

CANADA

**PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL
No : R-3888-2014, Phase 2A**

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE

Demanderesse

et

- et -

**ASSOCIATION COOPÉRATIVE
D'ÉCONOMIE FAMILIALE DE
L'OUTAOUAIS**

(ci-après « ACEFO »)

Intervenante

**ARGUMENTATION
DE L'ACEFO
- PHASE 2A -**

**DHC Avocats
Me Steve Cadrin
1200, boul. Chomedey, bureau 400
Laval (Québec) H7V 3Z3
Tél. : 514-392-5725
Fax : 450-682-5014
scadrin@dhcavocats.ca**

INTRODUCTION

Dans le cadre de Phase 2A du présent dossier, l'ACEFO a présenté une série de recommandations dont certaines ont été accueillies favorablement par le Transporteur alors que d'autres non.

En audience, l'ACEFO a choisi de concentrer sa présentation sur les recommandations 6 et 7 contenues à son mémoire, sans pour autant laisser tomber ses autres recommandations bien évidemment.

En argumentation, le Transporteur a choisi de limiter ses représentations à certaines recommandations de l'ACEFO et des autres intervenants.¹

À cet égard, l'ACEFO et le Transporteur sont d'accord, ce n'est pas parce que la présente argumentation ou encore la présentation de la preuve en audience ne se sont pas attardées à une recommandation que celle-ci est abandonnée. Bien au contraire, elle est maintenue et il y a alors tout simplement « contestation liée » quant à cet aspect et la Régie devra trancher le débat.

Ceci étant dit, dans le cadre de son argumentation, l'ACEFO se limitera donc à répondre aux commentaires formulés par le Transporteur dans sa propre argumentation et elle se contentera d'insister sur certaines éléments particuliers qui ont davantage retenu l'attention en audience et qui ont notamment été repris dans la présentation de la preuve par son analyste monsieur Marcel Paul Raymond les 15 et 16 mai 2019.

Finalement, avant d'aborder son argumentation, l'ACEFO réitère un commentaire fait en audience à l'effet qu'un des principaux clients et intéressés à la Politique d'ajouts, soit Hydro-Québec Distribution, n'a présenté aucune preuve et aucun commentaire en audience, sous réserve des réponses fournies à des demandes de renseignements spécifiques de la Régie.

Tel qu'annoncé en tout début de dossier en 2014, l'ACEFO cherchera donc à s'assurer que la Politique d'ajouts et les modalités retenues :

¹ B-0225, Plan d'argumentation, Phase 2A, paragraphes 3 et 4.

- accordent un traitement équitable pour chacun des clients du Transporteur, notamment pour la charge locale;
- soient adaptées aux caractéristiques spécifiques de la charge locale, notamment une croissance continue, la pérennité de la charge et le fait que les ajouts soient réguliers mais discontinus dans le temps pour satisfaire une demande présente et future;
- permettent d'avoir comme résultat que l'impact des ajouts soit, au pire, neutre pour tous les clients.²

² C-ACEFO-0037, pages 3 et 4.

ARGUMENTATION

1. Les recommandations non traitées en audience

En audience, l'analyste de l'ACEFO a préparé un tableau visant à résumer l'état de la situation quant à ses recommandations pour la Phase 2A.³ Ce tableau, mis à jour, est reproduit ci-après :

