Par dépôt électronique[1] et courriel seulement

Yves Fréchette
Avocat
Hydro-Québec - Affaires juridiques

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

Le 6 mai 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

OBJET : Demande d'autorisation du Transporteur relative à l'installation d'équipements au poste Hertel et à la construction d'une ligne à 400 kV
Votre dossier : R-4188-2022
Notre dossier : R062699 YF

Chère consœur,

Hydro-Québec, dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a reçu les demandes d'intervention suivantes, à savoir :

- L'Association hôtellerie Québec (« AHQ ») et l'Association restauration Québec (« ARQ ») ;
- L'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité (« AQCIE ») et le Conseil de l'industrie forestière du Québec (« CIFQ ») ;
- La Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (« FCEI ») ;
- Le Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec (« RNCREQ ») ;
- Le Regroupement pour la transition, l'innovation et l'efficacité énergétiques (« RTIEÉ »).

Le Transporteur soumet à la Régie de l'énergie (la « Régie ») ses commentaires à l'égard de ces demandes d'intervention. Il présente d'abord ses commentaires généraux, pour ensuite commenter spécifiquement chacune des demandes d'intervention.

---

[1] Aucune copie papier n'est requise selon la directive du 17 mars 2020 *Mesures préventives en lien avec la COVID-19* de la Régie de l'énergie.

1. Contexte

Le 30 mars 2022, le Transporteur a déposé auprès de la Régie de l'énergie (la « Régie ») la *Demande d'autorisation du Transporteur relative à l'installation d'équipements au poste Hertel et à la construction d'une ligne à 400 kV* (la « Demande »), laquelle est introduite en conformité avec la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi »).

Le 12 avril 2022, la Régie a publié sur son site internet un *Avis aux personnes intéressées* (« Avis »). L'Avis a également été publié sur le site internet du Transporteur.

Par son Avis, la Régie a décidé du mode procédural pour le déroulement de ce dossier, à savoir que la Régie « [...] traitera cette demande par voie de consultation ».

Les intéressés RTIEÉ, à leur liste de sujets mentionnent ce qui suit :

> *« Le RTIEÉ recommande une audience orale, vu l'importance du sujet (1,138 G$ pour livrer 1283 MW pendant 20 ans et tous les enjeux identifiés ci-dessus).* »

Le Transporteur conteste cette allégation non supportée des intéressés.

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.

Le Transporteur souligne que le mode procédural adopté pour ce dossier est en continuité avec le mode procédural des récentes demandes d'autorisation d'investissement qui ont été présentées par le Transporteur à la Régie dans deux dossiers ayant la même finalité que le présent dossier, à savoir les dossiers R-3956-2015[2] et R-4112-2019[3]. Aucun élément probant n'est soulevé par les intéressés qui remettent en question la cohérence du traitement procédural adopté par la Régie en l'instance.

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.

Le Transporteur ne doute pas que la Régie mettra en place un processus et un calendrier de déroulement équitable de la procédure qui permettra à toutes les parties prenantes de présenter des demandes de renseignements au Transporteur ainsi que de faire les représentations et les plaidoiries qui leur semblent appropriées.

---

[2] Demande du Transporteur relative à la construction d'une ligne à 320 kV et à l'installation d'équipements au poste des Cantons.

[3] Demande du Transporteur relative à la construction d'une ligne à 320 kV et à l'installation d'équipements au poste des Appalaches.

Selon l'Avis de la Régie, toute demande d'intervention doit se faire selon les exigences du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie* et une personne intéressée qui ne désire pas participer activement au dossier peut toutefois déposer des observations.

Afin de déterminer si les demandes d'intervention peuvent être accueillies 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 et participation des intéressés

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

La Demande déposée par le Transporteur dans ce dossier est complète et en adéquation avec le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*, le tout tel qu'il appert notamment du tableau 1 de la pièce B-0004, HQT-1, Document 1.

