

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL  
No : R-3887-2014

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE

**Demandeur**

- et -

**ASSOCIATION DES HÔTELIERS DU  
QUÉBEC,**  
425, boul. de Maisonneuve Ouest, bureau 1004,  
Montréal (Québec) H3A 3G5

(ci-après « AHQ »)

-et-

**ASSOCIATION DES RESTAURATEURS DU  
QUÉBEC,**  
6880, Louis-H. Lafontaine,  
Montréal (Québec) H1M 2T2

(ci-après « ARQ »)

**Partie intéressée**

---

---

**DEMANDE DE STATUT D'INTERVENANT  
DE L'ASSOCIATION DES HÔTELIERS DU QUÉBEC et de  
L'ASSOCIATION DES RESTAURATEURS DU QUÉBEC  
(articles 5 et suivants du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*)**

---

**AU SOUTIEN DE LEUR DEMANDE D'INTERVENTION, L'AHQ et L'ARQ  
SOUMETTENT RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT :**

**I. NATURE DE L'INTÉRÊT ET REPRÉSENTATIVITÉ DE L'AHQ ET DE L'ARQ**

1. L'AHQ et l'ARQ se sont regroupées aux fins d'intervenir conjointement devant la Régie de l'énergie (ci-après « Régie ») dans le cadre de la « *Demande d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) relative au projet à 735 kV de la Chamouchouane – Bout-de-l'Île* » à la suite de l'Avis public, en date du 23 mai 2014.

2. Créée en 1949, l'AHQ représente les hôteliers du Québec et a pour mission d'informer de représenter et de défendre les intérêts de ses membres et des acteurs de l'industrie hôtelière québécoise.
3. Elle représente plus de 450 membres dont les établissements sont situés partout sur le territoire de la province de Québec.
4. Créée en 1938, l'ARQ représente les intérêts des restaurateurs de la province du Québec et a pour mission de fournir à l'ensemble des établissements de restauration membres des services complets d'information, de formation, de rabais, d'assurances et de représentation gouvernementale.
5. Elle représente plus de 4500 membres restaurateurs situés sur l'ensemble du territoire québécois qui se retrouvent dans des structures d'affaires diverses, que ce soit en opération individuelle ou encore à l'intérieur d'établissements hôteliers, de stations de ski ou encore de clubs de golf, à titre d'exemple.
6. L'AHQ-ARQ a déjà été reconnue comme intervenante dans le dossier visant la Demande d'approbation du Plan d'approvisionnement 2014-2023 du Distributeur (R-3864-2013) et a également participé au dossier R-3875-2014 du Distributeur.

## **II MOTIFS DE L'INTERVENTION DE L'AHQ ET DE L'ARQ**

7. L'intervention conjointe de l'AHQ et l'ARQ aura pour objectif de fournir à la Régie le point de vue de ses membres en tant que consommateurs d'électricité et d'assurer que la tarification résultant des opérations, programmes et investissements du Transporteur demeure juste et raisonnable.
8. Manifestement, comme consommateurs d'électricité, les membres du regroupement AHQ et ARQ ont un intérêt indéniable à s'assurer d'avoir une tarification, si ce n'est la plus basse possible, du moins la plus raisonnable possible dans le contexte économique compétitif dans lequel ils doivent œuvrer.
9. À ce titre, les membres de l'AHQ et l'ARQ ont un intérêt particulier à s'assurer que le Transporteur exerce des choix judicieux, raisonnables et optimaux à tous égards dans le cadre de sa gestion de toutes les facettes de la fourniture d'électricité aux consommateurs en l'absence d'un marché ouvert à la libre concurrence.

### **A. Contexte**

10. Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») demande à la Régie de l'Énergie (la « Régie ») l'autorisation de construire une ligne de transport à 735 kV reliant le poste de Chamouchouane au poste de Duvernay ainsi qu'un nouveau tronçon de ligne à 735 kV afin de dévier la ligne existante en provenance du poste de la

Jacques-Cartier vers le poste de Bout-de-l'Île (le « Projet ») dont le coût total s'établit à 1 134,5 M\$.

