

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2009-139

R-3669-2008
Phase 2

21 octobre 2009

PRÉSENTS :

Richard Carrier
Lucie Gervais
Jean-François Viau
Régisseurs

Hydro-Québec
Demanderesse

et

Intervenants dont les noms apparaissent ci-après

**Décision concernant la recevabilité des rapports
d'expertise déposés par le Transporteur**

*Demande de modification des tarifs et conditions des
services de transport d'Hydro-Québec au 1^{er} janvier 2009 -
Phase 2*

Intervenants :

- Association coopérative d'économie familiale de Québec (ACEF de Québec);
- Énergie Brookfield Marketing Inc. (EBMI);
- Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME);
- Newfoundland and Labrador Hydro (NLH);
- Ontario Power Generation (OPG);
- Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ);
- Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (S.É./AQLPA);
- Union des consommateurs (UC);
- Union des municipalités du Québec (UMQ).

1. INTRODUCTION

[1] Le 30 juin 2009, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) annonce son intention de déposer deux rapports d'expertise afin de répondre aux conclusions soumises en preuve par certains intervenants.

[2] Le 3 juillet 2009, la Régie informe les intervenants qu'ils pourront soumettre leurs observations sur la recevabilité de ces rapports d'expertise au plus tard le 10 juillet 2009.

[3] Ce même jour, le Transporteur dépose, à titre de contre-expertises, les rapports de M. Judah Rose et du Dr Ren Orans.

[4] Le 10 juillet 2009, la Régie reçoit les objections et observations des intervenants sur la recevabilité des rapports. Le 14 juillet 2009, le Transporteur présente ses commentaires. Le 15 juillet 2009, la Régie reçoit les répliques de NLH et EBMI. La demande est prise en délibéré à cette date.

[5] Par la présente décision, la Régie se prononce sur la recevabilité des rapports d'expertise déposés par le Transporteur.

2. DEMANDE

OBJECTIONS ET OBSERVATIONS DES INTERVENANTS

[6] L'ACEF de Québec n'a pas d'objection à la recevabilité des rapports d'expertise. Cependant, l'intervenante soumet que la Régie devrait accorder aux intervenants le temps nécessaire pour analyser cette preuve et leur permettre de soumettre une preuve complémentaire pour répondre à ces expertises.

[7] EBMI invoque que le principe applicable en matière de contre-preuve est que celle-ci ne doit porter que sur des sujets nouveaux apportés en défense. La contre-preuve ne doit pas être l'occasion d'améliorer une preuve qui aurait dû se faire en preuve principale ou encore permettre à un demandeur de scinder sa preuve en deux en fonction des arguments soumis en défense.

[8] Selon EBMI, la Régie doit se demander si les contre-expertises proposées portent véritablement sur des sujets nouveaux qui n'auraient pas pu être abordés lors du dépôt de la preuve principale.

[9] EBMI soumet que le rapport de M. Rose n'aborde aucun des sujets nouveaux soulevés par les intervenants et doit donc être jugé irrecevable.

[10] Quant au rapport du Dr Orans, EBMI estime que seuls les paragraphes 3.3 et 4 du rapport devraient être jugés recevables.

[11] EBMI soumet que l'intention du Transporteur « d'éclairer la Régie le mieux possible » aurait dû se matérialiser dès le début du processus tarifaire par le dépôt d'une preuve complète et appropriée. De plus, le Transporteur se devait de respecter les règles procédurales établies, incluant le principe d'équité procédurale. En effet, les intervenants doivent pouvoir connaître toute la preuve du Transporteur avant d'y répondre.

[12] Le GRAME recommande à la Régie de s'assurer que les contre-expertises déposées par le Transporteur soient bien de la nature d'une contre-preuve avant d'en accepter le dépôt.

[13] NLH demande le rejet complet des contre-expertises déposées par le Transporteur. Cette preuve, présentée à titre de contre-preuve, constitue une tentative par le Transporteur de bonifier sa demande initiale. NLH fait valoir qu'il n'existe aucun précédent à la Régie où une entité réglementée a obtenu la permission de présenter une contre-preuve avant le début de l'audience.

[14] Selon l'intervenante, si la Régie devait permettre le dépôt du rapport de M. Rose, cette preuve devrait être limitée à la partie 4 du rapport, soit celle relative aux témoignages écrits des autres experts.

[15] NLH fait également valoir qu'il ne serait pas efficace de permettre aux parties d'ajouter continuellement de nouveaux éléments de preuve portant sur des faits dont ils ont déjà traité.

[16] Le RNCREQ et l'UC soumettent que le rapport d'expertise de M. Rose ne constitue pas une contre-expertise, mais une simple bonification de la preuve du Transporteur. Il ne traite pas sérieusement ni ne contredit directement, avec des éléments nouveaux, les points soulevés par les preuves des experts des intervenants.

[17] Le RNCREQ et l'UC s'objectent à ce qu'il soit permis au Transporteur de bonifier sa preuve à la suite du dépôt des preuves des intervenants. Une telle façon de procéder met à risque tout le processus réglementaire, ainsi que le bon déroulement du présent dossier et des dossiers futurs.