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

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

> *« La Régie est d'avis qu'il incombe au Transporteur de faire ses choix technologiques lorsqu'il élabore un projet et de justifier devant la Régie que son projet va lui permettre de rencontrer ses objectifs. »* (D-2004-175, p. 14).
>
> *« Sous l'article 73 de la Loi, l'examen de la Régie porte sur la question de savoir si le Projet du Distributeur satisfait aux exigences citées plus haut du Règlement. Ces exigences sont essentiellement de nature technico-économique et portent sur la justification du Projet en regard de ses objectifs, de l'impact des coûts sur les tarifs et de l'impact du Projet sur la fiabilité du réseau de distribution. […]*
>
> *La Régie veut éviter que les demandes sous l'article 73 de la Loi débordent du cadre décrit plus haut et impliquent des analyses et contre-expertises coûteuses, pas toujours pertinentes, nécessaires ou même utiles. »* (D-2007-20, p. 4).
>
> *« […] c'est le Projet du Transporteur qu'elle examine, et non un projet alternatif que l'intéressée pourrait vouloir lui soumettre. »* (D-2009-068, p. 7).
>
> *« [26] La Régie précise que dans le cadre de l'examen d'une demande d'investissement, c'est l'aspect technico-économique du projet du Transporteur qu'elle examine, et non celui d'un projet alternatif ou hypothétique. »* (D-2010-036, p. 8).

> *« [89] La Régie rappelle que le Règlement limite l'analyse au projet soumis et indique au demandeur quelles sont les informations qu'il doit soumettre en appui à sa demande. Sans porter de jugement sur leur pertinence ou leur bien fondé, les considérations faisant appel à une lecture différente des Tarifs et conditions ou remettant en cause la méthodologie utilisée pour, par exemple, calculer l'impact tarifaire, débordent le cadre prévu par le Règlement et des articles 31(5º) et 73 de la Loi »* (D-2010-084, p. 21).
>
> *« [30] La Régie précise que, dans le cadre de l'examen du dossier, il ne s'agit pas de faire en sorte qu'un client assume la plus grande partie du coût du Projet, tel que le soumet l'intervenant, mais bien de s'assurer que la demande est conforme au cadre réglementaire en vigueur, aux principes déjà reconnus par la Régie, ainsi qu'aux décisions antérieures. La Régie demande à l'AQCIE/CIFQ de tenir compte de cette précision et, dans ce contexte, de ré-évaluer la pertinence d'avoir recours à un expert. »* (D-2014-118, p. 8).
>
> *« [52] L'article 73 de la Loi, ainsi que le Règlement, encadrent l'exercice de la juridiction de la Régie en matière de demandes d'autorisation d'investissements.*
>
> *[53] Les renseignements soumis par le Transporteur en vertu du Règlement constituent l'assise sur laquelle l'analyse de la Régie doit porter pour lui permettre de déterminer la justification du projet soumis, tant sur le plan énergétique qu'économique. La Régie doit ainsi s'assurer que la solution retenue est justifiée au regard de son impact sur les tarifs ainsi que sur la fiabilité du réseau.*
>
> *[54] Par ailleurs, dans l'exercice de sa compétence, la Régie doit notamment poser un jugement sur les hypothèses et les paramètres utilisés par le Transporteur.*
>
> *[55] L'argumentation, les commentaires ou observations des intervenants dans le cadre du présent dossier doivent donc porter sur ces hypothèses et l'application correcte de ces paramètres. »* (D-2016-043, p. 13.)

Au surplus, la Régie s'est récemment exprimée à l'égard des participations d'intéressés dans deux dossiers du Transporteur ayant la même finalité que le présent dossier, à savoir :

- D-2016-026 : R-3956-2015, Demande d'autorisation d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité relative à la construction d'une ligne à 320 kV et à l'installation d'équipements au poste des Cantons ;
- D-2020-012 : R-4112-2019, Demande d'autorisation d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité relative à la construction d'une ligne à 320 kV et à l'installation d'équipements au poste des Appalaches.

Les intéressés doivent prendre la mesure des décisions précitées et adapter leurs participations en conséquence.

L'analyse de la Demande du Transporteur doit se faire en respectant le cadre réglementaire et les décisions précitées qui délimitent le cadre de l'étude de la Demande présentée pour autorisation par le Transporteur.

