards, les demandes des intéressés sont tardives et remettent en cause la discrétion juridictionnelle dûment exercée par la présente formation et devraient être rejetées.

2. Mode procédural conforme à la Loi

Le Transporteur rappelle qu'il ne s'agit pas d'un forum de nature tarifaire mais bien d'une demande introduite en conformité avec l'article 73 de la Loi et le Règlement. Tout aspect qui exige une revue des principes associés à la tarification, ou qui implique une relecture ou une remise en cause des *Tarifs et conditions* est exclu du périmètre de ce dossier.

La Loi est claire, un régisseur seul peut agir à l'égard de la Demande et il dispose de toute la latitude juridictionnelle pour ce faire. La Régie peut tenir une audience publique, mais elle n'y est pas statutairement tenue et cette discrétion procédurale a été valablement exercée en l'instance.

Il y a un motif évident derrière cette distinction qu'a faite le législateur entre les cas obligeant la Régie à tenir une audience publique et les autres cas, à savoir : la revue de l'article 49 de la Loi consacre la distinction entre la tarification et l'autorisation d'actes d'administration courante du Transporteur.

La tarification est un exercice global où la Régie attribue entre les différentes catégories de consommateurs l'ensemble des coûts reliés aux investissements du Transporteur et les montants globaux de ses dépenses. C'est donc l'attribution des coûts globaux aux différentes catégories de consommateurs qui doit faire l'objet d'une audience publique. L'intérêt des consommateurs est alors légalement présumé plus direct.

En revanche, le contrôle plus pointu de certaines décisions courantes, comme la Demande en l'instance, n'est pas assujéti à l'audience publique. L'autorisation des décisions courantes du Transporteur concerne plus directement l'administré (le Transporteur) et la Régie, un organisme spécialisé ayant l'expertise voulue par le législateur pour traiter ces questions dans l'intérêt public. Il va de soi que la Régie ne pourrait pas rendre une décision défavorable à l'administré en refusant d'autoriser un projet d'investissement sans lui donner l'occasion de faire des représentations.

Quant à l'implication du public dans ce processus, il en va autrement : la Régie a un pouvoir discrétionnaire. La Régie est non seulement maître de sa procédure, mais a totale discrétion pour consulter et, par voie de conséquence, sur la façon dont elle entend le faire. Tant qu'il n'est pas démontré qu'un tel pouvoir discrétionnaire est exercé de façon abusive, il n'y a aucun manquement à l'équité procédurale. Dans le présent dossier, il n'y a aucune démonstration en ce sens de la part des intéressés.

Quant aux cas où la Régie doit tenir une audience publique et les cas où elle n'y est pas tenue, il faut considérer le côté pratique des choses. Il est impraticable d'envisager un système où chaque projet d'investissement seraient autorisés par la Régie à l'issue d'une audience publique formelle (processus quasi-judiciaire complet) dont la procédure s'échelonne sur plusieurs mois. La Loi a anticipé cela et a conféré la discrétion juridictionnelle nécessaire à la Régie, dans notre cas la formation désignée, pour déterminer quand consulter et comment le faire.

Au cours des années, la Régie, dans un souci d'efficacité et de transparence, a toujours permis aux personnes intéressées d'être informées des différentes demandes qui lui sont

soumises et de soumettre des observations écrites. Cette façon de procéder est équitable et permet à la Régie, le cas échéant, d'être sensibilisée à toute situation soulevée par une personne intéressée et d'agir en conséquence.

Lorsque la Régie examine une demande d'autorisation selon la Loi, il n'y a pas a priori de droit d'intervention, de droit de soumettre une preuve ou de contre-interroger des témoins.

Dans le présent cas, comme relaté ci-haut, la Régie a fait ce qu'elle fait habituellement : elle permet aux intéressés, qui incidemment peuvent prendre connaissance de toute l'information disponible sur le site Internet de la Régie, de soumettre des observations écrites. Cette approche de la Régie est conforme à la Loi et équitable.

Constats :

- Le mode procédural mis en place pour ce dossier est conforme à la Loi. 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 de la Demande qui lui est présentée et elle a valablement exercé sa juridiction dans le présent dossier.
- La tenue d'une audience orale dans ce dossier n'est pas exigée par la Loi et la tenue d'un processus d'étude de la demande par voie de consultation respecte toutes les prescriptions et garanties procédurales afin que la Régie puisse rendre une décision conforme selon l'article 18 de la Loi.
- La Régie a mis en place un processus de déroulement équitable de la procédure qui permettra à toutes les parties intéressées de faire les représentations et les commentaires qui leur semblent appropriés.

