

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL
No : R-4112-2019

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE

Demanderesse

- et -

ASSOCIATION HÔTELLERIE QUÉBEC,
450, Chemin de Chambly, bureau 100,
Longueuil (Québec) J4H 3L7

(ci-après « AHQ »)

-et-

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

(ci-après « ARQ »)

Partie intéressée

ARGUMENTATION DE L'AHQ-ARQ

DHC Avocats
Me Steve Cadrin
2955, rue Jules-Brillant # 301
Laval (Québec) H7P 6B2
Tél. : 514-392-5725
Fax : 514-331-0514
scadrin@dhcavocats.ca

Introduction

Le 11 mai 2020, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a déposé son argumentation dans le cadre du présent dossier (B-0045).

Le 23 avril 2020 et le 8 mai 2020, soit après le dépôt de la preuve et des commentaires reçus des intervenants à la fin mars 2020, le Transporteur a déposé ses réponses aux demandes de renseignements #2 et #3 de la Régie de l'énergie (la « Régie ») (B-0038 à B-0040 et B-0042).

Dans son argumentation, le Transporteur a commenté la preuve déposée par l'AHQ-ARQ et l'AQCIE, de même que les commentaires reçus du RNCREQ.

À la section 4.1 de son argumentation, le Transporteur passe en revue ses commentaires en lien avec la preuve déposée par l'AHQ-ARQ (C-AHQ-ARQ-0009) (le « Mémoire de l'AHQ-ARQ »). Avant d'entreprendre sa réplique aux commentaires du Transporteur, l'AHQ-ARQ tient à souligner qu'elle réitère l'ensemble de ses recommandations.

À la page 10, lignes 1 à 11 :

« L'intervenant dans son mémoire du 26 mars 2020 mentionne :

« [...] l'AHQ-ARQ estime que la distance à vol d'oiseau, entre le poste des Cantons (au nord de Sherbrooke) et la frontière du Maine la plus proche de celui-ci est d'environ 16 % plus courte que la distance à vol d'oiseau entre le poste des Appalaches et la frontière du Maine la plus proche de celui-ci. » (p. 6)

En réponse, le Transporteur souligne que l'intervenant fait fi des réponses à ses questions qui écartent cette vision (voir B-0027, HQT-3, Document 2, p. 4, réponses 1.2 et 1.6).

Le point de livraison demandé par le client fait partie des caractéristiques du Projet soumis pour autorisation et le point de traversée de la frontière a été convenu avec le promoteur du projet New England Clean Energy Connect, Central Maine Power, dans l'État du Maine.

Avec égards, les propos de l'intervenant devraient être écartés. »

En tout respect, l'affirmation du Transporteur à l'effet que l'AHQ-ARQ ferait fi de certaines de ses réponses en demande de renseignement démontre que celui-ci n'a pas lu correctement la preuve de l'intervenante.

Loin de faire fi des réponses du Transporteur, bien au contraire, l'AHQ-ARQ a justement reproduit la réponse 1.2 et expliqué qu'elle considérait un tracé différent dans ses remarques (Mémoire de l'AHQ-ARQ, pages 5 à 8).

À la page 10, lignes 12 à 23 :

« L'intervenant dans son mémoire mentionne :

« L'AHQ-ARQ trouve déplorable que la clientèle du Distributeur soit tenue responsable d'une demande non réalisable formulée par le client de point à point et qui pourrait avoir un impact défavorable sur les coûts du Projet. Dans un tel contexte, 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 du Projet ainsi rendus nécessaires. » (p. 8)

En réponse, le Transporteur est en désaccord avec les propos de l'intervenant.

Le Distributeur et sa clientèle ne subissent aucun impact à la suite du retrait, en août 2019, de la demande de service de transport associée au projet d'interconnexion avec le New Hampshire. Comme prévu à la convention de service de transport pertinente à ce dernier projet, le client a remboursé tous les coûts encourus et engagés jusqu'à la date d'abandon. »

Avec respect, l'AHQ-ARQ est d'avis que le dernier paragraphe de l'argumentation cité dans l'extrait ci-haut n'est pas pertinent en réponse à la préoccupation de l'AHQ-ARQ à laquelle le Transporteur fait référence.

