

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2018-121

R-4052-2018

12 septembre 2018

PRÉSENTE :

Esther Falardeau
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

et

Personnes intéressées dont les noms apparaissent ci-après

**Décision procédurale sur les demandes d'intervention, la
procédure et le calendrier de traitement du dossier**

*Demande du Transporteur relative à la construction d'une
ligne à 735 kV entre les postes Micoua et du Saguenay*

Personnes intéressées :

Association Hôtellerie Québec et Association des restaurateurs du Québec (AHQ-ARQ);

Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AQCIE-CIFQ);

Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (section Québec) (FCEI);

MRC Manicouagan (MRCM);

Nalcor Energy Marketing Corporation (NEMC);

Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (SÉ-AQLPA).

1. DEMANDE

[1] Le 4 juillet 2018, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie), une demande relative à la construction d'une ligne à 735 kV entre les postes Micoua et du Saguenay (la Demande ou le Projet).

[2] Cette demande est déposée en vertu des articles 31(1)(5°) et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ ainsi qu'en vertu du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*² (le Règlement).

[3] Le 18 juillet 2018, la Régie affiche sur son site internet un avis invitant les personnes intéressées (l'Avis) à soumettre une demande d'intervention au plus tard le 31 juillet 2018. Elle demande au Transporteur de transmettre une copie de l'Avis aux municipalités visées par le Projet et aux communautés autochtones auprès desquelles il a procédé aux activités d'information et de consultation.

[4] Le 25 juillet 2018, le Transporteur confirme que l'Avis est diffusé sur son site internet en date du 19 juillet 2018 et il en transmet une copie aux municipalités régionales de comté (MRC) de Manicouagan (MRCM), de la Haute-Côte-Nord et du Fjord-du-Saguenay ainsi qu'à la municipalité de Saint-David-de-Falardeau, la Ville de Saint-Honoré et la Ville de Saguenay. L'Avis est aussi transmis au Conseil de la Première Nation des Innus Essipit, au Conseil des Innus de Pessamit ainsi qu'à la communauté autochtone Pekuakamiulnuatsh Takuhikan.

[5] Les 30 et 31 juillet 2018, la Régie reçoit les demandes d'intervention de l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ, la FCEI, la MRCM, NEMC et SÉ-AQLPA. Trois de ces personnes intéressées, à savoir l'AHQ-ARQ, NEMC et SÉ-AQLPA, invitent la Régie à traiter la demande par voie d'audience orale.

[6] Le 1^{er} août 2018, l'AQCIE-CIFQ informe la Régie qu'il souscrit aux arguments mis de l'avant en faveur de la tenue d'une audience orale.

¹ [RLRQ, c. R-6.01.](#)

² [RLRQ, c. R-6.01,r.2.](#)

[7] Le 7 août 2018, la FCEI dépose une demande d'intervention amendée dans laquelle, notamment, elle invite la Régie à tenir une audience orale.

[8] Le même jour, le Transporteur dépose ses commentaires sur les demandes d'intervention. Le 9 août 2018, SÉ-AQLPA réplique à ces commentaires. L'AHQ-ARQ, la FCEI et NEMC font de même le 14 août 2018.

[9] Le 24 août 2018, la Régie fait parvenir une correspondance à la MRCM, par laquelle elle lui demande de compléter sa demande d'intervention.

[10] Le 28 août 2018, la MRCM retire sa demande d'intervention.

[11] La présente décision porte sur les demandes d'intervention ainsi que sur la procédure et le calendrier de traitement du dossier. Des compléments de preuve sont également demandés au Transporteur.

2. DEMANDES D'INTERVENTION

[12] Le Transporteur s'en remet à la Régie quant à la détermination de l'intérêt ainsi que de la suffisance des motifs allégués par les personnes intéressées afin d'intervenir au présent dossier. Il soumet toutefois des commentaires relatifs à des sujets dont certaines personnes intéressées souhaitent traiter et il demande à la Régie de baliser le cadre de leur participation.

[13] Après examen des commentaires du Transporteur et des personnes intéressées, la Régie juge que l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ, la FCEI, NEMC et SÉ-AQLPA ont démontré un intérêt suffisant à intervenir dans le présent dossier et que leur participation pourrait être utile à ses délibérations. Elle leur accorde par conséquent le statut d'intervenant.