Recommandation de l'ACEFO (C-ACEFO-0037, pp. 21-23)	HQT	ACEFO
PHASE 2A		
1. L'ACEFO est satisfaite de la modification apportée à la page 181 des Tarifs et conditions pour modifier à 17 % pour la valeur actualisée sur vingt (20) ans des coûts d'exploitation et d'entretien encourus par le Distributeur.	D'accord B-0206, p. 16	Réglé
2. L'ACEFO recommande à la Régie de demander au Transporteur de clarifier, à l'intérieur des Tarifs et conditions, les notions de « <i>composantes d'un projet d'investissement</i> » et d'« <i>équipement</i> », telles qu'utilisées dans le contexte de l'article 12B.	Pas d'accord B-0203, pp. 25-26	Maintien
3. Puisque la notion d'« <i>arrangement électrique proposé par le Transporteur</i> » se retrouve ailleurs dans le texte des Tarifs et conditions, l'ACEFO est d'avis que l'ajustement du texte de l'article 3c (iii) proposé par le Transporteur, en réponse à la question 7.1 de la demande de renseignements no. 1 de la Régie pour la Phase 2A, permet de suffisamment clarifier le texte et, conséquemment, devrait être retenu.	D'accord B-0169, p. 22	Réglé
4. L'ACEFO est d'avis que l'ajustement du texte de la dernière phrase du nouvel article 3 de la section C de l'appendice J des Tarifs et conditions, en réponse à la question 4.2 de la demande de renseignements no. 1 de l'ACEFO pour la Phase 2A, permet de suffisamment clarifier le texte et, conséquemment, devrait être retenu.	D'accord B-0170, pp. 9-10	Réglé
5. Afin de clarifier le texte, l'ACEFO recommande de remplacer la deuxième phrase du nouvel article 2 de la section E de l'appendice J des Tarifs et conditions par la suivante : « <i>Dans le cadre d'une demande de service de transport de point à point, la puissance maximale à transporter est la capacité réservée en puissance, inscrite dans la convention de service de transport, majorée des pertes de transport au taux prévu à l'article 15.7</i> »	D'accord B-0203, p. 21	Réglé
5. (suite) Aussi, par souci de cohérence, l'ACEFO recommande de changer l'expression « <i>pertes</i> » par « <i>pertes de transport</i> » aux articles 30.4 et 38.5 des Tarifs et conditions.	Pas d'accord B-0203, p. 21	Maintien
6. L'ACEFO est d'avis que l'extrapolation de prévision des charges sur 20 ans n'est pas souhaitable et elle recommande à la Régie d'exiger du Distributeur que ce dernier produise des prévisions sur un horizon de 20 ans pour les fins du nouvel article 2 de la section E de l'appendice J des Tarifs et conditions et d'exiger du Transporteur qu'il utilise lesdites prévisions.	HQT besoin sur 22 ans A-0120, pp. 24-27 HQD d'accord B-0215	Réglé mais pour 22 ans C-ACEFO-0041, pp. 3-4
7. L'ACEFO recommande à la Régie de demander au Transporteur, dans un dossier subséquent (ou dans une phase subséquente du présent dossier), de proposer des modifications aux Tarifs et conditions afin de permettre le raccordement d'une centrale au réseau de transport mais sans garantie d'intégration au réseau principal, tel que décrit à la section 2.6 du mémoire.	Pas d'accord A-0116, pp. 52-60	Maintien C-ACEFO-0041, pp. 5-15
8. L'ACEFO recommande le remplacement de toutes les occurrences de l'expression « <i>groupes turbine-alternateurs</i> » par l'expression « <i>groupes turbine <u>s</u>-alternateurs</i> » dans les Tarifs et conditions.	D'accord B-0206, pp. 3, 4, 7, 8, 9, 14, 15	Réglé

³ C-ACEFO-0041, pages 32 et 33.

En résumé, à l'exception de la recommandation 7, seulement deux recommandations de l'ACEFO demeurent « en litige », les six (6) autres ayant été acceptées par le Transporteur, du moins tacitement quant à la recommandation 6.

a) Recommandation 2

Cette recommandation est libellée comme suit :

L'ACEFO recommande à la Régie de demander au Transporteur de clarifier, à l'intérieur des Tarifs et conditions, les notions de « composantes d'un projet d'investissement » et d'« équipement », telles qu'utilisées dans le contexte de l'article 12B.

Dans son mémoire l'ACEFO expose plus en détail la problématique :

« En réponse à la demande de renseignements no. 1 de l'ACEFO pour la Phase 2A, le Transporteur précise ce qu'il entend par les notions de composantes principales et d'équipement et ces explications peuvent faciliter la compréhension de ces termes. Toutefois les explications données n'apparaissent pas aux Tarifs et conditions et le lecteur de ce document n'est donc pas en mesure de bien comprendre les termes utilisés. »⁴

En audience, aucune preuve particulière n'a été présentée par le Transporteur à l'encontre de cette recommandation et de sa justification, car il avait déjà exprimé sa contestation dans le cadre de la réponse à la demande de renseignements # 3 de la Régie soumettant essentiellement que ces notions ne nécessitent aucune « clarification ».⁵

En argumentation, le Transporteur critique cette demande de clarification à l'intérieur des Tarifs et conditions de notions relativement importantes pour les fins de l'application de l'article 12B alors que, selon lui, « clarification » serait synonyme d'« alourdissement » du texte.⁶ Qui plus est, il reproche à l'intervenante de ne pas être revenue à la charge en audience sur cette recommandation, comme si ceci devait la discréditer.⁷

⁴ C-ACEFO-0037, page 8.

