# JOCELYN OUELLETTE AVOCAT

6217, RUE LAURENDEAU, MONTRÉAL (QUÉBEC) H4E 3X8
TÉLÉPHONE (514) 436-0759 FAX (450) 823-2326 JO.OUELLETTE@GMAIL.COM


***SOUS TOUTES RÉSERVES***

PAR COURRIEL : veronique.dubois@regie-energie.qc.ca

Le 11 mai 2022

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

**DOSSIER** : R-4188-2022 : HQT - Demande d'autorisation du Transporteur relative à l'installation d'équipements au poste Hertel et à la construction d'une ligne à 400 kV

**Objet: Réplique du RNCREQ aux commentaires du Transporteur sur les DDI**
Notre dossier: 021-0244-010

---

Chère consoeur,

Conformément aux instructions de la Régie[1], vous trouverez ci-joint la réplique du RNCREQ quant aux commentaires du Transporteur sur les Demandes d'intervention.

**SUJET 6.2 (« *LA SOLUTION RETENUE ET DATE DE MISE EN SERVICE* »[2])**

Le sujet 6.2 du RNCREQ concerne le choix de la solution à être approuvée et la date retenue pour la mise en service. À cet égard, le Transporteur indique que ce sujet devrait être écarté par la Régie pour un motif que le RNCREQ peine à comprendre.

Dans ses commentaires généraux[3], le Transporteur cite un passage de la décision D-2016-043 qui, nous croyons, aurait bénéficié de la suite des propos de la Régie. Nous reprenons donc ici la citation dans une version plus complète :

---

[1] Avis aux personnes intéressées, A-0003.
[2] C-RNCREQ-0002, p. 6.
[3] B-0015, p. 4.

> [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. **La Régie souligne donc à cet égard, et contrairement aux prétentions du Transporteur, qu'elle peut examiner les différentes solutions présentées en preuve. Elle est donc d'avis que la solution 3 préconisée par la MSAH et la MRC n'est pas un projet alternatif, mais bien une autre solution envisagée par le Transporteur, mais non retenue par ce dernier**.
>
> [56] Contrairement à la prétention du Transporteur, la Régie tient à préciser que dans la décision D-2009-1097, les alternatives considérées par la Régie étaient déjà soumises par le Transporteur.
>
> [57] **Bien que le choix des solutions présentées au dossier soit la prérogative du Transporteur, la Régie est d'avis qu'il est souhaitable d'examiner la solution retenue et de la comparer aux solutions proposées au niveau technique et au niveau de leurs coûts respectifs, tel qu'entendent le faire la MSAH et la MRC ainsi que SÉ-AQLPA**. (nos caractères gras)

Les passages en caractères gras ci-avant indiquent bien que la Régie n'est pas liée par le choix du Transporteur de préconiser une solution par rapport à une autre. Ce qui importe est que le tout s'appuie sur la preuve et ne constitue pas un projet alternatif.

En l'espèce, c'est précisément à un tel exercice que le RNCREQ prévoit potentiellement se livrer. Tel que mentionné au point 6.2 e) de sa Demande d'intervention, le RNCREQ se réserve le droit, à la lumière des réponses qui seront obtenues du Transporteur, de recommander à la Régie d'approuver une autre solution que celle proposée, tout en demeurant dans ce qui a été présenté en preuve par le Transporteur.

Ainsi, le RNCREQ soumet respectueusement que son sujet 6.2 ne saurait être écarté, car il respecte le cadre réglementaire établi par la Régie.

**SUJET 6.3 (« *L'ÉCHÉANCIER* »[4])**

À nouveau, le RNCREQ peine à comprendre les motifs du Transporteur soutenant sa demande d'écarter le sujet 6.3.

Dans un premier temps, le Transporteur détaille les motifs qui expliquent son choix de date de mise en service (« une demande de son client » et « son obligation d'agir avec diligence »). Dans un deuxième temps, le Transporteur soumet que sa façon de faire ne constitue pas un précédent et ne place donc pas la Régie devant un fait accompli.

Le RNCREQ note qu'en aucun temps le Transporteur soumet que le sujet proposé déborde du cadre d'analyse établi par la Régie pour une demande d'autorisation introduite en vertu de l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « **Loi** »).

Conséquemment, il semble pour le RNCREQ que le Transporteur cherche ici à justifier le mérite de son choix d'échéancier et de date de mise en service comme si le débat sur le fond du sujet était déjà entamé, et ce, alors que le dossier n'en est qu'à l'étape des Demande d'intervention.

À cet égard, le RNCREQ soumet que le Transporteur aura tout le loisir de présenter ses justifications en temps et lieu, mais que dans tous les cas, à cette étape préliminaire du dossier, le sujet 6.3 ne devrait pas être écarté.

À tout événement, le RNCREQ s'interroge sur le choix du Transporteur de retenir une solution plus coûteuse que les comparables au motif qu'il doive répondre à une demande du client et qu'il doive faire preuve de diligence. Dans cette perspective, le RNCREQ soumet respectueusement que son sujet 6.3 sera l'occasion de se pencher notamment sur cette obligation de « diligence » et sa portée, et ce, conformément aux *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*[5] (les « **TC** »).

Selon notre lecture du Tableau 4 que l'on retrouve à la page 16 de B-0004, nous comprenons que si la Solution 2A était retenue plutôt que la Solution 2B, la réduction des coûts bénéficierait non seulement au client mais aussi au Transporteur. Une telle réduction serait donc ultimement profitable aux autres clients du Transporteur, ce qui inclut notamment le Distributeur. Dans ces circonstances, le RNCREQ s'interroge à

[4] C-RNCREQ-0002, p. 6.
[5] Article 15.4 (a).

savoir si cette demande spécifique du client pour une date de mise en service plus rapprochée justifie ces coûts additionnels qu'il ne supportera pas.

Dans tous les cas, le RNCREQ soumet que cette question est à l'intérieur du cadre d'analyse et que son sujet 6.3 ne devrait donc pas être écarté.

**SUJET 6.4 (« *L'IMPACT TARIFAIRE* »[6])**

En ce qui a trait à la majoration de 19% dont il est question au sujet 6.4, le RNCREQ n'entend pas dépasser le cadre d'analyse de la présente affaire. Si tant est qu'effectivement la majoration de 19% prévue à l'appendice J, section D des TC doit trouver application en l'espèce, le RNCREQ n'insistera pas davantage à cet égard.

Quant au point b), à savoir l'analyse de l'impact tarifaire, le Transporteur prétend que son Projet n'entraîne pas d'impact à la hausse et il demande à la Régie d'écarter ce sujet en conséquence. Or, la question de l'impact tarifaire constitue un enjeu important et la Régie ne saurait écarter ce sujet sur la base d'une simple prétention du Transporteur. L'approbation par la Régie de l'analyse présentée par le Transporteur, avec ou sans modifications, est au cœur de ses compétences.

Bien entendu, dans le cadre de l'exercice le RNCREQ n'entend pas s'éloigner du texte des TC ou de la façon de calculer cet impact conformément à l'article 73 de la Loi, au *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie*, et aux décisions antérieures de la Régie. Néanmoins, le RNCREQ soumet respectueusement que ce sujet ne devrait pas être écarter.

Espérant le tout conforme, veuillez recevoir, chère consoeur, l'expression de nos plus cordiales salutations.

**Jocelyn Ouellette**

JO/id

[6] C-RNCREQ-0002, p. 7.