En sus des commentaires généraux qui précèdent, le Transporteur présente ci-après ses commentaires spécifiques à l'égard des demandes d'intervention.

AHQ-ARQ

À la liste des sujets[4], les intéressés mentionnent :

> *« Le Transporteur indique que les équipements qui seront installés dans le cadre du Projet, notamment le convertisseur à courant continu, sont conçus pour permettre leur utilisation en mode réception (B-0004, page 7). Le Transporteur ne fournit toutefois aucun détail sur la capacité d'importation et les restrictions qui pourraient s'appliquer comme c'est le cas pour d'autres interconnexions.*
> *L'AHQ-ARQ compte obtenir des précisions sur la capacité et les restrictions à l'importation subséquemment à la réalisation du Projet »*

Le Transporteur rappelle que le Projet vise à répondre à une demande de service de transport ferme de point à point à long terme portant sur une livraison de 1 283 MW à la frontière du réseau du Transporteur avec l'État de New York[5].

Les équipements qui seront installés ont toutefois une capacité inhérente qui permettra leur utilisation en mode réception. La capacité de transit en mode réception sera déterminée ultérieurement par des études d'exploitation. Le Transporteur estime de façon préliminaire que cette capacité inhérente des équipements de l'interconnexion permettra un transit jusqu'à environ 1 220 MW en mode réception. Cependant, des contraintes de transit additionnelles pourraient s'appliquer afin de préserver la fiabilité du réseau de transport principal. Les études permettant d'identifier ces contraintes n'ont pas été réalisées à ce jour.

Avec égards, le Transporteur soutient que la capacité en mode réception n'est pas directement pertinente à l'autorisation recherchée.

À la liste des sujets, les intéressés mentionnent :

> *« Le Transporteur indique qu'il aurait pu choisir un scénario de raccordement par le poste de Châteauguay (B-0004, page 11). Il présente les avantages du raccordement à partir du poste Hertel mais ne mentionne pas les avantages et désavantages du scénario Châteauguay. L'AHQ-ARQ souhaite questionner le Transporteur sur la solution de raccordement par le poste de Châteauguay et obtenir une démonstration plus élaborée sur le choix optimal. Des recommandations pourront être formulées à la Régie en fonction des réponses obtenues. »*

Le Transporteur souligne que le scénario de raccordement à partir du poste de Châteauguay ne figure pas parmi les options retenues et rappelle que la Régie doit se prononcer sur le projet proposé par le Transporteur, et non sur des alternatives qui ne

---

4 Demande d'intervention de l'AHQ-ARQ du 29 avril 2022.

5 B-0004, HQT-1, Document 1, p. 7, lignes 1-5 ; voir également la convention de service, B-0005, HQT-1, Document 1, annexe 1.

figurent pas au dossier. Le Transporteur rappelle que la Régie a déjà circonscrit l'étendue des demandes d'intervention à ce sujet dans la décision D-2020-012[6].

Une interconnexion à partir du poste de Châteaugay ne permettrait pas d'assurer une séparation géographique des interconnexions existantes et planifiées[7], ce qui impacterait la fiabilité du réseau. En effet, l'alimentation de deux importantes interconnexions à partir du poste de Châteauguay augmenterait la probabilité d'un événement en exploitation pouvant engendrer l'interruption simultanée de ces deux interconnexions et résulter en d'importantes perturbations pour les réseaux du Transporteur et de l'État de New York.