Le Transporteur s'oppose aux demandes des intéressés de revoir le mode procédural décidé par la Régie dans ce dossier. Ces demandes ne reposent sur aucune assise factuelle, réglementaire et juridique valable.

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

3. NEMC

À sa lettre du 5 juillet 2022, NEMC mentionne (les références sont omises) :

1. NEMC

NEMC est une cliente du service de transport point à point du Transporteur. Elle est une société affiliée de Newfoundland and Labrador Hydro (« NLH ») au nom de laquelle elle utilise le réseau du Transporteur et exporte de l'électricité de Terre-Neuve-et-Labrador vers les marchés de gros dans le nord-est de l'Amérique du Nord. À cet égard et aux fins de la présente lettre, il convient de mentionner que NLH détient 250 MW de droits de transport sur le chemin HQT-MASS.

Le Transporteur souligne que la Demande concerne principalement un Projet d'investissement en « maintien des actifs » tel que mentionné à la preuve du Transporteur (HQT-2, Document 1, page 9) :

Les GC sont vieillissantes et atteindront la fin de leur durée de vie utile en 2024. Leur vétusté a entraîné une hausse des bris des composantes des GC affectant la disponibilité de l'interconnexion au fil des années. Plusieurs interventions ont été réalisées depuis 2008 afin d'assurer le bon fonctionnement des GC jusqu'à la fin de leur durée de vie utile. Par ailleurs, la maintenance des GC est devenue problématique en raison de leur désuétude et de l'indisponibilité de certaines pièces de réserve. Le remplacement des GC du poste de Châteauguay est donc nécessaire.

Pour plus de précision, ce Projet ne concerne en rien les droits de transport, ni n'a aucun effet sur les conventions de services de transport de l'intéressé ou de tout autre client du service de transport conclues selon les Tarifs et conditions. Il vise principalement le maintien des actifs du Transporteur pour lui permettre de maintenir la qualité de prestation du service de transport et ainsi honorer les conventions de services de transport auprès de ses clients dont celles de NEMC.

Soulignons que l'intéressé est une filiale de Nalcor et, à ce titre, qu'elle est uniquement dédiée au marketing de l'électricité. Le Transporteur rappelle que la Demande concerne un projet d'investissement et que l'intéressé NEMC ne dispose pas d'expertise en matière de Projet comme en l'instance.

De plus, la Demande ne concerne en rien les *Tarifs et conditions*, ni n'affecte les conventions de service de l'intéressé. L'apport de l'intéressé au présent dossier qui concerne une relecture ou une remise en cause des *Tarifs et conditions* ainsi que la revue des principes réglementaires de la tarification ainsi que des aspects commerciaux sont hors du périmètre de ce dossier.

À sa lettre du 5 juillet 2022, NEMC mentionne (les références sont omises) :

2. AMPLEUR DU PROJET D'INVESTISSEMENT DU TRANSPORTEUR ET AUTRES CONSIDÉRATIONS

Par sa demande, le Transporteur vise à obtenir l'autorisation de la Régie afin de remplacer les groupes convertisseurs (« GC ») au poste de Châteauguay et de réaliser des travaux connexes dont le coût total est estimé à environ 1 272 M\$ (le « Projet »). [...]

De l'avis de NEMC, l'ampleur des investissements découlant du Projet, soit plus d'un milliard de dollars, milite à elle seule en faveur d'une audience publique orale présidée par la Régie avec toutes les étapes préalables habituelles pour permettre à tous les intervenants d'obtenir les informations et justifications requises à une analyse complète du projet mis de l'avant par le Transporteur. Tel qu'expliqué plus amplement à la section 3 de la présente lettre, d'autres dossiers d'investissement, d'envergures moindres que le présent Projet, ont fait l'objet d'audiences publiques orales devant la Régie et les intervenants dans ces dossiers ont eu l'opportunité de questionner le Transporteur à l'égard des investissements demandés.

