

Par SDÉ et par courrier

Laval, ce 11 juin 2014

Me Véronique Dubois
RÉGIE DE L'ÉNERGIE
Tour de la bourse
800, Place Victoria 2e étage
Bureau 2.55
Montréal (Québec) H4Z 1A2

Objet : **Réplique de l'Association des hôteliers du Québec et de l'Association des restaurateurs du Québec sur les commentaires du Distributeur sur les demandes d'intervention (B-0011, 6 juin 2014)**
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
R-3887-2014

N/dossier : **4503-5**

Chère consoeur,

La présente a pour but de répliquer aux commentaires du Distributeur quant à la demande d'intervention de l'AHQ-ARQ dans le cadre du dossier mentionné en rubrique.

Le Distributeur a choisi de critiquer et de contester les demandes d'intervention de tous les demandeurs de statut d'intervenant dans le cadre du présent dossier. Aucun de ces demandeurs de statut d'intervenant ne semble rencontrer tantôt la compréhension que le Distributeur a de décisions antérieures de la Régie, tantôt de l'orientation que le Distributeur souhaiterait donner au présent dossier.

Alors que l'ampleur de l'investissement envisagé à elle seule aurait pu justifier facilement une plus grande ouverture d'esprit dans la réception des demandes d'intervention par le Transporteur, celui-ci souhaite l'analyse en vase clos avec la Régie. Pire encore, on semble déjà argumenter que la Régie n'aura d'autre choix que d'autoriser le projet tant la solution

Montréal

800, Place Victoria, bureau 4500, C.P. Montréal (Québec) H4Z 1J2
Téléphone : 514-331-5010 Télécopieur : 514-331-0514
info@dufresnehebert.ca www.dufresnehebert.ca

Laval

1200, boulevard Chomedey, 4^e étage, bureau 400, Laval (Québec) H7V 3Z3
Téléphone : 514-331-5010 Télécopieur : 450-682-5014

proposée est moins coûteuse que la seule alternative étudiée, et ce, comme si seul le prix revêtait une quelconque importance.

De plus, il est intéressant de noter que le Transporteur s'en remet à la Régie quant à la détermination de l'intérêt requis pour intervenir de l'AQCIE-CIFQ et la FCEI (bien qu'il conteste le contenu de leur demande d'intervention et en demande le rejet *ab initio*), tous les autres demandeurs de statut d'intervenant n'auraient aucun intérêt à intervenir dans le présent dossier selon le Transporteur.

En ce qui a trait spécifiquement à l'AHQ-ARQ, on peut certainement s'interroger sur la cohérence de ne pas contester l'intérêt de la FCEI à intervenir au présent dossier et de contester vivement celui de l'AHQ-ARQ. En quoi les entreprises représentées par la FCEI et celles représentées par l'AHQ-ARQ diffèrent-elles tant... Avec respect, il n'y a pas de distinction à faire, ces deux demandeurs de statut d'intervenant dans le présent dossier représentent une importante clientèle commerciale qui aura à composer avec les impacts tarifaires découlant de l'autorisation de l'investissement majeur demandé par le Transporteur.

D'ailleurs, ces deux intervenants s'intéressent à des facettes différentes de la demande du Transporteur, ce qui démontre leur complémentarité et l'absence de redondance entre eux.

Malheureusement, le Transporteur tente, dès la demande d'intervention, de plaider le dossier au fond sans avoir à répondre à quelque demande de renseignements que ce soit et sur simple lecture des demandes d'intervention. Avec respect, cette façon de faire ne respecte certainement pas le degré d'examen requis au niveau de la réception d'une demande d'intervention, encore moins au vu d'un dossier aussi succinct que celui déposé par le Transporteur en l'espèce.