À la liste des sujets, les intéressés mentionnent :

> *« Le Transporteur indique que la solution 1 est la plus avantageuse du point de vue économique (B-0004, pages 12 et 13). Toutefois, le Transporteur ne retient pas cette solution puisqu'elle ne permettrait pas de respecter la date de mise en service souhaitée par le client du service de transport. Toutefois, aucune explication n'est fournie pour permettre de comprendre pourquoi la solution 1 serait plus longue à réaliser. L'AHQ-ARQ compte obtenir plus de précisions sur cette conclusion du Transporteur. Des recommandations pourront être formulées à la Régie sur la solution à privilégier, en fonction des réponses obtenues. »*

Le Transporteur souligne que le résultat de l'analyse économique des différentes solutions n'a pas été un facteur déterminant dans le choix de la solution retenue par le client du service de transport. Le Projet retenu correspond à la demande du client du service de Transport qui en assume le surcoût. Par ailleurs, et bien que le Transporteur juge que le sujet déborde du cadre de la présente demande d'autorisation, il évalue que les délais additionnels de réalisation d'une solution majoritairement aérienne sont essentiellement attribuables aux démarches de consultation publique et aux autorisations gouvernementales.

À la liste des sujets, les intéressés mentionnent :

> *« Comme elle l'a exprimé dans le cadre du dossier R-4167-2021, l'AHQ-ARQ est préoccupée par les incertitudes qui peuvent être présentes dans la comparaison de solutions menant au choix d'une solution optimale pour un projet comme celui faisant l'objet du présent dossier. Par exemple, l'AHQ-ARQ constate que des incertitudes significatives peuvent affecter à la fois les coûts et les calculs de pertes alors que dans ce dernier cas, le Transporteur n'est pas en mesure de déterminer les valeurs vraiment sauvées (voir notamment R-4167-2021, C-AHQ-ARQ-0013, pp. 7-9 et C-AHQ-ARQ-0008, pp. 36 et 37). L'AHQ-ARQ souhaite obtenir plus d'informations sur de telles incertitudes et sur la méthode utilisée par le Transporteur pour établir une provision (B-0004, p. 21). »*

Le Transporteur réitère que le résultat de l'analyse économique des différentes solutions n'a pas été un facteur déterminant dans le choix de la solution retenue par le client du service de transport. Ainsi, une étude de sensibilité sur les coûts du projet ou sur les pertes électriques ne pourrait remettre en cause le choix de la solution retenue et représenterait un exercice peu utile. De plus, le Transporteur indique qu'il y a peu d'incertitudes

---

6 D-2020-012, par. 30.
7 B-0004, HQT-1, Document 1, p. 11, lignes 10-12.

concernant l'évaluation des pertes électriques différentielles entre les solutions, puisque toutes consistent en un raccordement d'une ligne de transport radiale à partir du poste Hertel et que le facteur d'utilisation de l'interconnexion est arrimé à la demande du client pour un service de transport ferme de point à point à long terme de 1 283 MW selon la convention de service. Finalement, le projet ne modifie pas la topologie du réseau de transport principal du Transporteur[8].

Avec respect, le Transporteur demande que l'intervention des intéressés soit circonscrite par la Régie afin d'exclure ces sujets, si ceux-ci sont retenus comme intervenants.

AQCIE-CIFQ

Dans leur demande d'intervention[9], les intéressés allèguent :

> *« L'AQCIE et le CIFQ entendent s'assurer que le Projet ne génèrera pas d'impact à la hausse du tarif de transport comme l'affirme le Transporteur (B-0004, p. 20) et questionneront les implications qu'auraient sur ce point un transfert de ce nouvel actif, une fois réalisée, à une entité distincte du Transporteur; »*

Le Transporteur mentionne que des négociations sont en cours, sous le sceau de la confidentialité, pour qu'à la mise en service du Projet, la ligne constitue un actif d'une entité détenue conjointement par Hydro-Québec et le Conseil des Mohawks de Kahnawà:ke (« CMK »). Le Transporteur ne peut pour l'instant offrir plus d'informations à l'égard d'ententes non encore conclues.