Le Transporteur réitère les éléments contenus à la section 2 des présentes, à savoir que le mode procédural adopté par la Régie pour ce dossier est conforme à la Loi et que le mode procédural privilégié pour ce dossier est cohérent et en continuité avec les nombreuses demandes d'autorisation d'investissement qui ont été présentées antérieurement par le Transporteur.

Au surplus, la Régie est très familière avec les projets du Transporteur et dispose de toute la compétence institutionnelle experte pour examiner à son mérite la Demande et rendre sa décision dans l'intérêt public.

Le mode procédural adopté par la Régie permettra à l'intéressé de faire les représentations et les commentaires qui lui semblent appropriés.

À sa lettre du 5 juillet 2022, NEMC mentionne (les références sont omises) :

Qui plus est, NEMC soumet également à la Régie que l'impact tarifaire du Projet milite également en faveur d'une audience publique orale incluant une rencontre technique, plutôt qu'un processus de traitement sur simple dépôt de commentaires écrits par les personnes intéressées, le tout en mode accéléré et en période estivale par surcroît.

Le Transporteur présente en l'instance l'impact tarifaire associé à la Demande 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.

Le Transporteur rappelle les extraits suivants :

R-4185-2022, HQT-2, Document 1, page 24 : « *Les travaux liés à la catégorie « maintien des actifs » assurent la pérennité des installations du Transporteur, en permettant de maintenir le bon fonctionnement du réseau et d'assurer le transport d'électricité de façon sécuritaire et fiable au bénéfice de tous les clients du réseau de transport. La Régie a indiqué qu'il est équitable que tous les clients contribuent au paiement de ces travaux. »*

Décision D-2002-95, page 297 : « *Les améliorations au réseau de transport comprennent les additions requises pour assurer la pérennité et la fiabilité du réseau. Ces améliorations permettent de maintenir le bon fonctionnement du réseau et d'assurer les transits de façon sécuritaire et fiable au bénéfice de tous les utilisateurs du réseau de transport. La Régie accepte la proposition du transporteur pour le motif qu'il est équitable que tous les clients contribuent au paiement de ces ajouts.* » (Nos soulignés)

L'impact tarifaire est donc présenté selon l'approche reconnue par la Régie pour les projets d'investissement en « maintien des actifs » et « respect des exigences ». De plus, il est présenté sur des périodes conformes à la décision D-2003-68, comme indiqué dans la preuve du Transporteur⁵.

Les propos de l'intéressé sont sans assise réglementaire valable.

À sa lettre du 5 juillet 2022, NEMC mentionne (les références sont omises) :

⁵ B-0009, HQT-2, Document 1, pp. 24 et 25.

Par ailleurs, NEMC comprend de la preuve au dossier que la demande du Producteur a pour objectif d'optimiser et de simplifier l'exploitation de la centrale de Beauharnois pour permettre au Producteur d'utiliser les convertisseurs du poste de Châteauguay afin de lui permettre de livrer l'intégralité du service de transport ferme à long terme de point à point (1 200 MW) qu'il détient à l'égard du point de livraison HQT-MASS. Selon la preuve soumise par le Transporteur, le rehaussement de la capacité des GC n'entraînerait pas une augmentation du service de transport que détient le Producteur sur l'interconnexion HQT-MASS. À cet égard, NEMC rappelle respectueusement à la Régie que NLH détient également des droits de transport sur le chemin HQT-MASS de 250 MW et que NEMC (la division marchande de NLH) devrait pouvoir interroger le Transporteur sur cette allégation afin de s'assurer d'un traitement équitable avec le Producteur pour ce qui est de la livraison d'électricité sur les réseaux voisins. NEMC devrait 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 l' "ATC" ("Available Transfer Capability") sur cette interconnexion.

Le Transporteur réitère, comme il a été présenté à NEMC dans le passé (voir section 1 des présentes), qu'il n'y a pas d'augmentation de service de transport sur l'interconnexion HQT-MASS en lien avec la demande du Producteur de rehausser la capacité des GC dans le cadre du Projet. Contrairement à ce que prétend l'intéressé, il ne s'agit pas d'une « allégation » du Transporteur mais bien d'un fait selon lequel 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. Enfin, il n'y a pas non plus de demande de services de transport à l'étude à cet égard dans la séquence des études d'impacts disponible sur OASIS.

