

PAR SDÉ et PAR COURRIER

Steve Cadrin
Ligne directe : 514 392-5725
scadrin@dhcavocats.ca

Laval, le 14 janvier 2020

Me Véronique Dubois
Secrétaire de la Régie de l'Énergie

Tour de la bourse
800, Place Victoria
2^{ième} étage, bureau 2.55
Montréal (Québec) H4Z 1A2

Objet: HQT – Demande du Transporteur relative à la construction d'une ligne à 320 kV et à l'installation d'équipements au poste des Appalaches

Réponses de l'AHQ-ARQ aux commentaires du Transporteur
Dossier R-4112-2019

N/D: 4503-50

Chère consœur,

La présente a pour but de faire suite à la correspondance d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») datée du 9 janvier 2020 portant sur des commentaires aux demandes d'intervention et aux budgets de participation dans le cadre du dossier mentionné en rubrique¹.

L'AHQ-ARQ désire donc par la présente soumettre respectueusement à la Régie ses réponses à ces commentaires, conformément à l'avis aux personnes intéressées publié le 5 décembre 2019.

Tout d'abord, l'AHQ-ARQ constate que le Transporteur demande à la Régie de ne retenir comme intervenante aucune des trois personnes intéressées ayant soumis une demande d'intervention, dont deux représentant la charge locale. Il est intéressant de noter que, dans le cadre d'un dossier du même type portant sur une interconnexion vers l'Ontario, la Régie avait reconnu comme intervenantes les cinq personnes intéressées en ayant fait la demande, dont l'une représentant la charge locale².

¹ B-0016.

² D-2007-132, dossier R-3646-2007, page 3.

Montréal

800, rue du Square-Victoria
bureau 4500
C.P. 391, Montréal QC H4Z 1J2

Laval

2955, rue Jules-Brillant
bureau 301
Laval QC H7P 6B2

Téléphone : 514 331-5010
Télécopieur : 514 331-0514
www.dhcavocats.ca

Ceci dit, l'AHQ-ARQ répond ci-dessous aux commentaires spécifiques du Transporteur.

Insuffisance de l'intérêt et des motifs d'AHQ-ARQ et AQCIE

Le Transporteur énonce ce qui suit aux pages 5 et 6 :

« Le Transporteur rappelle que la demande en cause concerne un projet d'investissement afin de répondre à une demande de service de transport ferme de point à point de la part d'Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité. Il s'agit d'un projet de la catégorie « croissance des besoins de la clientèle » dont les coûts sont supportés par le client en cause. Tel que mentionné en preuve, la réalisation de ce projet ne génère pas d'impact à la hausse sur le tarif de transport.

[...]

- *Le 8 décembre 2019, la Loi visant à simplifier le processus d'établissement des tarifs de distribution d'électricité a été adoptée par l'Assemblée nationale du Québec. Les modifications apportées par cette loi font en sorte que les tarifs d'électricité du Distributeur seront dorénavant fixés selon le taux d'inflation. Ainsi, la tarification du Transporteur n'aura aucun impact, à terme, sur les tarifs d'électricité du Distributeur.*
- *De surcroît, le client du service de transport est tenu de payer le coût réel des ajouts au réseau visés par le Projet, de sorte que celui-ci n'a pas d'impact sur les membres de l'AHQ, l'ARQ et l'AQCIE en tant que consommateurs d'électricité.*

Considérant ce qui précède, la décision de la Régie à venir à l'égard du présent dossier n'aura aucun impact sur les tarifs du Distributeur.

[...]

Avec égards, les allégations des intéressés précités sont insuffisantes notamment en ce que la décision à venir de la Régie à l'égard de la demande en cause n'aura aucun impact sur les tarifs du Distributeur et, derechef, n'aura aucun impact à l'égard de l'AHQ, l'ARQ et l'AQCIE ainsi que leurs membres. » [notes de bas de page omises] (Nous soulignons)

Le Transporteur indique que la réalisation du Projet n'a pas d'impact à la hausse sur le tarif de transport.