Le simple fait que le Transporteur consacre plus de 4 pages de sa correspondance à attaquer l'intervention de l'AHQ-ARQ tend plutôt à démontrer qu'elle devrait être reçue plutôt que le contraire. En effet, si l'absence d'intérêt de l'AHQ-ARQ était aussi manifeste, il ne serait certainement pas nécessaire de d'étendre longuement sur le sujet comme le fait le Transporteur.

L'AHQ-ARQ répliquera tout de même aux arguments spécifiques invoqués par le Transporteur.

I- Absence d'intérêt de l'AHQ-ARQ

Le Transporteur considère que l'AHQ-ARQ n'a tout simplement aucun intérêt à intervenir dans le présent dossier. En effet, il invoque que le simple impact tarifaire qui résultera du projet d'investissement sous étude n'est pas suffisant pour justifier une intervention pour un regroupement représentant plus de 5 000 entreprises québécoises qui auront à en faire les frais dans leur éventuelle facture transmise par le Distributeur.

Si le paiement de la facture qui découlera de l'investissement majeur proposé n'est pas suffisant, qui pourra avoir intérêt pour intervenir en l'espèce. Poser la question c'est y répondre, d'autant plus que le Transporteur attaque aussi vivement les groupes environnementaux, prétextant, là aussi, un flagrant manque d'intérêt.

Le Transporteur invoque ce qu'il considère être un précédent qui devrait régler la question de l'intérêt de l'AHQ-ARQ dans le cadre de tout projet d'investissement à être étudié, et ce, peu importe son importance et son impact pour les entreprises représentées par cet intervenant.

Pages 8 et 9 :

« Avec égard, le Transporteur soutient que l'intérêt et les désirs de participations allégués à la demande d'interventions de cet intéressé sont insuffisants. Sa demande devrait être rejetée selon les éléments décrits à la rubrique 3 des présentes et notamment en ce que :

- L'intéressé fait défaut d'établir un lien direct entre le sujet à l'étude et la nature de ses intérêts principaux qui sont l'hôtellerie et la restauration.
- L'intéressé ne distingue pas ses intérêts de ceux d'un membre du public en général qui n'est pas affecté par le Projet sous étude.
- L'intéressé fait défaut de démontrer la pertinence de son apport à l'étude du dossier eu égard à son champ de compétence (hôtellerie et restauration) qui n'a rien à voir avec le sujet sous étude. En bref, il n'a pas d'expérience pratique ou d'expertise propre à éclairer la Régie dans ce dossier qui concerne des questions relatives à la construction et aux coûts du Projet.

Dans le cadre d'un récent projet d'investissement du Distributeur, la demande d'intervention de cet intéressé a été rejetée comme suit par la Régie à sa décision D-2014-004 (pages 5 et 6 références omises) :

[10] L'AHQ/ARQ mentionne que sa demande d'intervention est motivée par le fait que ses membres sont des consommateurs d'électricité voulant s'assurer de la justesse et du caractère raisonnable des tarifs en vigueur. Elle reconnaît que ses membres « se préoccupent d'abord et avant tout des impacts tarifaires découlant des programmes, projets ou décisions du Distributeur ».

[11] Pour sa part, le Distributeur s'oppose à cette demande d'intervention, notamment pour la raison suivante ;

« Le Distributeur soumet qu'une simple déclaration d'intérêt à titre de consommateur d'électricité est nettement insuffisante pour remplir les prescriptions du Règlement eu égard à une demande d'autorisation de phases subséquentes d'un projet dont la mise en place de l'infrastructure technologique a déjà été autorisée ».

[12] La Régie note que la demande d'intervention de l'AHQ/ARQ ne fait référence à aucun problème spécifique ou motif particulier relatif au Projet ou au déploiement des compteurs de nouvelle génération (CNG) en phases 2 et 3 qui affecte ou pourrait affecter ses membres. Ainsi, l'AHQ/ARQ n'a pas suffisamment motivé le lien d'intérêt entre les enjeux de la présente demande et les secteurs d'activités qu'elle représente.