À la page 4 de leur demande d'intervention, les intéressés mentionnent :

> *« 21. Par ailleurs, l'AQCIE et le CIFQ porteront à l'attention de la Régie que l'allocation maximale de 671$/kW, utilisée par le Transporteur afin d'évaluer le coût du Projet qu'il devra assumer (B-0005, p. 19), est celle approuvée par la Régie dans le cadre du dossier tarifaire 2020 (Décision D-2020-063, par. 117), alors que la convention de service conclue avec le Producteur a été signée le 14 mars 2022 (B-0005, annexe 1). Or, cette allocation maximale doit être mise à jour d'ici le 6 mai 2022, en fonction du tarif résultant de la Décision D-2022-053 selon la méthodologie reconnue. Il ne faudra donc pas qu'une éventuelle autorisation de la Demande par la Régie dans le présent dossier puisse être interprétée comme étant une reconnaissance de l'application au Projet d'une telle allocation maximale de 671$/kW; »*

À ce titre, le Transporteur soutient que la convention de service pour le service de transport ferme à long terme de point à point, déposée à l'appui de la Demande[10], reflète l'engagement contractuel entre ce dernier et Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité, incluant l'allocation maximale applicable. Ces deux parties sont tenues aux modalités précises exprimées dans cette convention et qui reflètent celles en cours dans les *Tarifs et conditions* en vigueur, à la date de signature de la convention de service. Ainsi, l'examen de ces dernières dépasse le cadre de la présente demande.

---

8 B-0004, HQT-1, Document 1, p. 20, lignes 16-18.

9 Demande d'intervention de l'AQCIE-CIFQ du 29 avril 2022.

10 B-0005, HQT-1, Document 1, annexe 1 ; voir également le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*, art. 3.

Pour ces motifs, le Transporteur prie la Régie d'écarter ce sujet, comme identifié par les intéressés.

À la page 5 de leur demande d'intervention, les intéressés mentionnent :

> *« 27. Ainsi, l'AQCIE et le CIFQ entendent requérir du Transporteur plus de précisions sur ce qui est envisagé comme mode d'exploitation de la ligne à 400 kV et sur la nature des autorisations qui seront demandées à la Régie à cette fin;*
>
> *28. Les intervenants entendent également demander à ce que l'évaluation de l'impact tarifaire du Projet prenne en compte l'éventualité d'un scénario d'une cession à une entité distincte du Transporteur et le paiement de service de transport en conséquence; »*

Le Transporteur réitère ici ses commentaires, formulés à la page précédente, sur les négociations en cours à l'égard de la détention conjointe future de la ligne.

Le Transporteur suggère à la Régie de circonscrire de façon précise cette intervention des intéressés afin que le cadre d'analyse du dossier soit respecté, si ceux-ci sont retenus comme intervenants.

FCEI

Dans sa liste des sujets, à la page 2[11], l'intéressé mentionne :

> *« La FCEI souhaite obtenir des informations complémentaires sur les paramètres et hypothèses qui ont été pris en compte dans l'étude d'impact 225T eu égard notamment au besoin de la charge locale, considérant qu'ils sont susceptibles d'influencer l'évaluation de l'impact et, donc, les besoins de renforcement de réseau et les coûts associés. La FCEI souhaite également questionner le Transporteur sur l'impact de l'évolution, en 2020 et 2021, de la séquence des études d'impact affichée sur le site OASIS du Transporteur ainsi que sur le projet.*
>
> *La FCEI note que l'étude d'impact pour le projet a été complétée en octobre 2019, soit il y a environ 30 mois. Elle souhaite demander au Transporteur d'expliquer l'évolution de la demande depuis. »*

Le Transporteur rappelle la décision D-2010-051 de la Régie :

> *[16] Tout d'abord, la Régie constate que ces deux questions de EBMI, ainsi que la question 4.1 de cette dernière, visent le rapport d'étude d'impact effectuée par le Transporteur avant le dépôt du Projet tel que présenté dans le cadre du dossier R-3715-2009 et déposé pour approbation à la Régie. La Régie est d'avis que ce rapport d'étude d'impact n'est pas pertinent à l'étude d'une demande déposée en vertu de l'article 73 de la Loi, car il s'agit d'un document préparé préalablement à la présentation d'un projet et qui, de surcroît, est sujet à modifications tout au long de l'étude préalable de faisabilité de ce même projet. Le Projet qui doit être examiné par la Régie est donc le Projet tel que présenté par le Transporteur, suivant les exigences de l'article 73 de la Loi et des articles 1, 2 et 3 du Règlement.* (Nos soulignés)

Le Transporteur indique avoir présenté la convention de service, faisant notamment suite à la demande 225T. Ainsi, il demande d'écarter le sujet identifié par l'intéressé.

