

Le 30 juillet 2010

Par courriel et poste

Me Véronique Dubois
Secrétaire
RÉGIE DE L'ÉNERGIE
800, Place Victoria, bureau 255
C.P. 001, Tour de la Bourse
Montréal (Québec) H4Z 1A2

Catherine Lambert
Avocate

Hydro-Québec – Affaires juridiques
4^e étage
75, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec) H2Z 1A4

Tél. : (514) 289-2211, poste 2025
Télec. : (514) 289-3719
C. élec. : lambert.catherine2@hydro.qc.ca

OBJET : *Demande d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité afin d'obtenir l'autorisation requise pour l'acquisition et la construction d'immeubles ou d'actifs destinés au transport de l'électricité - Projet du Transporteur relatif à la nouvelle ligne biterne à 120 kV entre les postes de Beauceville et de Ste-Marie*
Dossier de la Régie: R-3735-2010
Notre dossier : R000361 CL

Chère consoeur,

La présente constitue la réponse d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») aux observations écrites de l'intéressée l'ACEF de l'Outaouais (« ACEFO ») et à l'argumentation du procureur des intéressées Stratégies énergétiques et l'Association québécoise de la lutte contre la pollution atmosphérique (« S.É.-AQLPA ») dans le cadre du dossier décrit en objet.

Les documents déposés par l'ACEFO et S.É.-AQLPA font suite à l'Avis aux personnes intéressées affiché le 5 juillet dernier (l'« Avis »), par lequel la Régie de l'énergie (la « Régie ») a invité les personnes intéressées à soumettre des observations écrites qui devaient être conformes aux dispositions de l'article 10 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie* (le « Règlement »).

ACEFO

Le 23 juillet 2010, l'ACEFO a déposé ses observations écrites préparées le 17 juillet 2010 par M. Mounir Gouja. Le Transporteur note que ces observations n'étaient accompagnées d'aucune description de la nature de l'intérêt de l'ACEFO dans ce dossier, tel que requis à l'article 10 du Règlement.

Aux fins de concordance, le Transporteur traitera des quatre sujets abordés par l'ACEFO dans ses observations écrites et ce, dans le même ordre.

A) Contribution du Distributeur et du Transporteur aux investissements

Dans ses observations écrites, l'ACEFO a noté que le Transporteur ne considère pas de besoins de transport pour son projet relatif à la nouvelle ligne biterne à 120 kV entre les postes de Beauceville et de Ste-Marie (le « Projet ») puisqu'il est en amont des postes satellites. Cependant, l'ACEFO s'interroge sur la « *possibilité de prendre en compte dans la contribution aux investissements les éventuels clients point à point qui pourraient utiliser la ligne dans le futur* » (page 5).

Le Transporteur souligne que le présent Projet s'inscrit dans la catégorie « croissance des besoins de la clientèle » pour l'alimentation de la charge locale. Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le « Distributeur »), conformément à la Partie IV des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*, est le client du Transporteur responsable de ces nouvelles charges. Par conséquent et puisque le Projet est en amont des postes satellites, le Distributeur contribuera à l'ensemble des coûts du Projet.

À cet effet, le Transporteur se réfère au projet de remplacement de la ligne entre les postes Notre-Dame et Berri dans lequel l'ensemble des coûts de la catégorie d'investissements « croissance des besoins de la clientèle » a donné lieu à une contribution du Distributeur, puisque le Transporteur ne considérerait pas de besoins de transport pour ce projet étant donné qu'il était en amont des postes satellites (R-3718-2009, HQT-1, Document 1, page 27).

B) Sécurisation du poste de Ste-Marie contre le verglas

Sous cette rubrique, l'ACEFO s'interroge sur la possibilité de faire supporter par tous les clients du Transporteur les coûts de sécurisation du poste de Ste-Marie.

Le Transporteur rappelle que l'objectif du Projet est d'augmenter la capacité du réseau à 120 kV entre les postes sources de Beauceville et de la Chaudière afin de répondre aux besoins de croissance de la charge du Distributeur. Le Projet permet également de sécuriser le poste de Ste-Marie contre le verglas en ce que la nouvelle ligne biterne à 120 kV sera construite selon les critères de résistance aux charges climatiques de vent et de verglas. Puisque la construction de la ligne tiendra compte des nouveaux critères de sécurisation, les investissements reliés à la sécurisation ne sont pas dissociables ou identifiables de l'ensemble du Projet. Tel qu'indiqué par le Transporteur dans un dossier antérieur (R-3707-2009, HQT-2, Document 1, R8.1), les postes alimentés par des lignes sécurisées se retrouvent par le fait même sécurisés sans qu'il soit généralement nécessaire d'effectuer des travaux reliés à la sécurisation des postes.