[13] À cet égard, la Régie juge aussi que l'apport de l'AHQ/ARQ serait plutôt limité dans le cadre du présent dossier. En effet, des enjeux tels que la mise à jour des analyses économiques et financières, l'étude des gains d'efficience attendus et l'implantation de fonctionnalités annoncées seront abordés par d'autres associations ou regroupements de consommateurs également préoccupés par les impacts tarifaires du Projet et dont les clientèles sont plus larges et davantage affectées par l'implantation des CNG.

[14] Ainsi, pour l'ensemble de ces motifs, la Régie n'accorde pas le statut d'intervenant à l'AHQ/ARQ.

Le Transporteur soumet que les motifs de la décision précitée s'appliquent au présent dossier et que la Régie doit également rejeter la demande d'intervention de l'intéressé.»

Réplique :

Avec le plus grand des respects, le Transporteur tente de transposer un argument qui n'a aucune application en l'espèce.

L'AHQ/ARQ a eu à faire face à un argument identique émanant du Distributeur dans le cadre du dossier R-3864-2013 (Plan d'approvisionnement) où il a tout de même été reconnu intervenant. En raison de la grande similarité des arguments invoqués par ces deux entités d'Hydro-Québec, l'AHQ-ARQ invite la Régie à prendre connaissance de sa réplique du 21 janvier 2014 dans le dossier R-3864-2013 puisque l'argumentaire qui y est développé s'applique totalement en l'espèce, avec les adaptations nécessaires bien sûr (voir C-AHQ-ARQ-005). Il y aurait également lieu de prendre connaissance de la correspondance de l'AHQ-ARQ du 9 janvier 2014, comme si au long citée, pour éclairer davantage la Régie sur la nature de l'intérêt de ces associations (voir C-AHQ-ARQ-004).

Ceci étant dit, le Transporteur omet de mentionner que cet argument identique du Distributeur a été rejeté de la façon suivante par la Régie dans le dossier R-3864-2013 :

« [17] En ce qui a trait à la demande d'intervention de l'AHQ/ARQ, la Régie considère que le fait que les deux associations ne soient jamais intervenues devant elle n'est pas un motif pour la rejeter.

[18] La Régie est d'avis que l'AHQ/ARQ a un intérêt particulier à intervenir dans le cadre du présent dossier. Elle constate que les deux associations ont

pour mandat de défendre les intérêts de quelque 5 000 membres, dont ceux de nature énergétique. Elle note, entre autres, l'implication de l'AHQ à la table de consultation permanente d'Hydro-Québec pour le marché commercial et la mise en place par l'ARQ d'un programme d'achat de gaz naturel au bénéfice exclusif de ses membres.

[19] De plus, en tant que consommateurs d'électricité, les membres de l'AHQ/ARQ sont en droit de s'attendre à payer des tarifs justes et raisonnables et à bénéficier d'approvisionnements fiables. Ainsi, la Régie est d'avis que le choix, la gestion et la fiabilité des approvisionnements discutés dans un plan d'approvisionnement sont des sujets d'intérêt pour eux.

[20] La Régie considère que tous les sujets qu'entend traiter l'AHQ/ARQ sont en lien avec ses intérêts. Le Distributeur se questionne notamment sur son intérêt pour la fiabilité des réseaux autonomes et l'évaluation des coûts de transport associés aux appels d'offres de long terme. La Régie est d'avis que les hôteliers et restaurateurs en réseaux autonomes, tout comme ceux du réseau intégré, sont en droit de se préoccuper de la fiabilité des approvisionnements en électricité. Au sujet des coûts de transport pour les appels d'offres de long terme, il importe que la méthode d'évaluation soit adéquate afin d'obtenir le coût d'approvisionnement le plus bas. Ce sujet est donc d'intérêt pour tout consommateur d'électricité. »

II- Demande d'intervention non pertinente

Le Transporteur critique également les questionnements et les sujets qu'entend aborder l'AHQ-ARQ. Tel que mentionné précédemment, il semble que cette critique est prématurée, mais il y a lieu de répliquer sommairement aux arguments soulevés.