---

[11] Demande d'intervention de la FCEI du 29 avril 2022.

Il suggère à la Régie de circonscrire de façon précise cette intervention de l'intéressé afin que le cadre d'analyse du dossier soit respecté, si celui-ci est retenu comme intervenant.

RNCREQ

À sa demande d'intervention[12], l'intéressé mentionne :

> *« 6.2. La solution retenue et date de mise en service […]*
> *a. Le Tableau 3 de B-0004 présente des variantes 2A et 2B de la Solution avec une ligne de 400 kVDC entièrement enfouie, avec deux dates distinctes de mise en service;*
> *b. Selon le RNCREQ, ces deux variantes ne sont pas adéquatement décrites dans le document et le RNCREQ entend donc poser des DDR pour mieux en comprendre les différences; […]*
> *e. À la lumière des réponses qui seront obtenues, le RNCREQ se réserve le droit de recommander à la Régie de choisir une autre solution que celle proposée par la demanderesse; »*

Le Transporteur souligne que les solutions 2A et 2B sont identiques, à l'exception de dates de mise en service différentes. La solution 2B n'est pas directement comparable avec les solutions 1 et 3 dans le contexte d'une analyse économique présentant des coûts globaux actualisés, puisqu'elle offre un service différent avec une mise en service plus rapprochée que les autres solutions. La solution 2A est ainsi présentée afin de permettre de comparer cette solution avec les solutions 1 et 3 qui offrent un service équivalent, soit avec une même date de mise en service.

Avec égards, le sujet tel qu'identifié par l'intéressé devrait être écarté par la Régie.

À sa demande d'intervention, l'intéressé mentionne :

> *« 6.3. L'échéancier […]*
> *b. Selon B-0005, annexe 5, des activités de consultation du public sont en cours depuis plus de deux ans;*
> *c. Par ailleurs, le Tableau 3 de B-0004 (page 15) fait référence à une variante (Solution 2A) avec une mise en service deux (2) ans plus tard, et des coûts sensiblement moins élevés;*
> *d. Le RNCREQ trouve préoccupant cette façon de faire et craint que la Régie ne soit mise devant un fait accompli;*
> *e. Ainsi, à la lumière des réponses qui seront obtenues, le RNCREQ entend recommander à la Régie de ne pas entériner l'échéancier tel que proposé par la demanderesse, ou du moins veiller à ce que cet échéancier ne la place pas devant un fait accompli; »*

Le Transporteur rappelle que la date de mise en service vise à répondre à une demande de son client et qu'il doit agir avec diligence[13]. Il rappelle aussi que la solution 2A est présentée afin de permettre de comparer cette solution avec les solutions 1 et 3 qui offrent un service équivalent, soit avec une même date de mise en service. Le Transporteur souligne enfin que la demande d'autorisation a été déposée rapidement, soit peu de temps après la signature de la convention de service de transport. Il doit toutefois conclure

---

12 Demande d'intervention du RNCREQ du 29 avril 2022.
13 Tarifs et conditions, 15.4(a).

des ententes afin d'acquérir certains équipements qui présentent de longs délais de fabrication[14], eu égard à la date de mise en service prévue pour le mois de décembre 2025.

Enfin, les façons de faire mises en place par le Transporteur, adaptées à ce Projet, ne constituent pas un précédent[15] et ne placent donc pas la Régie devant un fait accompli comme le prétend l'intéressé.

Avec égards, le sujet identifié par l'intéressé devrait être écarté par la Régie.