[14] En ce qui a trait à la MRCM, la Régie est intéressée par son point de vue et, malgré le retrait de sa demande d'intervention, elle l'invite à soumettre ses commentaires relatifs au Projet.

[15] Par ailleurs, toute personne intéressée qui souhaite soumettre des commentaires écrits relatifs à la Demande pourra les déposer conformément au *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*³ dans le délai prescrit à l'échéancier fixé à la section 5 de la présente décision.

[16] Les sujets d'intervention soumis par les intervenants ont essentiellement trait aux thèmes suivants :

- justification du Projet;
- mesures temporaires;
- choix de la solution retenue;
- catégorie d'investissement du Projet;
- coût du Projet.

2.1 JUSTIFICATION DU PROJET

[17] Le Transporteur explique que le Projet se situe dans un contexte marqué par la fermeture des centrales de Tracy, de La Citière et de Gentilly-2 combiné à la baisse importante de la prévision de la demande sur la Côte-Nord. Il soumet que cette situation accentue la sévérité de certains événements sur les lignes du corridor Manic-Québec, entraînant une dégradation de la fiabilité du réseau de transport, ce qui rend le Projet nécessaire.

[18] L'AHQ-ARQ remet en cause la suffisance de la démonstration de la nécessité de réaliser le Projet et d'agir rapidement.

[19] L'AQCIE-CIFQ remet aussi en question la nécessité du Projet sur la base des récentes prévisions du Distributeur concernant la demande d'électricité sur la Côte-Nord. L'intervenant note aussi que la problématique mise de l'avant dans la Demande n'avait pas été mentionnée dans le cadre de la demande d'autorisation du projet de ligne Chamouchouane – Bout-de-l'Île, alors que le Transporteur a fait la première analyse du Projet en 2014.

³ [RLRQ, c. R-6-01, r. 4.1.](#)

[20] NEMC entend, pour sa part, questionner les objectifs du Projet, les enjeux de fiabilité soulevés et les solutions proposées par le Transporteur.

[21] Le Transporteur souligne que le projet Chamouchouane – Bout-de-l'Île vise à répondre à des enjeux d'architecture et de stabilité de réseau bien différents de ceux visés par le Projet.

[22] Il ajoute qu'afin de respecter les critères de conception du réseau, et donc d'obtenir le niveau de fiabilité défini par ces derniers, la mise en service du Projet aurait dû être effectuée dès 2018. Le Transporteur soumet qu'il est nécessaire de démarrer les activités au début de 2019. Il souhaite ainsi qu'une décision à l'égard de la Demande soit rendue en janvier 2019.

[23] La Régie considère pertinent d'obtenir davantage d'informations sur les hypothèses, les critères et les normes pris en compte par le Transporteur pour justifier le Projet eu égard à son évaluation de la fiabilité du réseau et du corridor Manic-Québec. La Régie note que le Projet vise à assurer la stabilité du réseau de transport advenant l'un des deux événements suivants sur le corridor Manic-Québec :

- la perte temporaire simultanée de deux des six lignes à 735 kV à la suite d'un défaut;
- la perte d'une ligne lorsqu'une autre ligne est déjà retirée dans ce même corridor⁴ (les Évènements).

[24] **En conséquence, la Régie demande au Transporteur de fournir, dans son complément de preuve :**

- **les hypothèses que le Transporteur a utilisées pour identifier les besoins liés au Projet en matière de production, charge, exportation et importation;**
- **le schéma d'écoulement de puissance qui a été utilisé pour justifier le Projet.**

[25] **La Régie demande également au Transporteur de préciser spécifiquement quels sont ses critères de conception du réseau de transport, ceux du *Northeast***

⁴ Pièce [B-0005](#), p. 17.

Power Coordinating Council Inc. (NPCC)⁵ et les normes de fiabilité⁶ associées aux Événements sur lesquels il fonde la justification du Projet. Elle demande aussi au Transporteur de déposer les extraits pertinents à cet égard. La Régie demande au Transporteur de décrire les conditions de réseau liées à l'application de ces Événements, telles que la quantité de production raccordée ainsi que les besoins, en mégawatt, associés à la charge locale et aux clients du service de point à point.