⁵ B-0203, HQT-4, Document 1.2, pages 25 et 26.

⁶ B-0225, paragraphe 23.

⁷ B-0225, paragraphe 22.

Sans entrer dans un long débat sur la question, l'ACEFO estime respectueusement que la Régie sera à même de déterminer si les précisions fournies en demande de renseignements par le Transporteur seront utiles au lecteur des Tarifs et conditions comme elle le suggère.

Rappelons que ce lecteur devra retrouver, dans la réponse du Transporteur à la demande de renseignements de l'ACEFO dans le présent dossier,⁸ les précisions lui permettant de mieux comprendre les notions de composantes principales et d'équipement. Ceci n'est pas impossible, mais il demeure que ce n'est certainement pas le but recherché dans l'élaboration d'un texte clair, transparent et surtout complet.

b) Recommandation 5

La première partie de cette recommandation a été acceptée par le Transporteur. Ce qui fait l'objet de sa contestation est plutôt la deuxième partie de cette recommandation qui est libellée comme suit :

Aussi, par souci de cohérence, l'ACEFO recommande de changer l'expression « pertes » par « pertes de transport » aux articles 30.4 et 38.5 des Tarifs et conditions.

Le Transporteur ayant accepté ce changement d'expression à l'article 2 de la section E de l'appendice J des Tarifs et conditions, il est difficile de comprendre pourquoi, de façon tout à fait cohérente, un changement similaire n'est pas effectué aux articles 30.4 et 38.5 de ces mêmes Tarifs et conditions.

L'utilisation d'une expression différente dans un même texte de la nature des Tarifs et conditions peut certainement mener à penser que l'on fait référence à une réalité différente, ici « pertes » versus « pertes de transport ».

En argumentation, le Transporteur se borne à répéter la justification sibylline fournie en réponse à la demande de renseignements #3 de la Régie⁹ :

⁸ B-0170, HQT-4, document 2, pages 3 à 5.

⁹ B-0225, paragraphe 57.

« Toutefois, le Transporteur ne voit pas la pertinence de modifier les articles 30.4 et 38.5 des Tarifs et conditions également proposé par l'ACEFO. »¹⁰

Avec respect, l'utilisation d'une expression identique à chaque fois que l'on réfère à une réalité identique est certainement de mise dans un texte comme celui des Tarifs et conditions.

¹⁰ B-0203, HQT-4, Document 1.2, page 21.

2. Les recommandations traitées en audience

L'ACEFO a choisi de concentrer sa présentation en audience sur les recommandations 6 et 7 afin de mieux éclairer la réflexion de la Régie à cet égard.

a) *Recommandation 6*

Cette recommandation est libellée comme suit :

L'ACEFO est d'avis que l'extrapolation de prévision des charges sur 20 ans n'est pas souhaitable et elle recommande à la Régie d'exiger du Distributeur que ce dernier produise des prévisions sur un horizon de 20 ans pour les fins du nouvel article 2 de la section E de l'appendice J des Tarifs et conditions et d'exiger du Transporteur qu'il utilise lesdites prévisions.

En réponse au commentaire du Transporteur à l'effet que des prévisions du Distributeur sur un horizon 20 ans pourrait parfois s'avérer insuffisante, la recommandation de l'ACEFO a été ajustée d'abord à 22 ans puis ensuite à 25 ans afin de couvrir tous les cas de figure possibles.¹¹ Essentiellement, le Transporteur n'a pas à extrapoler la prévision du Distributeur, ce dernier doit fournir la prévision sur un horizon « suffisant » car il devra « vivre avec » par la suite.

L'ACEFO retient de l'absence de commentaire en argumentation du Transporteur sur cette recommandation modifiée à 25 ans qu'il est en accord avec celle-ci. Rappelons que le Distributeur a déjà confirmé être en mesure de fournir cette prévision sur 20 ans¹² et sur 22 ans¹³, et que rien ne permet de croire qu'il lui serait impossible de le faire sur un horizon de 25 ans.

b) *Recommandation 7*

Cette recommandation est libellée comme suit :

L'ACEFO recommande à la Régie de demander au Transporteur, dans un dossier subséquent (ou dans une phase subséquente du présent dossier), de proposer des modifications aux Tarifs et conditions afin de permettre le raccordement d'une centrale au réseau de transport mais sans garantie d'intégration au réseau principal, tel que décrit à la section 2.6 du mémoire.