De plus, dans sa Demande le Transporteur ne propose aucun changement aux TTC, ni au calcul des ATC ou encore aux conventions de service de transport de ses clients. Il réitère que le Projet vise avant tout à assurer la pérennité des GC au poste de Châteauguay afin de maintenir la qualité de prestation du service de transport à l'ensemble de ses clients. Les préoccupations de l'intéressé à l'égard de la capacité de l'interconnexion HQT-MASS tout comme le calcul des ATC, dont la méthode de calcul est consignée à l'appendice C des *Tarifs et conditions*, dépassent le cadre du dossier et incidemment ne sont pas remis en cause par la Demande.

Par ailleurs, la livraison d'électricité sur les réseaux voisins qui administrent des marchés de gros, comme celui de New York, est priorisée d'abord et avant tout selon l'économie des transactions proposées sur le marché et non selon la détention de conventions de service de transport ferme. Dit autrement, le fait de disposer de conventions de services de transport ferme, comme NEMC, ne confère pas à cette dernière la certitude que ses offres seront retenues dans le marché de New York. Par conséquent, le service de transport ferme n'est de surcroît pas pertinent à l'analyse du dossier.

Les allégations de l'intéressé ne justifient pas sa demande de modification du mode procédural au présent dossier.

À sa lettre du 5 juillet 2022, NEMC mentionne (les références sont omises) :

NEMC tient à mentionner qu'elle ne remet pas en question la nécessité de remplacer les deux GC existants. Toutefois, considérant l'ampleur des investissements demandés et les avantages que le Projet peut représenter pour le Producteur, mais aussi pour Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le « Distributeur »), elle souhaite être en mesure de questionner le Transporteur sur les analyses économiques faites par celui-ci pour chacune des solutions analysées et sur la répartition des coûts entre les diverses catégories d'investissement, et ce, afin de s'assurer que les coûts devant être supportés par la clientèle de point à point soient équitables, justes et raisonnables.

À titre d'avantages potentiels, NEMC comprend de manière préliminaire que le Projet offrirait plus de flexibilité au Producteur et au Distributeur. En effet, le Projet permettrait d'optimiser et de simplifier l'exploitation de la centrale de Beauharnois, tout en permettant au Producteur de maximiser sa capacité de transfert à l'interconnexion HQT-MASS. Il appert que le Projet libérerait une capacité d'exportation supplémentaire de 500 MW tout en offrant une plus grande flexibilité pour les échanges avec le marché de New York. Cette plus grande flexibilité permettrait, en outre, d'absorber de la production intermittente des deux côtés de la frontière. De plus, en consultant une présentation publique sur le site Web OASIS du Transporteur, NEMC note que le Projet pourrait avoir un impact sur les limites opérationnelles du réseau du New York Independent System Operator (NYISO) pouvant résulter en une modification à la hausse des limites actuelles de capacité en exportation. NEMC souhaite donc être en mesure de questionner le Transporteur sur cet impact potentiel à l'interconnexion HQT-MASS.

Aussi, une hausse des limites de transit sur l'interconnexion pourrait augmenter la capacité d'importation au bénéfice du Distributeur qui utilise cette interconnexion (MASS-HQT) pour répondre à ses besoins en puissance sur les marchés de court terme présentement limités à 1 000 MW. De plus, la baisse des contraintes opérationnelles sur la centrale de Beauharnois et la nouvelle configuration pourraient libérer de la puissance et la capacité pour répondre à de nouveaux besoins de la charge locale dans la région où est située la centrale. Ainsi, le Projet pourrait potentiellement répondre à des besoins de croissance du Distributeur.

Ce faisant, NEMC est d'avis qu'un examen complet de la demande du Transporteur, par le truchement d'une audience publique orale, permettrait de clarifier certains aspects du Projet, notamment mais sans s'y limiter, le respect du principe de la causalité des coûts.

Le Transporteur est d'avis que les allégations de NEMC à l'égard de l'équité pour « la livraison d'électricité sur les réseaux voisins » ne concernent pas la Demande d'autorisation de Projet, de surcroît essentiellement en pérennité, ni même en considérant le rehaussement des GC au poste Châteauguay. Dans les réseaux voisins du Transporteur, NEMC est en compétition avec les autres clients du service de transport pour livrer son électricité via les interconnexions. NEMC a ainsi l'opportunité de bénéficier de la capacité des GC comme tous les autres clients du service de transport, conformément aux *Tarifs et conditions* approuvés par la Régie.