[26] **Enfin, dans le but d'avoir une vue d'ensemble du réseau de transport, la Régie demande au Transporteur de produire, dans son complément de preuve, une carte du réseau intégré (lignes de transport à 735 kV et 450 kV), en y incluant les projets en chantier⁷ ainsi que le projet à l'étude au présent dossier.**

[27] Par ailleurs, en ce qui a trait à la prévision de la demande d'électricité utilisée par le Transporteur au soutien de la justification du Projet, l'AHQ-ARQ se demande s'il s'agit de la plus récente prévision du Distributeur, puisque la dernière date d'émission de prévision fournie au dossier est de 2017. L'intervenant s'interroge notamment sur la prise en compte, dans la prévision, des initiatives récentes du Distributeur qui pourraient réduire les besoins en pointe dans le sud de la province et les augmenter sur la Côte-Nord.

[28] L'AQCIE-CIFQ se questionne sur les extrapolations faites par le Transporteur dans l'évaluation de la prévision de la demande d'électricité sur la Côte-Nord, pour les pointes des hivers 2020-2021 et 2030-2031.

[29] SÉ-AQLPA soumet qu'il faut tenir compte de ce qu'il adviendrait de la prévision de la demande sur la Côte-Nord si certains efforts en développement économique portaient fruit et si l'essentiel de la demande pour usage cryptographique de chaînes de blocs devait se concrétiser dans le nord du réseau.

[30] Le Transporteur précise que l'évolution des prévisions de la demande d'électricité du Distributeur depuis 2010, déposée au présent dossier, inclut la plus récente prévision disponible au moment de la préparation de la Demande. Il ajoute qu'il n'avait alors pas

⁵ [Directory 1](#) – Design and Operation of the Bulk Power System.

⁶ Plus précisément la norme TPL-001-4 – Critères de comportement de la planification du réseau de transport-résultant de la refonte des normes TPL-001, TPL-002, TPL-003 et TPL-004, adoptée par la décision [D-2017-110](#) et mise en vigueur au Québec au 1^{er} octobre 2017.

⁷ À titre d'exemple, la Régie réfère le Transporteur à la carte fournie dans le cadre du dossier R-3887-2014, pièce [B-0018](#), p. 10, figure 3.

d'indication qu'une augmentation significative de la demande d'électricité sur la Côte-Nord était prévue.

[31] La Régie estime qu'il est pertinent d'inclure les prévisions de la demande les plus récentes au dossier. Elle demande au Transporteur d'obtenir du Distributeur une prévision de 2018 de la demande sur la Côte-Nord et d'ajuster le tableau 2 de la pièce B-0005⁸ en conséquence. Cette mise à jour, produite en complément de preuve, devra contenir l'explication de toute variation significative, le cas échéant, de la prévision par rapport à celle de 2017.

2.2 MESURES TEMPORAIRES

[32] L'AHQ-ARQ n'est pas convaincu de la nécessité de rendre une décision pour janvier 2019. Il note à cet égard que le Transporteur fera appel à des automatismes et à la limitation des transits en attendant la mise en service du Projet.

[33] La FCEI souhaite obtenir des clarifications sur l'historique des transits et de leurs limitations sur le corridor et les limitations anticipées en l'absence d'une nouvelle ligne. Elle veut aussi questionner le Transporteur sur la possibilité de recourir à des solutions alternatives, dont le maintien permanent des limitations de transit.

[34] Le Transporteur souligne que, bien qu'il fasse temporairement appel à des automatismes ou des limitations de transit pour garantir la stabilité de son réseau en attendant la mise en service du Projet, cela ne permet pas de respecter les critères de conception du réseau, alors que la réalisation du Projet le permet. Ainsi, la durée d'application des mesures temporaires doit être réduite au minimum.

[35] Il précise que le réseau est conçu « sans congestion », de manière à assurer que toute la production disponible puisse servir à l'alimentation de la demande. Il ajoute que toute solution limitant le transit n'est pas acceptable d'un point de vue des critères de conception du réseau. Par conséquent, le Transporteur ne juge pas pertinent d'étudier l'historique des transits et les limitations de transits anticipées.