Par ailleurs, le Transporteur tient à spécifier que dans l'éventualité où le volet de sécurisation était indépendant et dissociable de l'objectif principal, ce volet serait identifié et présenté sous la classification « Maintien et amélioration de la qualité de service - Sécurisation ».

C) Plan d'évolution du réseau Chaudière-Beauceville non soumis à l'approbation de la Régie

L'ACEFO constate que le Transporteur n'a pas soumis à l'approbation de la Régie le Plan d'évolution du réseau Chaudière-Beauceville (le « Plan ») dans son entièreté.

Avec respect pour l'avis contraire, il est de la prérogative du Transporteur de déterminer quels sont les projets qu'il désire construire et dans quel ordre, dans la mesure où il demande l'autorisation de la Régie en vertu de l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, aux conditions et dans les cas qu'elle a fixés par son *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie (2001)*. Selon ces dispositions et ce, pour les projets d'investissement de 25 millions de dollars et plus comme celui en cause, la Régie est appelée à approuver des projets liés à des objectifs spécifiques plutôt que la planification intégrée du réseau du Transporteur.

Toutefois, le Transporteur souligne qu'il a déposé, sous pli confidentiel, le Plan au soutien de sa demande. Le Plan représente les projets nécessaires dans une perspective intégrée de développement à long terme (30 ans) du réseau qui rencontre à la fois les besoins du Distributeur et du Transporteur, comme ce dernier le mentionne à la pièce HQT-1, Document 1 (page 9). Le Plan permet à la Régie et aux intervenants de bien situer le Projet dans le cadre de la stratégie plus globale d'interventions prévues dans cette région par le Transporteur.

D) Ligne monoterne avec bonifications

L'ACEFO souhaite que le Transporteur présente une option « ligne monoterne bonifiée » dans le cadre du présent Projet.

Le Transporteur rappelle que cette option avait été rejetée par le milieu lors des consultations publiques. Tel que mentionné dans la preuve au soutien du Projet (HQT-1, Document 1, pages 15-16), face aux risques de mettre en chantier un projet sans l'appui des intervenants du milieu, et considérant que les coûts de cette ligne monoterne avec les bonifications sont comparables aux coûts d'une ligne biterne, le Transporteur a pris la décision d'opter pour une solution modifiée, soit une ligne biterne en acier.

Par ailleurs, le Transporteur tient à souligner le passage suivant de la décision D-2009-109 de la Régie (dossier R-3696-2009):

« [56] La Régie rappelle que dans le cadre réglementaire actuel, le choix de la solution et le choix de l'alternative ou des alternatives présentées au dossier sont les prérogatives du demandeur. »

(nos soulignés)

S.É.-AQLPA

Dans un premier temps, le Transporteur constate que les documents déposés par S.É.-AQLPA ne sont pas conformes à l'Avis. En effet, au lieu de déposer des observations écrites, tel que demandé par la Régie, S.É.-AQLPA ont transmis une argumentation et un rapport d'expertise. Qui plus est, ces deux derniers documents ont été envoyés tardivement et sans justification quant à ce retard. Le Transporteur a reçu l'argumentation et le rapport d'expertise de S.É.-AQLPA le 26 juillet 2010 en matinée alors que le délai prescrit par la Régie dans son Avis était le 23 juillet 2010 à midi.

Avec égards, le Transporteur note que l'argumentation n'était accompagnée d'aucune description de la nature de l'intérêt de S.É.-AQLPA dans ce dossier, tel que requis à l'article 10 du Règlement. De plus, le Transporteur ne voit pas en quoi les quatre préoccupations soulevées par S.É.-AQLPA sont liées spécifiquement à l'environnement et au développement durable. D'ailleurs, le Projet ne comporte aucun impact significatif en matière environnementale et la solution retenue répond aux préoccupations du milieu. Par conséquent, le Transporteur soutient que les recommandations de S.É.-AQLPA dépassent leur champ d'expertise privilégié.