Avec égards, NEMC tente d'importer au présent dossier des considérations commerciales, erronément énoncées de surcroît, afin de fonder sa demande de révision et de modification du mode procédural. Ces considérations commerciales sont hors du

périmètre juridictionnel applicable à la Demande du Transporteur selon l'article 73 de la Loi et du Règlement et devraient être rejetées par la Régie.

Concernant la présentation sur le site OASIS à laquelle NEMC fait référence, le Transporteur souligne qu'il n'a fait que relever de possibles développements sur le réseau new-yorkais, au bénéfice de ses clients qui seraient intéressés à financer un accroissement de la capacité des GC. Le Transporteur n'a pas affirmé, et n'affirmera pas, que le Projet allait modifier les limites opérationnelles du réseau de New York. Cette allégation de NEMC est erronée. Le Transporteur rappelle qu'il n'a pas autorité sur celles-ci. Les « limites opérationnelles du réseau du New York Independent System Operator » ne sont pas déterminées, attribuées ou gérées par le Transporteur. Les préoccupations de l'intéressé sur cette question dépassent le cadre du présent dossier.

Quant à la flexibilité relative à l'absorption « de la production intermittente des deux côtés de la frontière », il s'agit d'un sujet de nature commerciale qui dépend notamment d'un autre réseau que celui du Transporteur. Ce sujet est lié à la notion d'arbitrage économique de clients du service de transport et dépasse totalement le cadre réglementaire applicable à un projet d'investissement comme en l'instance.

Le Transporteur soumet à la Régie que la gestion opérationnelle et les opportunités commerciales des clients du Transporteur débordent du cadre de ce dossier. Les préoccupations de l'intéressé à ces égards ne sont pas utiles ni pertinentes à l'analyse de la Demande d'autorisation. Le Transporteur maintient que son rôle est de fournir les services de transport à ses clients dans le respect du cadre réglementaire établi.

Le Transporteur souligne qu'aucune augmentation de la limite de la capacité de réception en puissance n'est prévue dans le contexte de la demande d'autorisation du Transporteur. Il note que l'étude des opportunités du Distributeur eu égard à une possible augmentation de la limite de capacité en réception dépasse le cadre du présent dossier. Si cette limite venait à changer dans le futur, le Transporteur aviserait les clients du service de Transport sur OASIS en respect de ses encadrements.

Enfin, advenant que NEMC ait des questions de nature commerciales à l'égard des conventions de services qu'il détient sur l'interconnexion MASS, le Transporteur invite ce client à contacter son délégué commercial attitré plutôt que de tenter de saisir la Régie de telles questions commerciales qui ne sont pas du ressort de la Régie en l'instance. Si NEMC contacte son délégué commercial attitré, ce dernier apportera tout le soin qu'il apporte aux considérations commerciales des clients et ainsi NEMC obtiendra des réponses à ses questions, s'il en est.

Avec égards, les considérations commerciales alléguées par NEMC ne sont pas recevables en l'instance.

À sa lettre du 5 juillet 2022, NEMC mentionne (les références sont omises) :

NEMC est également d'avis qu'elle devrait être en mesure de questionner le Transporteur sur les tenants et aboutissants de la demande spécifique du Producteur afin d'être en mesure de s'assurer que ce dernier ne bénéficie pas d'un traitement favorable et que la

demande du Producteur soit traitée et analysée de manière ouverte, transparente et non-discriminatoire, conformément aux obligations d'Hydro-Québec face à la Federal Energy Regulatory Commission (la « FERC »). À cet égard, NEMC devrait notamment pouvoir questionner le Transporteur sur la répartition des coûts du Projet entre les diverses catégories d'investissement, sur la justesse de la contribution du Producteur et sur les répercussions potentielles de la demande du Producteur sur ses propres droits de transport.

Ainsi, considérant l'importance de l'investissement demandé par le Transporteur, l'impact tarifaire important causé par la demande du Transporteur, la demande particulière du Producteur et les impacts potentiels opérationnels et commerciaux avec les réseaux voisins, NEMC est d'avis qu'une audience publique orale serait utile à l'examen de la demande du Transporteur. En effet, pour l'ensemble de ces raisons et considérant l'impact multifactoriel du Projet, NEMC soumet respectueusement à la Régie que la demande du Transporteur devrait faire l'objet d'une procédure par laquelle elle serait appelée à entendre la preuve et les argumentations des intervenants incluant le processus de demandes de renseignements.