⁸ Demande R-4052-2018, pièce [B-0005](#), p. 7.

[36] La FCEI répond que, même advenant le cas où le recours à des limitations de transits n'était pas retenu comme solution, les informations sur ces limitations sont pertinentes pour caractériser la problématique alléguée par le Transporteur.

[37] La Régie juge pertinentes, à l'étude du Projet, les informations relatives aux automatismes, aux limitations de transits et aux autres mesures temporaires auxquels le Transporteur prévoit faire appel en vue d'assurer la stabilité du réseau. Elle demande au Transporteur de préciser, dans son complément de preuve, la nature des mesures temporaires auxquelles il a fait appel depuis 2012 ainsi que la fréquence et la durée d'utilisation de chacune de ces mesures temporaires.

2.3 CHOIX DE LA SOLUTION RETENUE

[38] Le Transporteur retient la solution 1, qui constitue une solution technique structurante permettant de mettre en place une infrastructure optimale du réseau de transport, présentant par ailleurs les coûts globaux actualisés les plus faibles, tel qu'il les présente au tableau suivant⁹ :

Tableau 4
Comparaison économique des solutions
(M\$ actualisés 2018)

	Solution 1 Nouvelle ligne à 735 kV Micoua-Saguenay	Solution 2 Nouvelle ligne à 735 kV Outardes-Laurentides	Solution 3 Compensation série dans le corridor Manic-Québec
Investissements	585,7	929,0	277,5
Valeurs résiduelles	-67,9	-102,0	-2,7
Taxe sur les services publics	45,4	71,5	16,1
Charges d'exploitation Pertes électriques	222,6	—	571,4
Coûts globaux actualisés (CGA)	785,7	898,5	862,3

⁹ Pièce [B-0005](#), Tableau 4, p. 23.

[39] L'AHQ-ARQ et l'AQCIE-CIFQ soulignent que les coûts évités utilisés dans l'évaluation des pertes font l'objet d'une remise en question¹⁰. Les intervenants notent qu'une variation de l'évaluation des pertes pourrait faire en sorte que la solution 3 soit la plus économique. Ils considèrent ainsi opportun qu'une analyse de sensibilité soit effectuée. En particulier, l'AHQ-ARQ réfère au projet de Chamouchouane – Bout-de-l'Île, pour lequel il y aurait eu une surestimation des pertes. En se basant sur les évaluations soumises dans ce dernier projet et certaines informations plus récentes, l'AHQ-ARQ estime qu'une hypothèse de variation de 50 % des pertes lui paraît plausible.

[40] SÉ-AQLPA entend traiter du choix de la solution retenue, notamment quant à la comparaison des coûts, dont le coût des pertes, et à son impact structurant sur le réseau.

[41] Le Transporteur soumet que la méthode utilisée pour effectuer l'estimation d'écarts de pertes entre les différentes solutions est la même pour tous les projets d'investissement. Il souligne que l'AHQ-ARQ compare à tort les pertes différentielles présentées dans le cadre du projet Chamouchouane – Bout-de-l'Île à la valeur anticipée de la réduction des pertes qui découlera de la mise en service de la ligne. Il soumet que la réalisation d'une analyse de sensibilité de l'ordre de 50 % sur la quantité de pertes électriques lui apparaît arbitraire et exagérée. Le Transporteur soumet que les interrogations de l'intervenant quant à l'évaluation des pertes électriques et à certaines autres hypothèses de l'analyse économique, tel que le taux d'inflation, ne sont pas fondées et doivent être écartées.

[42] Enfin, le Transporteur précise que les coûts évités d'électricité en puissance et en énergie utilisés correspondent aux plus récents coûts évités du Distributeur disponibles lors de la préparation du dossier.

[43] De façon générale, la Régie considère que les questions traitant de la valeur des paramètres utilisés pour l'analyse économique, notamment des pertes électriques, des coûts évités et du taux d'inflation, sont pertinentes à l'examen du choix de la solution retenue.