Pages 9 et 10 :

« Le Transporteur mentionne (HQT-1, Document 1, p. 28) que « dans le contexte d'une étude de réseau fondée sur une vision globale de l'ensemble des besoins, la solution optimale devient tout autre que l'addition des deux solutions prises individuellement ». Le Transporteur a démontré que la solution retenue est optimale du point de vue technique à de nombreux égards et du point de vue économique par la présentation de l'analyse économique. Le Transporteur rappelle que cette analyse est effectuée en dollars actualisés à une année donnée de façon à comparer les solutions sur une même base de coûts et permettre de prendre en considération les pertes électriques. Une telle analyse témoigne de la charge économique d'une solution par rapport à une autre. Dans le présent cas, l'analyse démontre clairement l'avantage économique de la solution retenue par rapport à l'ajout massif de compensation série compte tenu de l'importante charge d'exploitation relative aux pertes. La solution d'ajouter une ligne de transport à 735 kV représente 48% de la charge économique du

scénario alternatif. Lorsque l'intéressé mentionne le coût du Projet de 1 134,5 M\$ et les coûts de 160,7 M\$ et 390,4 M\$ et qu'il ajoute que « *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* » il parle de coûts d'investissements. L'intéressé démontre ainsi son incompréhension de la Demande.»

Réplique :

D'abord, l'AHQ-ARQ aura besoin de plus d'informations suite à des demandes de renseignements avant de se convaincre que le Transporteur a démontré que la solution retenue est optimale du point de vue technique et du point de vue économique, notamment en ayant accès à une étude économique à jour et en ayant plus de détails sur le calcul des pertes. Enfin, l'AHQ-ARQ voit difficilement en quoi le fait de parler de coûts d'investissements démontre une incompréhension de sa part comme l'indique le Transporteur.

Page 10 :

« L'intéressé mentionne que sa demande d'intervention « *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* » (paragraphe 7 et 8). Le Transporteur souligne que le présent dossier constitue une demande d'autorisation d'un projet d'investissement et non une demande relative à la tarification. Ainsi, le présent dossier ne constitue pas un forum pour traiter de questions tarifaires.»

Réplique :

Manifestement cet argument du Transporteur n'est que pure sémantique.

Un investissement de plus d'un milliard de dollars aura un impact significatif sur les tarifs des consommateurs québécois. L'opportunité et l'à propos d'un tel investissement du Transporteur ne pourront plus être discutés une fois que celui-ci aura été autorisé par la Régie. La facture qui sera éventuellement transmise par le Distributeur aux membres de l'AHQ-ARQ intégrera le coût de cet investissement du Transporteur et il sera alors trop tard pour en discuter.

L'AHQ-ARQ, comme mentionné précédemment, s'intéresse grandement aux questions énergétiques qui auront un impact sur la facture de ses membres, ce qui sera manifestement le cas en l'espèce. Bien qu'il soit encore trop tôt pour se prononcer, le projet d'investissement du Transporteur pourrait possiblement être contesté ou rejeté parce que non optimal et non raisonnable. Le présent dossier est le forum approprié pour en débattre, ce qu'entend faire l'AHQ-ARQ.

Page 10 :

« L'intéressé mentionne dans sa demande qu'il souhaite « *connaître* », « *comprendre* », « *en savoir plus* », « *avoir des explications* », « *obtenir plus d'informations* », « *en savoir plus long* » (paragraphe 15 à 19 de la demande d'intervention). Avec égard, ces allégations vagues et générales ne peuvent suffire et laissent présager une participation peu utile selon l'intérêt public puisque l'intéressé ne bénéficie pas d'une expertise particulière à l'égard de projets comme celui en cause. »

Réplique :

Les termes utilisés par l'AHQ-ARQ, et repris par le Transporteur, dénotent bien le manque d'informations dans la preuve pour que son analyse puisse conclure que le Projet rencontre ou non les besoins du Transporteur et de ses clients, et ce, à un prix juste, raisonnable et optimal. L'AHQ-ARQ compte obtenir les informations manquantes dans le cadre de demandes de renseignements.