L'AHQ-ARQ comprend toutefois que, dans le cas où le coût du Projet s'avérait plus bas que la valeur prévue de 823 245 000 \$, le tarif prévu serait lui aussi plus bas selon ce qui peut être déduit de l'article 8.5 de la Convention de service entre le Transporteur et son client de point à point³ de même que des analyses d'impact tarifaire présentées par le Transporteur⁴.

L'AHQ-ARQ soumet respectueusement que contrairement à ce qu'affirme le Transporteur, elle a intérêt manifeste à ce que les coûts du Projet soient les moins élevés possible afin d'ainsi optimiser les tarifs du Transporteur devant être assumés par la clientèle du Distributeur.

De plus, les choix de solutions du Transporteur peuvent avoir un impact significatif sur les pertes de transport, celles-ci devant être assumées à la marge par le Distributeur et sa clientèle, tel que la Régie le constatait dans le cadre du dossier de l'interconnexion vers l'Ontario⁵.

Enfin, l'affirmation du Transporteur selon laquelle « *les tarifs d'électricité du Distributeur seront dorénavant fixés selon le taux d'inflation* » fait totalement abstraction de l'article 8 de la *Loi visant à simplifier le processus d'établissement des tarifs de distribution d'électricité* qui prévoit que la Régie pourra fixer ou modifier les tarifs du Distributeur au 1^{er} avril 2025 et par la suite tous les cinq ans (art. 48.2) et même plus tôt si le Distributeur en fait la demande (48.3 et 48.4) :

« 8. Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 48.1, des suivants :

« 48.2. Le distributeur d'électricité demande à la Régie de fixer des tarifs ou de modifier les tarifs prévus à l'annexe I de la Loi sur Hydro-Québec (chapitre H-5) au 1er avril 2025 et par la suite tous les cinq ans.

« 48.3. Malgré l'article 48.2, le distributeur d'électricité peut demander à la Régie, avant l'échéance qui y est prévue, de modifier un tarif prévu à l'annexe I de la Loi sur Hydro-Québec (chapitre H-5), lorsque les conditions suivantes sont réunies :

1° le distributeur d'électricité a présenté un rapport au gouvernement lui démontrant qu'en raison de circonstances particulières il ne sera plus en mesure de respecter son obligation prévue à l'article 24 de la Loi sur Hydro-Québec;

2° le gouvernement, après analyse du rapport, prend un décret indiquant à la Régie ses préoccupations économiques, sociales et environnementales à l'égard de la demande du distributeur.

« 48.4. Malgré l'article 48.2, le distributeur d'électricité peut demander à la Régie, avant l'échéance qui y est prévue, de fixer un tarif qui n'est pas prévu à l'annexe I de la Loi sur Hydro-Québec (chapitre H-5) et de procéder aux modifications aux tarifs existants qui sont nécessaires pour son application, lorsque les conditions suivantes sont réunies :

³ B-0005, Annexe 1.

⁴ B-0005, Annexe 7.

⁵ D-2008-030, dossier R-3646-2007, pages 8 à 10.

1° le distributeur d'électricité a présenté un rapport au gouvernement démontrant la nécessité de fixer un nouveau tarif;

2° le gouvernement, après analyse du rapport, prend un décret indiquant à la Régie ses préoccupations économiques, sociales et environnementales à l'égard de la demande du distributeur.

« 48.5. Aux fins de l'application de l'un ou l'autre des articles 48.3 et 48.4, le gouvernement peut exiger du distributeur d'électricité tout renseignement pertinent.

« 48.6. Toute décision rendue par la Régie en vertu de l'un ou l'autre des articles 48.2 à 48.4 modifie l'annexe I de la Loi sur Hydro-Québec (chapitre H-5) en conséquence. Une telle décision contient l'annexe modifiée.