11. Le Projet s'inscrit dans les catégories d'investissement « maintien et amélioration de la qualité du service » pour 490,7 M\$, « maintien des actifs » pour 92,8 M\$ et « croissance des besoins de la clientèle » pour 551,0 M\$.
12. Selon le Transporteur, l'élément déclencheur du Projet serait le maintien de la fiabilité du réseau de transport principal. Il permettrait également une optimisation, au plan global, de solutions optimisées au plan individuel pour les projets d'intégration de la production du complexe de la Romaine par Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (le « Producteur ») et celle prévue par l'appel d'offres 2005-03 visant un approvisionnement en énergie éolienne par Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le « Distributeur »). Finalement, le Projet entraînerait la réalisation de travaux qui assurent le maintien des actifs.
13. La mise en service finale du projet est prévue pour le mois de septembre 2018.
14. C'est dans un tel contexte que s'inscrira l'intervention de l'AHQ-ARQ dont l'analyse préliminaire du dossier soulève plusieurs préoccupations et interrogations qu'elle exprime dans les paragraphes suivants.

#### B. Enjeux et conclusions recherchées par l'AHQ-ARQ

15. Le Transporteur justifie une partie des coûts du Projet de 1 134,5 M\$ par l'intégration des centrales du complexe de la Romaine pour 160,7 M\$ et par l'intégration des parcs éoliens de l'appel d'offres 2005-03 pour 390,4 M\$. Selon le Transporteur, la conjugaison de ces deux intégrations pourrait même coûter moins cher sur le plan global que la somme des deux intégrations prises individuellement (B-0006, HQT-1, document 1, pages 25, 27 et 28). L'AHQ-ARQ voudra tout d'abord connaître et comprendre l'économie réalisée par la globalisation de ces deux intégrations.
16. Le Transporteur présente des résultats des dossiers R-3742-2010 et R-3757-2011 sur les coûts d'intégration des parcs éoliens de l'appel d'offres 2005-03 et d'intégration du Complexe la Romaine (B-0007, HQT-1, document 1, annexe 5, pages 19 et 20). Or, les tableaux fournis permettent de constater que ces deux intégrations ne prévoyaient nullement la construction de la ligne faisant l'objet du présent dossier, au contraire. L'AHQ-ARQ voudra en savoir plus long sur ce changement de solution et les motifs à l'appui de celle-ci.
17. L'AHQ-ARQ voudra aussi avoir des explications sur l'intérêt pour le Transporteur de procéder au Projet pour 1 134,5 M\$ pour des intégrations dont le coût estimé ne totaliserait que 551,0 M\$ ou moins. Le Transporteur fournit par ailleurs une liste de besoins pour le maintien des actifs pour un coût de 92,8 M\$; l'AHQ-ARQ analysera plus en détail cette liste et sa justification.