À sa demande d'intervention, l'intéressé mentionne :

> *« 6.4 L'impact tarifaire*
> *a. Le RNCREQ se questionne sur l'adéquation de la majoration de 19% de la contribution du client (B-0004, page 13, note 6 et page 19, note 15), pour tenir compte de la valeur actualisée sur 20 ans des coûts d'exploitation et d'entretien des ajouts au réseau additionnels, étant donné que la durée de vie de la ligne est de 40 ans ou plus;*
> *b. Le RNCREQ se questionne également sur les prémisses de l'analyse d'impact tarifaire, à l'égard des revenus escomptés; »*

À l'égard du point a), le Transporteur rappelle que la majoration de 19 % est associée notamment aux coûts d'exploitation et d'entretien des ajouts au réseau additionnels découlant d'un arrangement électrique différent, choisi par le client, de la solution de référence du Transporteur. Cette majoration est prévue aux *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (les « *Tarifs et conditions* »), entre autres à l'appendice J, section D. Ainsi, ce point de nature tarifaire dépasse le cadre d'analyse de la Demande, présentée aux termes de l'article 73 de la Loi, et devrait être écarté par la Régie.

Quant au point b), le Transporteur a établi l'impact tarifaire de la façon appliquée à la Régie dans les dossiers d'investissement, comme présenté dans la preuve[16]. Le Projet n'entraîne pas d'impact à la hausse sur le tarif de transport.

Le Transporteur souligne que des éléments faisant appel à une application différente des *Tarifs et conditions*, ou remettant en cause la façon de calculer l'impact tarifaire, débordent le cadre prévu par le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie* et l'article 73 de la Loi. Conséquemment, ils devraient être écartés par la Régie.

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

---

[14] B-0004, HQT-1, Document 1, p. 5, lignes 13-15.
[15] Voir, par exemple, R-4111-2019, B-0004, HQT-1, Document 1, p. 5, lignes 12-14.
[16] B-0004, HQT-1, Document 1, p. 19-20.

RTIEÉ

Dans leur demande d'intervention, à la page 1[17], les intéressés mentionnent :

> *« 3 - La présente demande est logée par le Regroupement pour la transition, l'innovation et l'efficacité énergétiques (RTIEÉ), un Regroupement comprenant les organismes suivants : l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA), Stratégies Énergétiques (S.É.), le Groupe d'Initiatives et de Recherches Appliquées au Milieu (GIRAM) et Énergie solaire Québec (ÉSQ). »*

Le Transporteur constate qu'aucune participation n'est attendue du GIRAM et de ESQ et ce, tel que le budget de participation déposé le démontre.

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.* Le règlement précité, à son article 16, prévoit que tout intéressé qui souhaite participer à ce dossier à titre d'intervenant, doit indiquer la nature de son intérêt, les motifs à l'appui de son intervention et de façon sommaire, les conclusions qu'il recherche ou les recommandations qu'il propose.

Pour obtenir le statut d'intervenant, la Régie demande donc aux intéressés de définir de façon précise leurs intérêts à intervenir au dossier ainsi que leurs expériences pratiques ou expertises particulières en la matière. Les intéressés doivent démontrer à la Régie que leurs participations seront utiles et qu'ils pourront contribuer à approfondir certains éléments pertinents au dossier. Enfin, les intéressés doivent identifier les sujets spécifiques dont ils désirent traiter[18]. Ces éléments ont été réitérés par de nombreuses décisions[19] de la Régie.

ESQ et GIRAM ne démontrent aucun lien direct entre le sujet à l'étude et la nature de leurs intérêts, aucune préoccupation tangible, aucune conclusion concrète, non plus qu'ils ne démontrent la pertinence de leur apport à l'étude du dossier eu égard à leur champ de compétences.

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

Avec égards, le Transporteur soutient que la demande d'intervention de ESQ et GIRAM n'est pas conforme au règlement précité et devrait être rejetée par la Régie.

Sans préjudice à ce qui précède, le Transporteur commente ci-après la demande d'intervention des intéressés.

À la liste des sujets, les intéressés mentionnent :

---

17 Demande d'intervention de RTIEÉ du 29 avril 2022.
18 Voir D-2007-02, p. 3.
19 Voir D-2004-178 (p. 5), D-2005-66 (p. 2), D-2005-150 (pp. 4-5), D-2006-151 (pp. 2-3), D-2009-103 (pp. 6- 7) et D-2010-067 (p. 6).