Le Transporteur soutient que le Projet est présenté en conformité avec le cadre réglementaire applicable, ses encadrements et pratiques, notamment en matière de catégorisation des investissements⁶ et de suivi des coûts. L'allégation de NEMC quant aux avantages potentiels pour le Distributeur ou le Producteur, outre qu'elle ne repose sur aucune assise factuelle, dépasse le cadre d'examen du présent dossier. Par ailleurs, la plus grande capacité des groupes convertisseurs et la flexibilité résultante à l'interconnexion sera au bénéfice de tous les clients du service de transport, de façon transparente, non discriminatoire et conformément aux Tarifs et conditions approuvés par la Régie.

Comme présenté au dossier, le Projet consiste principalement à remplacer les groupes convertisseurs du poste de Châteauguay afin d'assurer la pérennité des installations. Le Transporteur ne propose aucun changement aux conventions de service de transport de ses clients. Les préoccupations de l'intéressé ne sont pas fondées ni utiles à l'examen du dossier.

En somme, les motifs évoqués par l'intéressé pour une demande de révision de mode procédural ne sont pas justifiés. Avec égards, le Transporteur demande à la Régie de les rejeter.

À sa lettre du 5 juillet 2022, NEMC mentionne (les références sont omises) :

3. PRÉCÉDENTS À CONSIDÉRER OÙ LA RÉGIE A PROCÉDÉ PAR AUDIENCE PUBLIQUE ORALE VU L'IMPORTANCE DU PROJET D'INVESTISSEMENT

Tel que mentionné précédemment, d'autres dossiers d'investissement, d'envergures moindres que le présent Projet, ont fait l'objet d'audiences publiques orales devant la Régie.

⁶ Attribution directe des coûts par catégories d'investissement.

Le Transporteur soutient que le montant des investissements ne peut justifier à lui seul la demande de révision du mode procédural de l'intéressé. Les groupes convertisseurs du poste de Châteauguay sont des équipements à très haute tension et hautement spécialisés. Comme ils atteindront la fin de leur durée de vie utile, leur remplacement complet est incontournable justifiant les investissements requis afin d'assurer la fiabilité d'alimentation des services de transport. Le coût total estimé du Projet a d'ailleurs déjà été présenté par le Transporteur dans sa demande d'autorisation prioritaire déposée le 28 février 2022.

La Régie est très familière avec les projets du Transporteur et dispose de toute la compétence institutionnelle experte pour examiner à son mérite la Demande et rendre sa décision dans l'intérêt public.

Soulignons que la formation de la Régie ayant décidé du mode procédural approprié en l'instance connaît tous les dossiers et les modes procéduraux associés auquel l'intéressé réfère. L'intéressé choisi de nier la discrétion juridictionnelle décrite à la section 2 des présentes pour tenter de fonder sa demande de révision du mode procédural, ce qui est irrecevable.

À sa lettre du 5 juillet 2022, NEMC mentionne (les références sont omises) :

4. SUJETS À CONSIDÉRER ET/OU NÉCESSITANT DES INFORMATIONS ADDITIONNELLES

Selon NEMC, l'équité procédurale commanderait un calendrier plus espacé, permettant à tous les intervenants de pouvoir poser les questions requises dans un délai raisonnable et de faire les réflexions qui s'imposent pour préparer le dossier adéquatement. À cet égard, notre cliente souhaiterait être en mesure de questionner le Transporteur et, si requis à la suite de ses analyses, de soumettre une preuve, des commentaires et/ou des recommandations [...]

L'intéressé omet l'évidence qu'il dispose de toute l'information conforme au cadre réglementaire associé à la Demande laquelle est disponible sur le site web de la Régie y incluant les réponses du Transporteur aux demandes de renseignements de la Régie.

L'intéressé dispose de la faculté d'offrir ses commentaires, s'il en est, en conformité avec le cadre réglementaire applicable à la Demande ainsi que le mode procédural ordonné par la présente formation.

La Régie de l'énergie est une institution créée par la Loi et elle dispose de toute la compétence institutionnelle experte pour examiner à son mérite la Demande.