18. Par simple différence entre le coût total du projet de 1 134,5 M\$ et les coûts de 551,0 M\$ et de 92,8 M\$ mentionnés plus haut, le Transporteur conclut que le montant résiduel s'applique automatiquement au maintien et amélioration de la qualité de service sans vraiment faire de justification quantitative de cette portion très importante de 490,7 M\$ (B-0006, HQT-1, document 1, pages 43 et 44). À la limite, si le coût total avait été plutôt estimé à 1,5 G\$, par exemple, est-ce que le Transporteur aurait automatiquement justifié un montant de l'ordre 850 M\$ pour le maintien et amélioration de la qualité de service? L'AHQ-ARQ cherchera à obtenir plus d'information sur la justification coûts-bénéfices de cette importante portion de 490,7 M\$, justification absente de la preuve que le Transporteur a choisi de déposer au dossier.
19. Le Transporteur mentionne des problèmes grandissants en été (B-0006, HQT-1, document 1, page 12) sans qu'aucune justification quantitative des coûts associés à de tels problèmes ne soit fournie. Il mentionne aussi des impacts sur la gestion de l'entretien et des retraits (B-0006, HQT-1, document 1, page 13), encore là sans qu'aucune justification quantitative de ces impacts ne soit fournie. L'AHQ-ARQ cherchera à en savoir plus long sur les problèmes affectant le réseau de transport principal notamment en dehors de la période de pointe d'hiver. Elle cherchera aussi à savoir si le Transporteur peut régler les problèmes évoqués par une solution consistant en une gestion plus optimale et moins coûteuse des retraits d'équipement et une réduction des temps d'intervention, par exemple. Avec un coût de 490,7 M\$ pour régler lesdits problèmes, il vaut possiblement la peine d'explorer d'autres avenues et c'est ce que l'AHQ-ARQ voudra évaluer.
20. Par ailleurs, le Transporteur mentionne que les fermetures récentes de centrales nucléaire et thermiques dans la partie sud ont un impact à la hausse sur les transits des lignes de transport du réseau principal, en période estivale, sans encore une fois fournir d'évaluation quantitative d'un tel impact (B-0006, HQT-1, document 1, page 13). De plus, l'AHQ-ARQ voudra examiner les responsabilités qu'aurait le Producteur de continuer à offrir un tel service ou son équivalent ou encore de compenser l'arrêt de sa prestation.
21. Les coûts d'intégration du Complexe la Romaine et des parcs éoliens de l'appel d'offres 2005-03 ont été évalués dans un contexte différent de celui du présent dossier, ce dernier impliquant la construction d'une nouvelle ligne. L'AHQ-ARQ voudra avoir des informations sur le coût marginal et la contribution marginale de chacune de ces intégrations avec la solution préconisée dans le présent projet. L'AHQ-ARQ voudra notamment connaître l'utilité relative du Projet pour l'intégration de la Romaine et de celle des parcs éoliens.
22. Le Transporteur justifie la solution qu'il privilégie dans un contexte de plus long terme (B-0006, HQT-1, document 1, page 33) sans toutefois fournir d'évaluation économique des coûts et gains futurs pour justifier la pertinence de faire un tel choix. L'AHQ-ARQ voudra en savoir plus sur les besoins futurs dont il est question et sur la pertinence de procéder dès maintenant à des investissements en ce sens étant donné les incertitudes sur les besoins futurs exprimées par ailleurs par le Distributeur.

23. L'AHQ-ARQ s'inquiète de constater que le Transporteur ne présente que deux solutions pour un tel projet de plus de 1 milliard de dollars. L'AHQ-ARQ cherchera à découvrir si d'autres solutions ou combinaisons de solutions nouvelles ou encore mises de l'avant dans le passé (par exemple dans les dossiers R-3742-2010 et R-3757-2011 ou encore dans l'évaluation de coûts génériques pour les appels d'offres de nouvelles ressources éoliennes ou autres) ne devraient pas aussi être considérées.
24. De plus, l'AHQ-ARQ constate que la comparaison économique des deux solutions date de 2009 (B-0006, HQT-1, document 1, pages 33 et 34) alors que beaucoup de changements ont pu être observés depuis, notamment en ce qui a trait à la composition des parcs éoliens qui seront mis en service. L'AHQ-ARQ voudra valider la robustesse de la comparaison économique dans le contexte connu aujourd'hui.
25. La comparaison économique de 2009 indique aussi que la solution 2 non retenue est la moins chère en termes d'investissements. C'est le différentiel très important des pertes électriques (873,7 M\$) qui ferait pencher la balance en faveur de la solution 1. L'AHQ-ARQ tentera d'obtenir plus d'informations et en particulier en comparant avec les informations fournies dans certains dossiers antérieurs comme R-3742-2010 et R-3757-2011. Elle analysera aussi en détail l'analyse économique fournie par le Transporteur à l'annexe 4 de la pièce B-0007.
26. L'AHQ-ARQ est d'avis que les deux solutions ne se comparent absolument pas en termes d'impacts environnementaux et est préoccupée par le fait qu'aucune considération environnementale n'apparaît dans la comparaison des solutions. Elle cherchera à approfondir cet aspect très important.

### **III MODALITÉ DE TRAITEMENT DU DOSSIER**

27. L'AHQ-ARQ se montre très préoccupée par le mode de traitement sur dossier prévu par la Régie, d'une part, et l'agenda relativement accéléré qui semble être envisagé par le Transporteur qui désire une décision pour le mois de septembre 2014, d'autre part;
28. La Régie aura pu noter de la section précédente de la présente demande d'intervention que la preuve du Transporteur actuellement déposée comporte des lacunes manifestes importantes;
29. Plusieurs justifications ou démonstration ne font pas partie de la preuve déposée à ce jour et il semble que le dépôt d'informations additionnelles par le Transporteur ne soit pas prévu à ce stade-ci, laissant présager que le dossier serait complet alors que ceci n'est manifestement pas le cas, le tout avec respect pour l'opinion contraire;