[18] S.É./AQLPA commente uniquement la recevabilité du rapport d'expertise de M. Rose. L'intervenant est d'avis que la Régie devrait d'abord s'interroger sur la justesse de la qualification de ce rapport d'expertise en tant que contre-preuve, plutôt que comme un simple complément à la preuve initiale déposée tardivement. Selon l'intervenant, l'expertise dépasse le simple cadre d'une contre-preuve. Le Transporteur aurait dû inclure une telle expertise dans sa preuve initiale ou, subsidiairement, demander à la Régie la permission de déposer tardivement une preuve initiale supplémentaire.

[19] S.É./AQLPA ne demande pas le rejet de cette expertise, mais simplement le rétablissement des droits procéduraux des intervenants de poser des demandes de renseignements écrites au Transporteur au sujet de cette expertise et d'y répondre dans leur propre preuve. L'intervenant ajoute qu'il est dans l'intérêt public que la Régie puisse prendre connaissance de cette preuve.

COMMENTAIRES DU TRANSPORTEUR

[20] Selon le Transporteur, une contre-preuve est admissible si elle est requise pour répondre à une nouvelle preuve soulevée pour la première fois par la partie adverse en cours d'instance. Les preuves par témoignages d'experts sur l'appendice K et sur les écarts de réception et les écarts de livraison sont nouvelles et le Transporteur a le droit de les contrer par des contre-expertises.

[21] Les craintes des intervenants de ne pouvoir transmettre aux experts les demandes de renseignements habituelles ne sauraient fonder une opposition valable à la recevabilité en preuve des contre-expertises. Il s'agit là d'un droit procédural que la Régie pourra choisir de leur accorder lorsque cette contre-preuve sera admise.

[22] Les rapprochements que certains intervenants font avec les règles de preuve appliquées par les tribunaux civils, les cours pénales et criminelles et la jurisprudence qu'ils citent à cet égard sont inapplicables en l'instance. Dans l'exercice de sa compétence comme organisme de régulation économique, la Régie est maître de sa procédure et de ses règles de preuve. Les articles 49 et 50 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*¹ accordent expressément à la Régie cette latitude quant à l'admission au dossier d'éléments de preuve qu'elle estimerait utiles et pertinents.

[23] Enfin, le Transporteur réitère son droit incontestable de répondre aux preuves des intervenants sur un point non expressément prévu ou inclus dans sa preuve en chef par ses contre-expertises. Il soumet également qu'il est dans l'intérêt de la Régie d'avoir devant elle la preuve la plus complète et exhaustive possible. De son point de vue, les nouveaux éléments de preuve présentés par les intervenants pourront mieux être appréciés par la Régie à la lumière des contre-expertises produites par le Transporteur. Les intervenants ne devraient pas priver ainsi la Régie du dossier le plus complet possible.

¹ (2006) 138 G.O. II, 2279.

3. OPINION DE LA RÉGIE

[24] La Régie doit déterminer si les deux contre-expertises déposées par le Transporteur sont admissibles en preuve dans le présent dossier, en tout ou en partie. Le Transporteur qualifie le témoignage écrit de M. Rose comme étant une contre-expertise qui fait suite aux rapports soumis respectivement par le Dr Robert Sinclair pour NLH, M. William Marshall pour EBMI et M. Philip Raphals pour le RNCREQ/UC sur la question de l'inclusion d'un appendice K au texte des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (Tarifs et conditions). Quant à la contre-expertise du Dr Orans, le Transporteur précise qu'elle porte sur la tarification des services complémentaires d'écart de livraison et d'écart de réception traitée, entre autres, par le témoin d'EBMI.

[25] La Régie constate que plusieurs commentaires portent sur les critères de recevabilité d'une contre-preuve qui devraient s'appliquer à l'admissibilité des documents en cause.

[26] La Régie est d'avis qu'à ce stade du dossier, les contre-expertises déposées par le Transporteur ne peuvent être qualifiées de contre-preuve. En effet, selon la procédure usuelle, une demande d'autorisation de dépôt d'une contre-preuve est généralement soumise par un demandeur une fois que sa preuve principale et celles des autres participants ont été entendues.

[27] C'est d'ailleurs ce qui ressort de la décision D-99-54 citée par le GRAME et NHL dans leurs commentaires :

« La Régie désire rappeler aux intervenants que la contre-preuve, de par sa nature, ne doit pas constituer une répétition de la preuve principale auparavant close. De plus, un intervenant ne peut scinder sa propre preuve et présenter en contre-preuve des éléments qu'il aurait pu présenter en preuve principale. [...] »²
[nous soulignons]

[28] La preuve principale du Transporteur n'étant pas close à ce stade-ci du dossier, la Régie considère qu'elle est saisie d'une demande de dépôt d'une preuve additionnelle.

² Décision D-99-54, dossier R-3399-98, page 3.