Le Transporteur soumet donc que les documents de S.É.-AQLPA devraient être rejetés par la Régie en raison de leur non-conformité quant au format, de leur tardiveté et en l'absence d'une démonstration de l'intérêt de ces personnes intéressées.

Nonobstant ce qui précède et aux fins de la présente réponse, le Transporteur traitera des quatre préoccupations de S.É.-AQLPA dans l'ordre dans lequel elles sont présentées dans l'argumentation de leur procureur, avant de contester la demande de reconnaissance du statut de témoin expert de M. Jean-Claude Deslauriers.

A) Fiabilité et sécurité du réseau régional Chaudière-Beauceville

Le Transporteur prend note que S.É.-AQLPA reconnaissent que le Projet satisfait aux objectifs de fiabilité et de sécurisation. Il ajoute cependant que ce Projet répond à ces objectifs non seulement dans l'immédiat, mais également dans une perspective à long terme, tel qu'il appert du Plan qui couvre une période de 30 ans.

Pour ce qui est du scénario alternatif proposé par S.É.-AQLPA, le Transporteur souligne que la construction d'un poste à 230 kV/120 kV à Ste-Marie ne fait pas partie du Projet ni du Plan. Les solutions proposées par le Transporteur dans le présent dossier visent à optimiser et à répondre aux problématiques du réseau actuel à 120 kV. De plus, le Transporteur est maître de proposer et analyser les solutions qu'il considère envisageables dans les circonstances, tel qu'indiqué à la décision D-2009-109 citée plus haut.

Avec respect pour l'avis contraire, le Transporteur maintient qu'il a produit auprès de la Régie toute l'information requise et pertinente à l'étude de sa demande, y incluant les autres solutions envisagées dans le cadre de ce dossier. En conséquence, le Transporteur soumet qu'il n'a pas à évaluer le scénario alternatif proposé par S.É.-AQLPA.

B) Corridors

Dans cette section de leur argumentation, S.É.-AQLPA reconnaissent le bien-fondé de la décision du Transporteur d'avoir retenu le projet de ligne biterne. En effet, tel qu'indiqué dans la preuve au soutien du Projet, la construction de cette nouvelle ligne optimise le corridor existant dans une perspective à long terme.

C) Minimisation des pertes

S.É.-AQLPA reconnaissent que le présent Projet occasionne moins de pertes que l'autre solution envisagée par le Transporteur. Ce dernier soumet que l'écart au niveau des pertes différentielles entre le Plan et le document descriptif de la solution 1 (HQT-1, Document 1) n'est pas pertinent en l'espèce puisque les pertes différentielles sont soumises à titre comparatif seulement. Par ailleurs, le Transporteur mentionne qu'il a déjà présenté à la Régie dans différents dossiers la méthodologie de calcul des pertes électriques et qu'elle est à même d'analyser cet élément.

Finalement, le Transporteur soumet qu'il a produit au soutien de la présente demande tous les renseignements requis aux fins d'analyse par la Régie et ce, conformément aux dispositions applicables.

D) Intégration des parcs éoliens

S.É.-AQLPA ont indiqué dans cette section de l'argumentation que le Projet permettra d'intégrer adéquatement au réseau les parcs éoliens. Le Transporteur souligne que le Projet est indépendant de l'intégration au réseau des parcs éoliens.

E) Contestation de la demande de reconnaissance du statut de témoin expert

Le Transporteur s'interroge sérieusement sur la nécessité et la pertinence de l'implication de M. Deslauriers à titre de témoin expert dans le présent dossier. En effet, selon l'Avis, la Régie a décidé de traiter la demande du Transporteur sur dossier et elle a permis aux personnes intéressées de soumettre des observations écrites. En vertu de l'article 29 du Règlement, seul un participant peut requérir formellement les services d'un témoin expert ou d'un expert-conseil. Or, la personne qui dépose des observations écrites est définie au Règlement comme « *tout intéressé [...] sans être intervenant au dossier* » tandis qu'un participant est défini comme « *le demandeur et l'intervenant* ». Il en découle que S.É.-AQLPA ne pouvaient retenir les services d'un témoin expert dans le cadre du présent dossier. Qui plus est, S.É.-AQLPA ne pouvaient mandater M. Deslauriers ni déposer un rapport d'expertise avant même que le statut d'expert de ce dernier soit reconnu (article 29 du Règlement).