La Régie publie à la Gazette officielle du Québec l'annexe modifiée en y indiquant la date à compter de laquelle elle prend effet. À partir de cette publication, le ministre de la Justice assure la mise à jour de l'annexe I dans le Recueil des lois et des règlements du Québec. ». (Nous soulignons)

Pour toutes les raisons énoncées ci-dessus, l'AHQ-ARQ soumet respectueusement qu'elle détient un intérêt manifeste dans la présente cause puisque celle-ci peut avoir un impact significatif sur les tarifs du Distributeur et de sa clientèle.

Ligne à partir du poste Des Cantons

Le Transporteur énonce ce qui suit aux pages 7 et 8 :

« Le Transporteur soutient qu'une éventuelle modification du point de départ de la ligne à 320 kV pour le poste des Cantons ne présente aucune perspective d'amélioration importante de la solution qu'il a retenue, tant sur les plans technique, économique ou environnemental. Par ailleurs, la solution de raccordement du Projet a été déterminée en décembre 2017, alors que la demande de service de transport associée au projet d'interconnexion avec le New Hampshire a été retirée en août 2019. Une modification en 2019 du point de départ de la ligne à 320 kV aurait notamment engendré des impacts importants sur l'échéancier de réalisation du Projet de sorte qu'il n'aurait plus été possible de respecter la date de mise en service demandée par le client. Considérant l'absence de perspective d'amélioration notable de la solution de raccordement, le Transporteur a écarté cette avenue. » (Nous soulignons)

Puisque le Transporteur indique que la solution d'une ligne qui partirait du poste Des Cantons au lieu du poste des Appalaches « ne présente aucune perspective d'amélioration importante de la solution qu'il a retenue, tant sur les plans technique, économique ou environnemental », l'AHQ-ARQ comprend qu'il a effectué les études permettant d'en arriver à une telle affirmation.

L’AHQ-ARQ recommande donc à la Régie de demander au Transporteur de déposer en preuve lesdites études afin que celle-ci, de même que les clientèles affectées, puissent juger de « *l’absence de perspective d’amélioration notable* » invoquée par le Transporteur.

De plus, l’AHQ-ARQ est d’avis que l’argument du Transporteur selon lequel une modification du point de départ empêcherait le respect de la date de mise en service demandée par le client ne devrait pas être retenu.

En effet, tout d’abord, l’article 4 de la Convention de service entre le Transporteur et le client de point à point prévoit que le service pourra commencer à la date à laquelle la construction des ajouts sur le réseau est terminée et qu’une telle date peut être n’importe quand à compter du 1^{er} décembre 2022 ou après. Le Transporteur n’a donc aucun engagement à commencer le service le 1^{er} décembre 2022, il peut le faire plus tard.

Ensuite, l’AHQ-ARQ constate que la solution d’une ligne qui partirait du poste Des Cantons n’a pas été retenue seulement parce que le même client de point à point a fait une demande d’une autre interconnexion avec le New Hampshire qui s’est avérée non réalisable⁶. L’AHQ-ARQ soumet que la clientèle du Distributeur ne doit pas être tenue responsable d’une demande non réalisable formulée par le client de point à point et qui peut avoir un impact défavorable sur les coûts du Projet. À la limite, si un client de point à point exige une solution non optimale pour répondre à un de ses besoins, l’AHQ-ARQ est d’avis que ledit client devrait assumer l’excédent de coûts ainsi rendus nécessaires.

Prise en compte des pertes dans l’analyse économique

Le Transporteur énonce ce qui suit à la page 8 :

« Avec égards, le Transporteur souligne que la prise en compte des pertes dans les analyses économiques et la pertinence d’un suivi de l’impact de celles-ci dans les projets d’investissement est en cours d’examen dans le cadre du dossier R-4096-2019. Il n’est ni efficient ni utile de reprendre à nouveau le débat sur les pertes électriques dans le présent dossier. Dans celui-ci, les analyses du Transporteur sont présentées selon le cadre réglementaire. »

D’abord, l’AHQ-ARQ souhaite préciser qu’elle a activement participé au débat sur le traitement des pertes dans les projets d’investissement du Transporteur dans le cadre du dossier R-4096-2019 et qu’elle ne compte pas reprendre ce même débat dans le présent dossier.