¹¹ C-ACEFO-0041, pages 3 et 4 -et- A-0121, ns 15 mai 2019, pages 92 et 93.

¹² C-HQD-0005, page 4.

¹³ B-0215.

Cette recommandation 7 de l'ACEFO entraîne une vive et longue contestation de la part du Transporteur¹⁴. Étonnant pour une recommandation qui n'emporte pas de conséquence directe sur l'approbation immédiate du texte des Tarifs et conditions et qui a pour but de simplement accorder plus de flexibilité aux clients du Transporteur à coût nul pour celui-ci.

Le premier argument soulevé par le Transporteur est que la recommandation de l'ACEFO arrive tardivement dans le dossier. Loin de lui donner tort à cet effet, l'ACEFO a bien pris soin de suggérer que l'analyse requise pour cette modification proposée au texte des Tarifs et conditions devrait plutôt se faire dans une phase subséquente du présent dossier (option privilégiée) ou encore dans un dossier subséquent (comme dans un dossier tarifaire par exemple).

Pourquoi s'objecter à un processus d'amélioration continue qui n'engendre aucun impact dans l'adoption immédiate du texte des Tarifs et conditions...aucune justification n'est fournie si ce n'est que le dossier a débuté en 2014 comme si ceci pouvait faire en sorte qu'il ne puisse évoluer et s'adapter aux réalités rencontrées depuis. Avec respect, cet argument de tardivité que le Transporteur réitère à quelques reprises dans son argumentation ne doit pas amener la Régie à écarter l'étude d'une option de raccordement qui pourrait s'avérer très intéressante pour les clients du réseau de transport, incluant la charge locale.

Le deuxième argument soulevé par le Transporteur pour ne pas étudier du tout cette recommandation est qu'il s'agit d'un raccordement qu'il qualifie d' « *hybride* » et que ce type de raccordement n'a jamais été demandé par un de ses clients.

Sur la qualification « *hybride* », le Transporteur fait fausse route et son argumentation s'en retrouve dénuée de fondement, ceci dit avec respect. L'argumentation du Transporteur sur ce point se borne à répéter le témoignage de ses représentants avant que l'analyste de l'ACEFO n'y réponde en audience et dans sa présentation. Autrement dit, l'argumentation du Transporteur est statique et ne répond pas aux explications fournies et à la démonstration effectuée en audience par l'analyste de l'ACEFO, notamment quant au fait qu'il ne s'agit pas d'un raccordement « *hybride* » mais plutôt d'une option de raccordement différente.¹⁵

¹⁴ B-0225, paragraphes 58 à 74.

¹⁵ C-ACEFO-0041, page 12.

Sur le fait que les clients du Transporteur n'aient jamais requis de tels types de raccordement, encore faut-il que les Tarifs et conditions le permettent comme le mentionnait à juste titre l'analyste de l'ACEFO en audience.¹⁶

Finalement, le troisième et dernier argument du Transporteur est qu'il « *n'a pas eu la possibilité de faire une analyse détaillée ni une preuve étoffée sur la proposition de l'ACEFO* ». ¹⁷ Avec respect, une telle affirmation est inexacte. Au lendemain du dépôt de la preuve de l'ACEFO, le Transporteur avait tout le loisir de l'analyser et de choisir de présenter une « *preuve étoffée* » avant ou pendant l'audience.

Au contraire, il a choisi de ne pas contre-interroger l'analyste de l'ACEFO et même de ne pas présenter de contre-preuve face aux justifications et explications additionnelles fournies par celui-ci en audience.¹⁸ Notons que ces justifications et explications additionnelles avaient justement pour but de répondre aux affirmations des représentants du Transporteur qui, rappelons-le, ne se sont pas penchés sur une analyse détaillée de la preuve écrite de l'ACEFO sur cette question comme le mentionne le Transporteur dans son argumentation.

La preuve de l'avantage économique et commercial du client du Transporteur à solliciter et obtenir un raccordement du type de celui suggéré par l'ACEFO a amplement été démontrée avec un exemple réel et bien étoffé en lien avec la production éolienne dont la puissance installée n'a pas besoin d'être transportée à 100% sur le réseau principal parce que celle-ci n'est, à toutes fins pratiques, jamais présente à ce niveau.¹⁹

L'ACEFO invite la Régie à relire son mémoire à la section 2.6 où il est notamment fait état que ce phénomène de la « *non-simultanéité des éoliennes* » a déjà été exposé par le passé dans un autre dossier et qu'il est difficile de comprendre comment Hydro-Québec Distribution peut

¹⁶ C-ACEFO-0041, page 13.