Le Transporteur déplore les propos et les allégations infondées de l'intéressé qui tendent à discréditer l'institution qu'est la Régie de l'énergie, ses compétences internes, sa juridiction ainsi que ses processus et ce, afin de tenter de soutenir une demande de révision et de modification du mode procédural et ce, sans assise juridique et réglementaire valable.

À sa lettre du 5 juillet 2022, NEMC mentionne (les références sont omises)

5. CONCLUSION

Considérant ce qui précède, notre cliente soumet respectueusement à la Régie qu'il est dans l'intérêt public qu'une audience publique orale soit tenue, plutôt que le processus par voie de consultation accélérée, sans intervention formelle et sans possibilité de déposer des demandes de renseignements ou de tenir une rencontre technique pour faciliter l'échange d'information. Le nouveau mode procédural devrait prévoir toutes les étapes préalables habituelles pour permettre à tous les intervenants d'analyser adéquatement la demande du Transporteur et d'émettre pleinement et entièrement leurs positions respectives.

Dans l'éventualité où la Régie concluait qu'une audience publique orale n'était pas requise, NEMC invite néanmoins la Régie à solliciter des interventions formelles, avec budgets de participation et la possibilité de déposer des demandes de renseignements et ce, afin d'assurer un processus équitable, ouvert, transparent et non discriminatoire pour la clientèle point à point du Transporteur.

Subsidiairement et advenant le cas où la Régie refusait de modifier le mode procédural fixé dans l'Avis, considérant l'importance de l'investissement demandé par le Transporteur, l'impact tarifaire découlant du Projet, l'impact du Projet sur les clients point à point du Transporteur, dont fait partie NEMC, les congés fériés et les nombreuses vacances marquant le début de la période estivale, note cliente soumet respectueusement à la Régie que le délai du 11 juillet 2022 pour soumettre des commentaires écrits est extrêmement court et qu'il devrait être minimalement revu. Dans ce cas, NEMC invite la Régie à repousser la date de dépôt des commentaires écrits d'au moins un mois.

Finalement, toujours dans l'éventualité où la Régie refusait de modifier le mode procédural fixé dans l'Avis, NEMC comprend que le cadre d'examen fixé par la Régie implique uniquement le dépôt de commentaires écrits, en principe déposés gracieusement, mais que la Régie se garderait néanmoins la discrétion d'accorder le paiement de frais suivant une demande à cet effet et tout dépendamment de l'utilité et de la pertinence desdits commentaires à ses délibérations, le tout en conformité avec l'article 36 de la Loi sur la Régie de l'énergie et les décisions de la Régie à ce sujet

Le Transporteur soumet que le mode procédural que la présente formation a fixé dans l'Avis aux personnes intéressées⁷ est conforme à la Loi.

La Régie est maîtresse de la procédure d'examen de la Demande qui lui est présentée et elle a valablement exercé sa juridiction dans le présent dossier.

Le mode procédural privilégié pour ce dossier est cohérent et en continuité avec les nombreuses demandes d'autorisation d'investissement qui ont été présentées antérieurement par le Transporteur à la Régie.

La tenue d'une audience orale dans ce dossier n'est pas exigée par la Loi et la tenue d'un processus d'étude de la demande par voie de consultation respecte toutes les

⁷ A-0006.

prescriptions et garanties procédurales afin que la Régie puisse rendre une décision conforme selon l'article 18 de la Loi.

La Régie a mis en place un processus de déroulement équitable de la procédure qui permettra à toutes les parties intéressées de faire les représentations et les commentaires qui leur semblent appropriés.

Les allégations de NEMC à l'appui de sa demande de révision et de modification du mode procédural sont insuffisantes, erronées, nient le cadre réglementaire, concernent des aspects commerciaux irrecevables en l'instance et, de façon générale, omettent que la Régie de l'énergie est une institution créée par la Loi et qu'elle dispose de toute la compétence institutionnelle experte pour examiner à son mérite la Demande dans l'intérêt public et ce, comme elle le fait depuis sa création.

Avec égards, à la lumière de ce qui précède, la demande de révision et de modification du mode procédural de NEMC devrait être rejetée.

Or, en raison de la propre conduite de l'intéressé, qui a fait le choix de présenter une demande de révision et de modification du mode procédural plutôt que de s'employer à analyser et commenter la Demande et la preuve à son soutien conformément à l'Avis aux personnes intéressées du 17 juin 2022, le délai du 11 juillet 2022 mentionné à l'avis précité est maintenant expiré.