> *« Le RTIEÉ est surpris de l'affirmation de HQT à l'effet que le seul scénario pouvant être mis en service à la date contractuelle du 1er décembre 2025 serait le scénario 2B (le plus coûteux). Il est surprenant qu'HQP et HQT se soient ainsi placées dans une telle situation limitant leurs options et les options de la Régie. Le RTIEÉ se demande comment il se fait qu'un scénario rapide 2B soit possible alors qu'un scénario aérien rapide pour 2025 (tel qu'un "scénario 1B") ne figurerait pas parmi les scénarios possibles. Le RTIEÉ demandera aussi des précisions quant à la modification survenue à la solution retenue (et son sur-coût) qu'évoque la clause 8.5 de la Convention de service HQP-HQT en Annexe 1 de B-0005, HQT-1, Doc.1. Enfin, il n'est pas clair si la consultation publique citée en Annexe 5 de HQT-1 Doc. 1 a permis ou non de comparer les 4 scénarios.*
>
> *Le RTIEÉ posera donc des questions écrites et examinera de façon critique les affirmations de HQD pour ensuite déterminer s'il recommande à la Régie d'approuver ou non (ou d'approuver conditionnellement) le scénario proposé par HQT (compte tenu des précisions qui auront été obtenues au présent dossier au sujet de chacun des acénarios et du souci du RTIEÉ d'harmoniser l'ensemble des préoccupations énoncées au paragraphe précédent). »*

Le Transporteur rappelle, comme il l'a expliqué à l'égard de la demande d'intervention de l'AHQ-ARQ, qu'il évalue que les démarches de consultation publique et d'autorisations gouvernementales seraient significativement plus longues avec un projet majoritairement aérien. Il rappelle en outre que le client du service de transport a choisi un arrangement électrique différent – soit une ligne enfouie – de la solution de référence aérienne du Transporteur[20]. Ainsi, ce dernier soutient qu'il n'est pas utile de fournir des informations supplémentaires sur un scénario aérien hypothétique qui diffère de celui retenu par le client. Le Transporteur rappelle finalement que la Régie doit se prononcer sur le projet proposé, et non sur des alternatives qui ne figurent pas au dossier. En outre, la Régie a déjà circonscrit l'étendue des demandes d'intervention à ce sujet dans la décision D-2020-012[21].

À la liste des sujets, les intéressés mentionnent :

> *« Nous avons besoin de mieux comprendre le partage du risque entre HQT, HQP et HQT-CMQ notamment en cas de dépassement de coûts imprévus qui pourraient être dus à l'inflation ou aux enjeux de chaîne d'approvisionnement, ainsi que d'éventuels dépassements de délais.*
>
> *Le RTIEÉ posera donc des questions écrites et examinera de façon critique les affirmations de HQD pour ensuite déterminer s'il recommande à la Régie d'approuver ou non (ou d'approuver conditionnellement) le scénario proposé par HQT (compte tenu des précisions qui auront été obtenues au présent dossier au sujet de chacun des acénario et du souci du RTIEÉ d'harmoniser l'ensemble des préoccupations énoncées au paragraphe précédent). »*

Le Transporteur comprend que les intéressés comptent examiner les affirmations du Transporteur, et non celles d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution. Il réitère que la convention de service prévoit à son article 8.5 que le client, soit Hydro-Québec dans ses activités de production, s'engage à rembourser au Transporteur toute portion des coûts du projet qui excède le montant maximal calculé selon l'allocation maximale de 671 $/kW prévue à l'appendice J des *Tarifs et conditions* au moment de la signature de cette convention. Ainsi, le risque dont les intéressés font état est déjà couvert par la convention de service.

---

[20] B-0004, HQT-1, Document 1, sections 4.1 et 4.2, pp. 12-13.
[21] D-2020-012, par. 30.

Le Transporteur rappelle qu'il a répondu à une demande de son client, lequel assume tous les coûts liés à l'arrangement électrique différent. Le Projet n'entraîne pas d'impact à la hausse sur le tarif de transport.

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

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

(s) Yves Fréchette

Me Yves Fréchette

/jg

c.c. Personnes intéressées (par courriel seulement)