Page 10 :

« L'intéressé mentionne aux paragraphes 16 et 17 de sa demande d'intervention, « *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* ». Le Transporteur constate que l'intéressé n'a pas compris les éléments de preuve à cet égard. En effet, le Transporteur a indiqué que sur un coût total de 1 134,5 M\$, 551 M\$ correspondent aux coûts de travaux substitués pour l'intégration de production de réseau. Comme indiqué à la preuve, ces coûts de 551 M\$ représentent les coûts de compensation série prévus aux deux projets mentionnés qui sont substitués par les coûts de la ligne. Par ailleurs, la possibilité d'une nouvelle ligne avait été évoquée dans les deux dossiers d'autorisation présentés antérieurement à la Régie. »

Réplique :

Le Transporteur confirme que les coûts de 551 M\$ ne correspondent pas aux coûts de l'intégration des centrales de la Romaine et des parcs éoliens de l'appel d'offres A/O 2005-03 dans la solution préconisée par le Transporteur dans le présent dossier mais ils correspondent plutôt aux coûts d'une autre solution que le Transporteur ne retient pas. C'est l'interprétation de l'AHQ-ARQ et elle cherchera à savoir quels sont les véritables coûts des deux intégrations précitées dans la solution retenue par le Transporteur dans le présent dossier et non les coûts substitués.

Pages 10 et 11

« Le Transporteur porte à l'attention de la Régie, que contrairement à ce que l'intéressé mentionne au paragraphe 18 de sa demande d'intervention soit que *« 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\$ »*, le Transporteur a clairement indiqué que l'élément déclencheur du Projet est le maintien et l'amélioration de la qualité de service. Aussi, le Transporteur a expliqué que ce Projet étant structurant, il permet l'optimisation des solutions individuelles des projets d'intégration de la production du complexe de la Romaine et de l'appel d'offres 2005-03, et qu'à ce titre, les coûts des travaux de renforcement du réseau principal qui se trouvent substitués par le Projet permet de diminuer d'autant, soit de 551,0 M\$ le montant original attribué au maintien de la qualité de service. De même, un montant de 92,8 M\$ qui est attribué au maintien des actifs, vient également réduire le montant original attribuable au maintien de la qualité de service, le tout tel décrit à la preuve. La fenêtre d'opportunité qui se présente aujourd'hui est donc bénéfique à l'ensemble de la clientèle du Transporteur.

Quant aux allégations du paragraphe 19 de la demande d'intervention, le Transporteur souligne avoir clairement spécifié que *« les objectifs du Projet sont »* de *« répondre aux enjeux »* *« en matière de « planification du réseau »*. Lorsque l'intéressé mentionne les *« problèmes grandissants en été »* et les *« impacts sur la gestion de l'entretien et des retraits »*, il réfère au volet exploitation du réseau. À cet effet, le Transporteur a bien précisé que le Projet *« permet de surcroît une plus grande disponibilité du réseau en soulageant grandement les contraintes précédemment décrites en matière d'exploitation et d'entretien du réseau principal »* et qu'il offre *« l'avantage de soulager d'importantes contraintes d'exploitation du réseau principal à 735 kV au bénéfice de l'ensemble de la clientèle. »* Le Projet n'a pas pour objectif de résoudre les problèmes grandissants de l'exploitation du réseau en été mais sa réalisation permet, de façon collatérale, de soulager lesdites contraintes.»