30. L'ampleur monétaire du projet à elle seule, soit plus d'un milliard de dollars, militerait fortement en faveur d'un traitement de la demande en audience publique par la Régie avec toutes les étapes préalables habituelles pour permettre à tous les intervenants d'obtenir les informations et justifications requises à une analyse complète du projet mis de l'avant par le Transporteur;
31. Ceci est d'autant plus vrai que ce projet de construction d'une nouvelle ligne de transport de 735 kV marque un changement significatif de stratégie du Transporteur en comparaison avec ce qui a pu être présenté dans d'autres dossiers devant la Régie ou ailleurs de façon publique;
32. Avec respect pour l'opinion contraire, l'impact tarifaire, environnemental et social pour un projet de cette envergure cadre mal avec un processus de traitement sur simple dépôt de mémoires par les parties intéressées, le tout en mode accéléré et en période estivale par surcroît;
33. Finalement, bien que la demande du Transporteur vise un projet d'investissement, tous conviendront qu'il s'agit-là d'un projet majeur qui touche tous les québécois de façon importante à plusieurs égards;
34. L'AHQ-ARQ demande respectueusement à la Régie de reconsidérer sa décision de traiter cette demande sur dossier et de plutôt prévoir un processus d'audience publique dans le but d'assurer toute la transparence et l'échange d'information que requiert un projet d'une telle envergure;

## **V BUDGET PRÉVISIONNEL, PRÉSENTATION DE LA PREUVE ET COMMUNICATION AVEC L'INTERVENANTE**

35. Conformément avec l'article 36 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, l'AHQ-ARQ demande à la Régie que lui soit remboursé l'ensemble des frais qu'elle devra encourir pour sa participation à titre d'intervenante dans le cadre du présent dossier.
36. Par ailleurs, l'AHQ-ARQ envisage se concerter avec d'autres intervenants dans le but de retenir les services d'experts communs ou de partager certaines tâches avec ceux-ci pour éviter un dédoublement dans la preuve à être présentée à la Régie, mais elle n'a pu compléter ses démarches à ce stade-ci;
37. L'AHQ-ARQ demande que toute communication avec elles en relation avec le présent dossier soit acheminée au procureur soussigné, Me Steve Cadrin, avec une copie adressée à son expert à être reconnu par la Régie, Monsieur Marcel Paul Raymond, aux coordonnées suivantes :

- **Me Steve Cadrin**  
DUFRESNE HÉBERT COMEAU INC.  
1200, boul. Chomedey, bureau 400  
Laval (Québec) H7V 3Z3  
Téléphone : (514) 392-5725  
Télécopieur : (450) 682-5014  
Courriel : [scadrin@dufresnehebert.ca](mailto:scadrin@dufresnehebert.ca)
- **Monsieur Marcel Paul Raymond**  
**Marcel Paul Raymond Énergie**  
1595, Alexis-Nihon  
Saint-Laurent (Québec) H7V 3Z3  
Courriel : [raymondmarcelpaul@yahoo.ca](mailto:raymondmarcelpaul@yahoo.ca)

38. La présente demande d'intervention est bien fondée en faits et en droit.

## V. CONCLUSION

### **POUR CES MOTIFS, L'AHQ ET L'ARQ DEMANDENT À LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE:**

- **D'ACCUEILLIR** la présente demande d'intervention;
- **D'AUTORISER** l'AHQ-ARQ à intervenir dans le cadre du présent dossier et de présenter une preuve écrite ou testimoniale, incluant une preuve d'expert et une argumentation selon les modalités à être établies par la Régie;
- **D'AUTORISER** l'AHQ-ARQ à compléter et/ou à amender la présente demande d'intervention au besoin;
- **D'AUTORISER** L'AHQ-ARQ à déposer à la Régie un budget prévisionnel respectant les balises de traitement du dossier que la Régie choisira d'établir, le cas échéant;
- **D'ORDONNER** le remboursement de l'ensemble des frais qu'elle devra encourir pour sa participation à titre d'intervenantes dans le cadre du présent dossier.

Laval, ce 30 mai 2014

---

**DUFRESNE HÉBERT COMEAU INC.**  
Procureurs de la partie intéressée AHQ-ARQ