En effet, cette préoccupation ne portait pas sur les coûts du projet d'interconnexion avec le New Hampshire mais bien sur le Projet (avec un « P » majuscule) qui est le projet à l'étude en l'espèce, tel que défini à la page 3 du Mémoire de l'AHQ-ARQ.

À la page 11, lignes 3 à 7 :

« Le Transporteur rappelle que la preuve démontre que le Projet ne génère pas d'impact à la hausse sur le tarif de transport. Au surplus, le Distributeur et sa clientèle bénéficieront du renforcement du réseau de transport principal associé au Projet qui génère un impact positif sur la fiabilité et la qualité de prestation du service de transport d'électricité.

Avec égards, les propos de l'intervenant devraient être écartés. »

Ici, le Transporteur revient avec cet argument que le Projet ne génère pas d'impact à la hausse sur le tarif de transport. Il omet de mentionner, comme il l'a fait dans sa correspondance du 9 janvier 2020 (B-0016) et comme l'AHQ-ARQ l'a souligné dans sa correspondance du 14 janvier 2020 (C-AHQ-ARQ-0004, pages 2 à 4) que la clientèle du Distributeur a un 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'Ontario et que l'AHQ-ARQ l'a souligné dans sa lettre du 14 janvier 2020 (C-AHQ-ARQ-0004, page 3).

À la page 11, lignes 8 à 20 :

« L'intervenant dans son mémoire mentionne :

« L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur d'entreprendre le plus tôt possible une étude d'avant-projet pour analyser le poste des Cantons comme point de départ de la ligne à 320 kV. » (p. 8)

En réponse, le Transporteur réitère le paragraphe de la décision D-2020-012 qui écarte d'emblée la recommandation de l'intervenant.

La Régie soulignait également au paragraphe 30 de la décision précitée, en réponse au RNCREQ mais cela est également applicable ici, qu'elle « tient à rappeler qu'elle doit se prononcer sur le Projet proposé par le Transporteur et qu'elle n'entend pas entreprendre l'examen d'autres alternatives qui ne sont pas au dossier ».

Au surplus, le Transporteur souligne qu'il doit s'employer à rendre le service dans le délai attendu par le client ce qui est incompatible avec la recommandation de l'intervenant.

Avec égards, la recommandation de l'intervenant devrait être écartée. »

Dans le contexte décrit avant cette recommandation dans le Mémoire de l'AHQ-ARQ à la page 8, on peut voir que celle-ci était basée sur une information du Transporteur selon laquelle une telle étude prendrait 18 mois et sur le fait que rien ne garantit que le Projet démarrera au moment prévu suite notamment à des pressions du côté américain :

« D'autre part, rien ne garantit que le Projet démarrera au moment prévu suite notamment à des pressions du côté américain. Par conséquent, l'AHQ-ARQ est d'avis qu'il y a des probabilités qu'une étude d'avant-projet pour analyser une modification du point de départ de la ligne à 320 kV puisse être réalisée avant le démarrage des travaux de réalisation du Projet. »

À la page 11, lignes 21 et 29 et à la page 12, lignes 1 à 6.

« L'AHQ-ARQ allègue à son mémoire [note de bas de page omise] que le Transporteur n'aurait pas donné suite à une ordonnance de la Régie dans le cadre du présent dossier.

En réponse, le Transporteur réitère ses réponses déjà offertes à l'intervenant (B-0027, HQT-3, Document 2, réponses 3.1 et 3.2, pages 9 à 11) et que le présent dossier est complet et conforme au cadre réglementaire applicable.

Avec égards, les propos de l'intervenant devraient être écartés. » (Nous soulignons)

Les faits présentés aux pages 12 à 14 du Mémoire de l'AHQ-ARQ démontrent que, lors du dépôt initial du dossier, le Transporteur a omis de fournir certaines informations requises en respect de l'ordonnance précitée de la Régie.