[44] De façon plus spécifique, la Régie constate que la prise en compte des pertes est déterminante dans le choix de la solution retenue. Elle considère, par conséquent, prudent de requérir du Transporteur une analyse de sensibilité. Toutefois, elle estime qu'il revient

¹⁰ Décision [D-2018-025](#) (p. 62, par. 201 à 210).

principalement au Transporteur d'identifier les sources d'incertitude pouvant affecter leur évaluation.

[45] En conséquence, la Régie demande au Transporteur de fournir, dans son complément de preuve, une analyse de sensibilité relative aux pertes électriques associées à chacune des solutions envisagées sur la base du niveau d'incertitude qu'il estime raisonnable quant aux quantités de pertes en puissance et en énergie.

[46] La Régie demande également au Transporteur de produire une estimation de la variation des pertes en puissance et en énergie que procurerait chacune des solutions envisagées par rapport au réseau de transport actuel. La valeur actualisée associée à ces variations de pertes électriques devra aussi être fournie.

2.4 CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT DU PROJET

[47] L'AHQ-ARQ note que le Transporteur inscrit le Projet dans la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service », alors qu'il vise à maintenir la « Fiabilité du réseau de transport ». Il comprend toutefois que le Projet vise à répondre à une augmentation de la demande d'électricité dans le sud de la province.

[48] L'AQCIE-CIFQ dit comprendre que la solution 3 pourrait être suffisante, mais que le Projet, dont les investissements sont plus élevés que ceux de la solution 3, serait motivé par d'éventuelles intégrations de nouvelles productions. L'intervenant est d'avis qu'il faudrait attendre la décision à être rendue dans le dossier R-3888-2014 relativement à la définition de la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service » avant de conclure que les investissements relatifs à la Demande doivent être entièrement intégrés à la base de tarification.

[49] La FCEI entend traiter de la caractérisation de la problématique liée au Projet en obtenant certaines clarifications.

[50] NEMC compte vérifier si le Projet apportera de la capacité excédentaire pour des besoins futurs. Elle souhaite valider la catégorie d'investissement du Projet pour s'assurer que les clients du service de transport n'aient pas à payer pour une utilisation future du réseau qui pourrait être attribuable à d'autres clients.

[51] Enfin, SÉ-AQLPA soutient que le Projet résulte de mises en service à venir à la Romaine et qu'il pourrait par conséquent être associé à la catégorie d'investissement « Croissance des besoins de la clientèle ». Le cas échéant, il validera s'il est possible de récupérer une contribution de la part du « Producteur¹¹ ». De plus, il souligne que le Projet structure à l'avance le réseau d'une manière qui facilite l'intégration future de la production de Petit-Mécatina, auquel cas le Projet pourrait aussi être considéré en croissance.

[52] Par ailleurs, l'intervenant allègue que toutes les ressources investies, la quantité et la localisation des charges et les pertes servent à établir les schémas d'écoulement de puissance du réseau permettant d'établir les besoins d'équipements du réseau à des fins de transport dans le respect des critères de fiabilité. Il précise que les éléments à l'origine du Projet sont nettement plus complexes que les aspects couverts par le Transporteur dans sa preuve, soit la diminution de la demande sur la Côte-Nord et la fermeture des centrales de Tracy, de La Citière et de Gentilly-2 en 2012.

[53] En réponse à l'AHQ-ARQ, le Transporteur précise que la demande d'électricité dans le sud de la province n'a pas d'impact sur la quantité d'électricité transportée par les lignes à 735 kV du corridor Manic-Québec et que cette dernière dépend des quantités de production et de consommation qui sont raccordées aux postes à 735 kV situés au nord-est du corridor, soit en amont de ce dernier. Le Transporteur estime que l'examen proposé par l'intervenant n'est pas fondé et doit être écarté.

[54] Le Transporteur rappelle que, comparativement aux autres solutions étudiées, le Projet s'avère optimal au plan technico-économique eu égard au maintien de la fiabilité du réseau de transport.

[55] Par ailleurs, il précise que la baisse importante de la prévision de la demande sur la Côte-Nord est postérieure aux études d'intégration du complexe de la Romaine. Il ajoute que les études d'intégration du complexe de la Romaine ont permis de déterminer les équipements requis et suffisants pour faire transiter l'ensemble de la production du complexe qui ont notamment fait l'objet du dossier R-3887-2014.