[29] Il n'existe aucune règle particulière qui restreint le droit d'un participant de demander l'autorisation à la Régie de déposer une contre-expertise dans le but de contredire les conclusions d'une autre expertise. La Régie est d'avis que l'admissibilité des contre-expertises du Transporteur à ce stade-ci du dossier doit être jugée en fonction des critères de pertinence et de nécessité au présent dossier.

[30] La Régie peut également prendre en compte l'impact de l'admission d'une telle preuve sur le bon déroulement du dossier. Elle note toutefois l'absence, en date de la prise en délibéré de la présente demande, d'allégations de préjudice ou d'inconvénients substantiels pouvant découler d'un délai dans le déroulement de l'audience qui serait occasionné par l'acceptation de la demande. La Régie juge d'ailleurs que ce même élément n'est plus contraignant, dans la mesure où elle a accordé le report de l'audience dans sa décision D-2009-097 rendue le 22 juillet 2009.

Admissibilité du rapport du Dr Orans

[31] Le Transporteur a retenu les services du Dr Orans afin de répondre à certains aspects des rapports d'expertise de MM. Marshall et Raphals portant sur la tarification des services complémentaires d'écart de livraison et d'écart de réception.

[32] Selon la Régie, le rapport du Dr Orans constitue une réponse aux témoignages écrits de ces deux experts et est pertinent au débat.

[33] Bien que certains passages de cette preuve auraient pu être présentés dans la preuve initiale du Transporteur, la Régie ne juge pas opportun de les rejeter, considérant que ces propos forment un tout reflétant l'opinion de l'auteur du rapport.

[34] La Régie considère également que cette preuve est nécessaire afin de lui permettre de rendre une décision éclairée sur les services complémentaires d'écart de réception et d'écart de livraison, plus particulièrement sur la formule de prix qu'elle doit approuver.

[35] En conséquence, la Régie juge que le rapport du Dr Orans est admissible en preuve.

Admissibilité du rapport de M. Rose

[36] Le Transporteur a retenu les services de M. Rose afin de répondre à certains aspects des rapports d'expertise du Dr Sinclair et de MM. Marshall et Raphals sur la question de l'inclusion d'un appendice K au texte des Tarifs et conditions.

[37] Certains intervenants prétendent que le Transporteur cherche à bonifier sa preuve initiale par le dépôt de cette contre-expertise. Selon eux, cette preuve aurait dû faire partie de la preuve initiale.

[38] La Régie est d'avis que le Transporteur aurait effectivement pu déposer une preuve d'expert, dès son dossier initial, pour appuyer sa décision de ne pas inclure un Appendice K à son texte des Tarifs et conditions. Toutefois, dans le cadre du présent dossier, la Régie ne peut exclure, pour ce seul motif, une preuve qu'elle juge pertinente et utile à ses délibérations.

[39] Par ailleurs, bien qu'une seule section du rapport, soit la section IV, traite spécifiquement des rapports d'expertise des autres intervenants, le rejet proposé de certaines parties du rapport aurait pour effet de priver la Régie d'éléments nécessaires à la compréhension de ce rapport. Selon la Régie, il s'agit d'une preuve pertinente portant sur un sujet important et susceptible de contribuer à sa prise de décision.

[40] La Régie juge ainsi que le rapport de M. Rose est admissible en preuve.

[41] Cependant, afin de respecter les règles d'équité procédurale, les intervenants doivent avoir l'opportunité de répondre à ces preuves jugées admissibles. En conséquence, la Régie permettra aux intervenants de transmettre des demandes de renseignements écrites sur les deux rapports de contre-expertise et de déposer une preuve amendée, le cas échéant, selon un calendrier qui sera fixé ultérieurement, à la suite de la rencontre préparatoire prévue à la décision D-2009-097.

[42] La Régie précise également que la décision d'admettre en preuve les deux rapports en question est prise sous réserve du droit des intervenants de contester la demande de reconnaissance du statut d'expert de M. Rose et du Dr Orans.

Pour ces motifs,

La Régie de l'énergie :

AUTORISE le dépôt des pièces B-110, HQT-12, document 1 (en liasse) et B-110, HQT-12, document 2 (en liasse).

Richard Carrier
Régisseur

Lucie Gervais
Régisseur

Jean-François Viau
Régisseur

Représentants :

- Association coopérative d'économie familiale de Québec (ACEF de Québec) représentée par M^e Denis Falardeau;
- Énergie Brookfield Marketing Inc. (EBMI) représentée par M^e Paule Hamelin et M^e Pierre Legault;
- Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME) représenté par M^e Geneviève Paquet;
- Hydro-Québec représentée par M^e F. Jean Morel et M^e Carolina Rinfret;
- Newfoundland and Labrador Hydro (NLH) représentée par M^e André Turmel;
- Ontario Power Generation Inc. (OPG) représentée par M^e Louise Cadieux;
- Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) représenté par M^e Annie Gariépy;
- Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (S.É./AQLPA) représenté par M^e Dominique Neuman;
- Union des consommateurs (UC) représentée par M^e Hélène Sicard;
- Union des municipalités du Québec (UMQ) représentée par M^e Steve Cadrin.