Devant une situation à toutes fins pratiques identique, la Régie avait mentionné ce qui suit aux pages 2 et 3 de sa décision interlocutoire D-2007-10 (dossier R-3619-2006) avant de rejeter la demande de reconnaissance du statut d'expert-conseil de M. Deslauriers:

« Dans sa lettre procédurale du 26 janvier 2007, la Régie a précisé le mode de traitement de la demande du Transporteur. Elle a clairement indiqué qu'elle ne tiendrait pas une audience publique pour traiter la demande du Transporteur et, qu'à moins d'indication contraire, elle procéderait à un examen sur dossier sans solliciter ni recevoir d'intervention. Elle a cependant permis aux personnes intéressées de lui soumettre des observations dans un délai donné. Il va de soi qu'elle n'entendait donc pas procéder à la reconnaissance d'experts comme si elle tenait une audience avec des intervenants.

Dans le cas présent, AQLPA/S.É. n'est donc pas un participant au sens du Règlement, c'est-à-dire un intervenant, mais un simple observateur. De plus, même s'il avait été reconnu à titre d'intervenant, les motifs qu'il invoque pour justifier le travail de son consultant avant le dépôt de sa demande de reconnaissance comme expert-conseil ne sauraient être retenus.

L'article 29 du Règlement prévoit ceci :

« 29. Lorsqu'un participant prévoit requérir les services d'un témoin expert ou d'un expert-conseil, il doit demander par écrit une reconnaissance de son statut.

*La demande visant l'expert-conseil doit être transmise à la Régie et aux participants dans un délai raisonnable avant la séance de travail ou avant de lui donner mandat de l'assister aux fins de l'étude d'une demande. »
(nous soulignons)*

Ainsi, même un participant ne peut mettre la Régie devant un fait accompli, soit utiliser un expert-conseil avant que son statut ne soit reconnu et s'attendre ensuite à ce que les frais qui en découlent soient à la charge des consommateurs. »

Subsidiairement, dans l'éventualité où S.É.-AQLPA pouvaient retenir les services d'un expert nonobstant ce qui précède, le Transporteur conteste la reconnaissance de M. Deslauriers comme témoin expert sur la base que le dossier et la preuve n'ont pas un caractère technique nécessitant d'avoir recours aux connaissances spécialisées d'un expert. De plus, le dossier en cause ne soulève aucun enjeu particulier et encore moins un enjeu environnemental spécifique, tel que mentionné ci-dessus.

Qui plus est, il était inutile de déposer le rapport d'expertise de M. Deslauriers en plus de l'argumentation puisqu'ils contiennent la même information. À cet effet, le Transporteur se réfère à la décision D-2009-031 de la Régie dans le cadre d'un dossier où les personnes intéressées étaient invitées à soumettre une demande de statut d'intervenant (dossier R-3686-2009):

« À cet égard, la présente formation tient à souligner qu'il n'y a pas lieu de faire reconnaître un statut d'expert à un témoin s'il ne fait qu'appuyer la position de son client. Ces témoignages, bien qu'ils puissent être utiles pour permettre à un intervenant d'articuler sa position devant la Régie, n'ont pas le statut d'un témoignage d'expert indépendant censé servir uniquement à éclairer la Régie et non à véhiculer la position d'un intervenant. D'ailleurs, la preuve écrite du Transporteur est également élaborée par du personnel possédant différentes expertises, sans pour autant que le Transporteur demande la reconnaissance d'experts pour son personnel. »

Le Transporteur soumet respectueusement à la Régie que la demande de reconnaissance du statut de témoin expert de M. Deslauriers et, par conséquent, le rapport d'expertise préparé par ce dernier devraient être rejetés pour les motifs invoqués dans la présente.

Conclusion

Le Transporteur réitère que sa demande est bien fondée et qu'elle est accompagnée de toute l'information requise aux délibérations de la Régie et ce, en conformité avec le cadre réglementaire en place. Le Transporteur réserve également ses droits de contester l'utilité et la valeur ajoutée des observations écrites et de l'argumentation des personnes intéressées lors de l'examen de leurs demandes de frais.

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Cath Lambert', with a stylized flourish extending to the right.

Catherine Lambert

c. c. Me Stéphanie Lussier (ACEFO) et Me Dominique Neuman (S.É.-AQLPA)