¹⁷ B-0225, paragraphe 66.

¹⁸ C-ACEFO-0041, pages 6 à 15 où les affirmations des représentants du Transporteur sont notamment réfutées une par une.

¹⁹ C-ACEFO-0041, pages 6 à 9.

même insister sur la possibilité de transiter 100% de la production éolienne installée dans un tel contexte.²⁰

Finalement, l'avantage important que peut présenter une telle option de raccordement est bien réel, alors que la plus récente preuve de la production éolienne fournie par Hydro-Québec Distribution dans le dossier R-4061-2018 démontre le phénomène de non-simultanéité sur l'ensemble des parcs éoliens en service, soit un échantillon passablement significatif.²¹ Qui plus est, les contrats éoliens permettent de ne pas prendre livraison d'une quantité d'énergie mise à la disposition d'Hydro-Québec Distribution si celui-ci juge qu'il est plus avantageux économiquement d'agir de la sorte de façon très occasionnelle, rappelons-le.²²

Par ailleurs, la réduction de la production éolienne (« *wind curtailment* ») est aussi une pratique courante aux États-Unis comme l'a démontré l'ACEFO en audience en réponse aux affirmations des représentants du Transporteur.²³

L'ensemble de ces constats démontre l'intérêt d'étudier davantage et à court terme cette option de raccordement, comme le suggère l'ACEFO, et non pas de l'incorporer dès à présent aux Tarifs et conditions. Le Transporteur aura alors l'opportunité de procéder à une analyse détaillée de cette option et de soumettre une preuve étoffée à la Régie pour qu'elle soit à même de prendre une décision éclairée sur la question.

Dans un autre ordre d'idée, la Régie avait invité l'ACEFO à commenté en argumentation la possibilité d'avoir recours à l'article 48 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* pour que l'intervenante entreprenne d'elle-même un dossier sur le sujet ou encore qu'elle le soulève dans une éventuelle demande d'intervention dans le cadre d'un dossier tarifaire du Transporteur.

Bien que ces deux options demeurent possibles, l'ACEFO soumet que sa proposition première est que la présente formation étudie sa recommandation 7 dans une phase subséquente du présent dossier (de même que diverses autres recommandations dans la Phase 2B) afin d'assurer la

²⁰ C-ACEFO-0037, pages 12 et 13.

²¹ C-ACEFO-0041, page 7.

²² C-ACEFO-0041, page 8.

²³ C-ACEFO-0041, page 9.

cohérence de la réflexion et la vue d'ensemble que la présente formation a acquise tout au long de cette affaire.

Sans pouvoir statuer de façon définitive sur la position de l'ACEFO sur les autres options qui s'offrent à elle, elle soumet qu'à défaut d'une phase subséquente dans le présent dossier ou encore sans indication claire de la présente formation dans sa décision à venir en Phase 2, l'ajout d'un tel sujet dans le cadre d'une demande d'intervention dans un dossier tarifaire du Transporteur représente un défi de taille pour exposer correctement les enjeux et les justifications requises pour qu'une nouvelle formation accepte de s'en saisir. Ceci n'est pas impossible bien sûr, mais nous soumettons respectueusement qu'il s'agit d'un fardeau difficile à remplir lorsque la question est soulevée « hors contexte ».

Par ailleurs, le dépôt d'une demande en vertu de l'article 48 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* revêt un niveau de difficulté encore plus important pour l'ACEFO, comme pour tout intervenant qui choisirait cette voie.

Au final l'ACEFO demeure convaincue que la présente formation est la mieux placée pour traiter efficacement de cette recommandation 7 (tout comme des autres recommandations qui suggèrent une étude dans une phase subséquente dans la Phase 2B) si elle juge pertinent de le faire suite aux arguments qui lui ont été présentés par l'intervenante à cet égard.

CONCLUSION

En guise de conclusion, l'ACEFO tient à réitérer qu'elle maintient toutes et chacune de ses recommandations, sans exception et avec les derniers ajustements apportés en audience quant à la recommandation 6.

Le tout respectueusement soumis.

Laval, ce 28 mai 2019

DHC Avocats

DHC Avocats

Procureurs de la partie intéressée
ACEFO