Tel que reproduit dans le Mémoire de l'AHQ-ARQ à la page 13, même le Transporteur confirme notamment qu'il n'a pas inclus les pertes par effet couronne dans son analyse originale sous prétexte qu'elles sont de faible ampleur et que leur inclusion aurait pour effet de favoriser la solution retenue, ce qui contrevient à l'ordonnance précitée de la Régie.

Le simple fait qu'un élément favoriserait un projet (selon le Transporteur) n'est pas une ouverture à l'exclure de la preuve à présenter à la Régie, surtout lorsque celle-ci exige spécifiquement que cet élément soit inclus. Si le Transporteur devait s'autoriser d'une telle discrétion pour retirer des éléments de son analyse, comment pourrions-nous valider si ceux-ci favorisent ou non le projet? Poser la question c'est y répondre...le Transporteur doit fournir tout ce qui lui est requis de fournir sans exception ou exercice d'une discrétion de sa part.

L'admission du Transporteur quant à la non-inclusion des pertes par effet couronne dans son analyse du projet clôt le débat. Ces pertes par effet couronne devaient considérées et l'information fournie à la Régie parce qu'elle a ordonné qu'il en soit ainsi voilà tout.

À la page 12, lignes 7 à 25 :

« L'intervenant dans son mémoire mentionne :

« L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de réitérer son ordonnance rendue aux paragraphes 168 à 170 de sa décision D-2019-087 et à l'avenir de demander au Transporteur une démonstration sans équivoque qu'il respecte cette ordonnance en ajoutant une obligation dans le Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie (le « Règlement »). » (p. 14)

En réponse, le Transporteur réitère qu'il s'est conformé au cadre réglementaire global applicable à la présente demande laquelle est complète et probante. Le Transporteur souligne d'ailleurs les recommandations précitées favorables de l'intervenant.

Historiquement, le Transporteur s'est toujours conformé aux décisions et aux démonstrations exigées par la Régie, y incluant le présent dossier, et il n'entend pas agir autrement dans l'avenir. Notamment, dans celui-ci, le Transporteur a appliqué la décision D-2019-087 à sa comparaison économique initiale des solutions en tenant compte du faible degré d'incertitude se rapportant à certains paramètres pertinents au présent dossier et d'éléments de coûts qui permettent de différencier les solutions entre elles.

Ainsi, le Transporteur estime que les attentes de la Régie exprimées dans cette décision sont satisfaites.

Avec égards, la recommandation de l'intervenant devrait être écartée notamment en ce qu'elle recherche un amendement réglementaire afin de solutionner une problématique inexistante. »

L'AHQ-ARQ réfère à son commentaire précédent qui s'applique également ici.

Toutefois, il y a lieu de rappeler que cette dernière recommandation de l'AHQ-ARQ a été formulée afin que la situation vécue dans le présent dossier ne se répète pas. Rappelons ici qu'il aura fallu s'assurer par le biais de demandes de renseignements que le Transporteur respecte bien les ordonnances passées de la Régie, ce qui n'est évidemment pas souhaitable et entraîne un alourdissement inutile du processus d'autorisation comme en l'espèce.

En terminant sur ce point, les intervenants réguliers devant la Régie étudient les dossiers qui sont soumis à celle-ci avec le bagage des décisions passées en tête, mais surtout avec la préoccupation de ne pas intervenir sans motif. Le manque d'information ou de prise en compte d'ordonnances de la Régie, même si bien intentionné et/ou pour des motifs *a priori* louables, ne fait qu'entraîner des questionnements et des remises en question qui pourraient être évitées ou, minimalement, réduites, et ce, au plus grand bénéfice de l' « allègement réglementaire ».

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.

Laval, ce 19 mai 2020

DHC Avocats

DHC Avocats

Avocats de la partie intervenante
AHQ-ARQ

711594