Par contre, l’AHQ-ARQ réitère son intention exprimée dans sa demande d’intervention de questionner le Transporteur sur les hypothèses sous-jacentes au calcul des pertes de transport différentielles et d’exiger des études de sensibilité comme il a été fait dans le passé, notamment dans les dossiers de lignes Chénier-Outaouais (interconnexion Ontario)⁷, Chamouchouane-Bout-de-l’Île⁸ et Micoua-Saguenay⁹.

⁶ B-0004, page 18; et B-0016, pages 7 et 8.

⁷ D-2008-030, dossier R-3646-2007, pages 6 à 10.

⁸ D-2015-023, dossier R-3887-2014, pages 27 et 28.

⁹ D-2019-087, dossier R-4052-2018, pages 43 à 45.

Utilisation de coûts évités du Distributeur non à jour

Le Transporteur énonce ce qui suit à la page 8 :

« Le Transporteur mentionne que les coûts évités utilisés aux fins de l'analyse économique correspondent à ceux disponibles au moment de son achèvement en septembre 2019 en vue de l'approbation du Projet par la direction d'Hydro Québec. Par ailleurs, il souligne qu'une analyse de sensibilité avec des coûts évités plus faibles ne ferait que favoriser davantage la solution retenue. » (Nous soulignons)

L'AHQ-ARQ ne peut présumer, comme le fait le Transporteur, que si des coûts évités à jour avaient été normalement publiés par le Distributeur en août 2019, ceux-ci auraient été plus faibles et, par conséquent, on ne peut pas affirmer avec certitude que des coûts évités à jour favoriseraient davantage la solution retenue. L'AHQ-ARQ réitère donc son intention de demander au Transporteur des analyses de sensibilité sur les coûts évités du Distributeur utilisés dans l'analyse économique.

De plus, l'AHQ-ARQ rappelle l'invitation de la Régie d'inclure dans les demandes d'investissements du Transporteur tous les coûts se rapportant à chacune des solutions envisagées dans l'analyse économique, sans égard à leur matérialité ou au fait qu'ils avantagent ou non le Projet¹⁰.

Prévision des besoins de transport

Le Transporteur (page 9) :

« À cet égard, le Transporteur précise que l'impact tarifaire déposé en preuve est conforme à sa pratique usuelle, soit de s'appuyer sur les plus récentes prévisions jugées adéquates par la Régie. » [note de bas de page omise].

L'AHQ-ARQ réitère son intention de s'assurer que les prévisions les plus récentes sont utilisées par le Transporteur comme ce fut notamment le cas dans le cadre du dossier de la ligne Micoua-Saguenay¹¹.

En guise de conclusion générale, l'AHQ-ARQ note que le Transporteur ne présente aucune contestation sur son budget de participation et réitère qu'elle estime respectueusement que celui-ci est raisonnable dans les circonstances et selon les éléments ciblés dans sa demande d'intervention, tous pertinents en l'espèce, ceci dit avec égards.

La contestation du Transporteur, qui souhaiterait mener son dossier en vase clos et sans aucun intervenant, devrait être rejetée et l'AHQ-ARQ devrait être autorisée à intervenir sur l'ensemble des sujets annoncés dans le cadre de sa demande d'intervention, le tout respectueusement soumis.

¹⁰ D-2019-087, dossier R-4052-2018, page 48, paragraphe 170.

¹¹ D-2019-087, dossier R-4052-2018, pages 14 et 15, paragraphe 44; et page 19, paragraphe 60.

Espérant le tout conforme, veuillez agréer, chère consœur, nos salutations les plus distinguées.

DHC Avocats



Steve Cadrin, avocat

SC/fn

698386