Avec égards, la demande de révision et de modification du mode procédural déposée en l'instance n'est pas conforme et insuffisante à l'égard des règles applicables tel que ci-après décrit.

De façon téméraire, l'intéressé a choisi d'ignorer le *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*, à ses articles 4 et 5, qui prévoit que si un participant ne peut respecter un délai prescrit par la Régie, il doit l'en informer préalablement par écrit en précisant ses motifs et le délai dans lequel il pourra donner suite au délai imposé par la Régie. La Régie peut alors accepter, pour des motifs valables, la demande de délai supplémentaire aux conditions qu'elle détermine. De plus, la Régie peut rejeter, en l'absence de motifs valables, toute demande ou procédure tardive lorsqu'elle anticipe un impact sur l'équité ou la célérité dans le traitement d'une demande.

Il eût été prudent et légalement conforme que l'intéressé se conforme à l'Avis aux personnes intéressées du 17 juin 2022, commente la Demande dans le délai du 11 juillet 2022, et présente parallèlement sa demande de révision du mode procédural ce que NEMC a omis de faire, concentrant visiblement ses efforts sur sa demande de révision et de modification du mode procédural plutôt que sur le fond du dossier.

Le Transporteur soumet que la demande de révision et de modification de l'intéressé devrait être rejetée et celui-ci déclaré forclos de déposer ses commentaires au présent dossier.

Subsidiairement, **sous toute réserve de ce qui précède**, en raison de la situation de fait créée, le Transporteur suggère qu'un délai de grâce soit accordé à l'intéressé pour offrir ses commentaires sur la preuve en l'instance.

Considérant que l'Avis aux personnes intéressées du 17 juin 2022 conférait 14 jours ouvrables aux intéressés pour commenter la Demande et qu'au 5 juillet, 10 jours étaient *de facto* écoulés, ainsi 4 jours ouvrables demeurent disponibles aux intéressés pour déposer leurs commentaires. De là, le Transporteur propose qu'un délai de 4 jours ouvrables soit conféré aux intéressés afin de déposer leurs commentaires, et ce, à compter de la date de rejet de leurs demandes de révision et de modification du mode procédural.

4. AHQ-ARQ et AQCIE-CIFQ

Les intéressés AHQ-ARQ et AQCIE-CIFQ ont transmis respectivement des lettres portant des dates du 6 et 7 juillet 2022.

Ces intéressés mentionnent essentiellement qu'ils adhèrent aux propos contenus à la demande de modification et révision du mode procédural de NEMC.

Le Transporteur réitère donc l'ensemble des commentaires précédents y incluant ceux qu'il a formulés à NEMC.

Le Transporteur souligne à nouveau que les intéressés ne doivent pas minimiser le rôle prépondérant qu'exerce la Régie quant à la réglementation des activités du Transporteur.

La Régie de l'énergie est une institution créée par la Loi. Elle dispose de toute la compétence institutionnelle experte pour examiner à son mérite la Demande dans l'intérêt public et elle en fait la démonstration concrète depuis plus de 20 ans.

Le Transporteur soumet à nouveau que le mode procédural que la présente formation a fixé dans l'Avis aux personnes intéressées est conforme à la Loi.

La formation de la Régie ayant décidé du mode procédural approprié en l'instance connaît tous les dossiers et les modes procéduraux associés auquel les intéressés réfèrent. La formation a décidé d'un mode procédural adapté et cohérent avec la Demande en l'instance et aucun reproche ne peut être énoncé à cet égard.

La Régie a mis en place un processus de déroulement équitable de la procédure qui permettra à toutes les parties intéressées de faire les représentations et les commentaires qui leur semblent appropriés. Il n'en tient qu'aux intéressés de prendre connaissance de l'ensemble de la preuve disponible à l'égard de la Demande sur le site Web de la Régie et de saisir l'opportunité offerte par la Régie d'offrir leurs commentaires à cet égard.

Avec égard, de ce qui précède, le Transporteur soutient que les allégations des intéressés sont insuffisantes. Leurs demandes de reconsidérer et réviser le mode procédural de cette instance devraient être rejetées.

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

(S) Yves Fréchette

Yves Fréchette
/jg

c.c. Intéressés (par courriel seulement)