¹¹ Hydro-Québec dans ses activités de production.

[56] Le Transporteur estime également que la suggestion de l'AQCIE-CIFQ relative à l'attente d'une décision dans le dossier R-3888-2014 doit être écartée de l'étude de la Demande.

[57] Enfin, le Transporteur souligne qu'il n'a aucune demande pour l'intégration future de la production de Petit-Mécatina.

[58] La Régie considère que les questions relatives à la catégorie d'investissement dans laquelle le Projet s'inscrit est un sujet pertinent, y incluant la validation des positions des participants relatives à l'impact de la demande dans le sud de la province.

3. PROCÉDURE DE TRAITEMENT DU DOSSIER

[59] Après examen des arguments des participants en lien avec la possibilité de tenir une audience orale, la Régie en vient à la conclusion qu'une telle audience sera utile à l'examen de la Demande.

4. BUDGET DE PARTICIPATION

[60] Les intervenants pourront déposer une demande de paiement de frais pour leur participation à l'examen de la Demande. Le montant des frais octroyés sera déterminé en tenant compte des normes et barèmes prévus au Guide de paiement des frais 2012 et selon l'appréciation que fera la Régie du caractère nécessaire et raisonnable des frais engagés, eu égard à la nature et aux implications de la demande, ainsi que du caractère utile de la participation de l'intervenant.

[61] La Régie demande aux intervenants qui prévoient déposer une demande de paiement de frais de déposer leur budget de participation au plus tard le **18 septembre 2018, à 12 h**¹².

5. ÉCHÉANCIER

[62] Pour le traitement de la Demande, la Régie fixe l'échéancier suivant :

Le 20 septembre 2018, à 12 h	Dépôt des compléments de preuve par le Transporteur
Le 25 septembre 2018, à 12 h	Dépôt des demandes de renseignements au Transporteur
Le 10 octobre 2018, à 12 h	Dépôt des réponses du Transporteur aux demandes de renseignements
Le 25 octobre 2018, à 12 h	Dépôt des mémoires des intervenants et des commentaires des autres personnes intéressées
Le 5 novembre 2018, à 12 h	Dépôt des demandes de renseignements aux intervenants
Le 12 novembre 2018, à 12 h	Dépôt des réponses des intervenants aux demandes de renseignements
14 et 15 novembre et 16 novembre, si nécessaire	Période réservée pour l'audience

[63] Par ailleurs, tel que prévu au Guide, tout intervenant qui choisit de mettre fin à son intervention dans le présent dossier doit indiquer son intention de le faire et soumettre ses conclusions à la Régie au plus tard le **25 octobre, à 12 h**.

¹² L'AQCIE-CIFQ a joint à sa demande un budget de participation en supposant que la Demande serait traitée par voie de consultation. L'intervenant est invité à déposer un budget de participation amendé tenant compte du mode procédural retenu dans la présente décision.

[64] **Considérant ce qui précède,**

La Régie de l'énergie :

ACCUEILLE les demandes d'intervention de l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ, la FCEI, NEMC et SÉ-AQLPA;

ORDONNE au Transporteur de déposer les compléments de preuve demandés à la section 2 de la présente décision;

FIXE l'échéancier de traitement de la Demande, tel que décrit à la section 5 de la présente décision;

ORDONNE aux participants de se conformer à tous les autres éléments décisionnels contenus à la présente décision;

DONNE les instructions suivantes aux participants :

- déposer leur documentation écrite par le biais du Système de dépôt électronique de la Régie, conformément aux prescriptions y afférentes;
- transmettre leur documentation écrite en huit copies au Secrétariat de la Régie, avec copie au Transporteur;
- transmettre leurs données chiffrées en format Excel.

Esther Falardeau

Régisseur

Représentants :

Association Hôtellerie Québec et Association des restaurateurs du Québec (AHQ-ARQ), représentée 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 Pierre Pelletier;

Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (section Québec) (FCEI), représentée par M^e André Turmel;

Hydro-Québec représentée par M^e Yves Fréchette;

Nalcor Energy Marketing Corporation (NEMC), représentée par M^e Paule Hamelin et M^e Nicolas Dubé;

Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (SÉ-AQLPA), représenté par M^e Dominique Neuman.