Réplique :

Ces explications du Transporteur n'ajoutent toujours pas de justification quantitative sur la portion de 490,7 M\$ du projet d'investissements. L'AHQ-ARQ aimerait savoir comment ce coût est-il justifié par des gains économiques ou encore des exigences des critères de conception. La séparation que semble vouloir faire le Transporteur entre la planification et l'exploitation ne constitue pas une justification en soi. Selon l'AHQ-ARQ tous les effets, même collatéraux, devraient être pris en compte dans une justification économique et notamment, tel qu'exprimé dans sa demande d'intervention, l'utilisation potentielle de d'autres moyens reconnus dans l'industrie pour réduire les temps d'entretien des équipements.

Page 11 :

« Concernant le paragraphe 22 de la demande d'intervention, le Transporteur rappelle que dans le cadre d'une approche de développement de son réseau qui soit optimale, il a analysé les solutions envisagées pour répondre aux enjeux, en les projetant dans l'avenir. Par cette façon de faire, le Transporteur s'assure de la robustesse de la solution qu'il mettra de l'avant. Il est alors guidé par le souci de retenir une solution qui positionnera stratégiquement le réseau pour l'avenir en favorisant son développement global optimal et durable. Le potentiel de la solution retenue à répondre à des besoins éventuels représente donc un bénéfice. »

Réplique :

Ce commentaire du Transporteur ne fournit toujours pas d'informations sur les besoins éventuels et celui-ci ne peut donc pas, de l'avis de l'AHQ-ARQ, prétendre que la solution retenue représente un bénéfice en ce sens.

Page 11 :

« Au paragraphe 23 de sa demande d'intervention, l'AHQ – ARQ cherche « à découvrir » si d'autres solutions ou combinaisons de « solutions nouvelles » ou encore mises de l'avant dans le passé ne devraient pas être considérées. Tout d'abord, il incombe au Transporteur de proposer des solutions en lien avec ses besoins. Par ailleurs, dans le contexte des demandes d'investissements à être autorisées par la Régie, le Transporteur présente uniquement les solutions qu'il considère optimales au plan technique, économique, environnemental et en lien avec l'acceptation du milieu. Le Transporteur souligne qu'il n'a pas pour tâche d'effectuer des analyses au seul bénéfice des intéressés ou des tiers. Au surplus, de nombreuses décisions de la Régie ont établi qu'elle n'examine pas les projets alternatifs que des intéressés pourraient vouloir soumettre. »

Réplique :

Dans le paragraphe 23 de sa demande d'intervention, l'AHQ-ARQ mentionne qu'elle voudra revoir si des solutions 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. Elle se concentrera particulièrement sur de telles solutions et non des projets alternatifs qu'elle voudrait soumettre.

Pages 11 et 12 :

« Quant aux commentaires de l'intéressé présentés au paragraphe 24 et 25 de sa demande d'intervention, le Transporteur réfère à ces commentaires précédents sur le thème de l'analyse économique en page 7 (commentaires du Transporteur sur la demande d'intervention de l'ACEFO – paragraphe 19). »

Réplique :

L'AHQ-ARQ retient que le Transporteur est disposé à expliquer à la Régie les détails de son analyse économique, tel qu'il le mentionne à la page 7. De telles informations qu'on ne retrouve pas présentement au dossier seront vraisemblablement utiles à l'AHQ-ARQ pour mieux comprendre l'analyse faite par le Transporteur et, par conséquent, pour mieux préparer son mémoire, le cas échéant.

À ce stade-ci, l'AHQ-ARQ n'a pas soumis de budget prévisionnel en raison de sa demande de modifier le mode de traitement de ce dossier.

L'AHQ-ARQ souhaiterait également avoir l'opportunité de compléter ses démarches de concertation avec d'autres intervenants qui seront reconnus dans le but d'éviter un dédoublement dans la preuve à être présentée, que ce soit en audience publique ou sur dépôt de mémoire, selon le processus qui sera décidé par la Régie.

Espérant le tout conforme, nous vous prions d'agréer, chère consoeur, l'expression de nos salutations les plus distinguées.

(s) Steve Cadrin
Steve Cadrin, avocat
SC/sb

#474520