

DÉCISION

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

Régie de l'énergie
DOSSIER: R-3669-2008 Phase 2
DÉPOSÉE EN AUDIENCE
Date: 20 octobre 2010
Pièces n°: NON COTÉE

D-2010-124

R-3738-2010

16 septembre 2010

PRÉSENTS :

Jean-Paul Théorêt
Richard Lassonde
Jean-François Viau
Régisseurs

Régie de l'énergie
DOSSIER: R-3669-2008 Phase 2
PIÈCE NO: C-13-31 NLH
Date: 20 octobre 2010

Hydro-Québec
Demanderesse

et

Intéressés dont les noms apparaissent ci-après

Décision procédurale sur la reconnaissance des intervenants, le cadre des interventions, les budgets de participation et les rapports d'expert

Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1^{er} janvier 2011

Intéressés :

- Association coopérative d'économie familiale de l'Outaouais (ACEFO);
- Association coopérative d'économie familiale de Québec (ACEFQ);
- Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AQCIE/CIFQ);
- Énergie Brookfield Marketing Inc. (EBMI);
- Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (section Québec) (FCEI);
- Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAMÉ);
- Option consommateurs (OC);
- Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ);
- Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (S.É./AQLPA);
- Union des consommateurs (UC);
- Union des municipalités (UMQ).

1. INTRODUCTION

[1] Le 2 août 2010, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie), en vertu des articles 31, 32, 48, 49, 50, 51 et 164.1 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi), une demande relative à la modification des tarifs et conditions des services de transport à compter du 1^{er} janvier 2011.

[2] Le 9 août 2010, la Régie rend sa décision procédurale D-2010-110 convoquant une audience publique, demandant la publication d'un avis public et fixant le calendrier de traitement de la demande du Transporteur.

[3] La Régie a reçu les demandes d'intervention des intéressés suivants : ACEFO, ACEFQ, AQCIE/CIFQ, EBMI, FCEI, GRAME, OC, RNCREQ, S.É./AQLPA, UC et UMQ.

[4] La Régie souligne au départ que quatre associations représentent des consommateurs résidentiels (l'ACEFO, l'ACEFQ, l'UC qui regroupe 10 ACEF et OC). Ces quatre associations représentent les intérêts du même groupe de consommateurs et entendent faire des analyses et des preuves sur plusieurs mêmes sujets comme plus amplement mentionné ci-après.

[5] Trois groupes environnementaux (le GRAME, le RNCREQ et S.É./AQLPA) demandent d'intervenir en raison de leur intérêt en matière d'environnement et de développement durable. Ces groupes font des liens entre certains aspects de la demande du Transporteur et les impacts socio-économiques et environnementaux qu'ils y voient.

[6] EBMI représente une classe à part, soit les consommateurs des services de transport de point à point du Transporteur.

¹ L.R.Q., c. R-6.01.

[7] Ces demandes d'intervention sont accompagnées de budgets de participation totalisant des frais de 747 670 \$ dont 161 982 \$ pour des frais d'experts et 310 000 \$ en frais d'avocats. Cinq de ces experts prévoient aborder la Politique d'ajouts au réseau du Transporteur.

[8] La présente décision porte sur la reconnaissance des intervenants et le cadre des interventions conformément à l'article 8 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*² (le Règlement).

2. DEMANDES D'INTERVENTION

[9] L'ACEFO entend analyser :

- l'augmentation des charges nettes d'exploitation due à la croissance du réseau et au coût de retraite;
- les budgets spécifiques;
- les projets d'efficacité et les gains d'efficacité afférents;
- la reconduction pour 2011 du budget spécifique en lien avec les besoins réels en la matière;
- la politique d'ajouts au réseau de transport et le suivi des engagements d'achat. L'intéressée entend faire appel aux services d'un expert-conseil en la matière afin de l'assister.

[10] L'ACEFQ entend se pencher sur les aspects suivants :

- l'évolution des dépenses et les prévisions d'inflation;
- le traitement des coûts de remise en état de sites associés à un actif remplacé et le compte de frais reportés relatif aux coûts de mise en service de projets non autorisés;

² (2006) 138 G.O. II, 2279.

- l'évolution de la performance en regard des objectifs corporatifs et du contrôle des charges d'exploitation et des dépenses;
- l'évolution des dépenses nécessaires à la prestation de service ainsi que la définition des frais administratifs devant être réduits de 10 % à l'horizon 2013 en concordance avec les dispositions de la Loi mettant en œuvre certaines dispositions du discours sur le budget du 30 mars 2010;
- la révision des durées de vie utile;
- l'impact des programmes d'investissements sur les tarifs futurs;
- les prévisions des demandes de services de transport et le partage des coûts de service entre la charge locale et le service de point à point;
- la répartition des coûts des retraits d'actifs et actifs stratégiques;
- la politique d'ajouts au réseau de transport et le suivi des engagements;
- l'application prospective des tarifs.

[11] L'AQCIE/CIFQ entend intervenir sur les sujets suivants :

- les dépenses nécessaires à la prestation du service et, notamment la pertinence d'un budget spécifique additionnel de 2,8 M\$;
- une alternative à la pratique actuelle relativement aux charges de retraite en requérant l'assistance d'un expert pour procéder à une revue exhaustive des pratiques des autres juridictions à cet égard;
- la sous-estimation systématique des prévisions de revenus, pour laquelle l'intéressé entend requérir les services d'un expert;
- la politique d'ajouts au réseau.

[12] EBMI demande d'intervenir sur :

- l'adéquation du revenu requis;
- la politique d'ajouts au réseau;
- l'application prospective des tarifs.

[13] EBMI se réserve la possibilité d'intervenir relativement à tout autre enjeu soulevé par le Transporteur ainsi que celle de faire appel à une preuve d'expert.

[14] La FCEI souhaite intervenir sur les sujets suivants :

- les indicateurs de performance, notamment sur l'indice de continuité de service (IC-Transport);
- la formule paramétrique de l'inflation sur le calcul de la productivité;
- la reconnaissance des coûts de 1,7 M\$ liés à la hausse du budget de services partagés pour les services d'accès réseau expliqué par l'introduction de la télémaintenance des postes;
- le lien établi par le Transporteur entre les mises en service et la hausse prévue des retraits d'actifs;
- le traitement comptable et les coûts de remise en état de sites associés à un actif remplacé;
- la politique d'ajouts au réseau.

[15] Le GRAME entend traiter des éléments suivants :

- le budget spécifique;
- les coûts de remise en état de sites associés à un actif remplacé et le compte de frais reportés relatif aux coûts de mises en service de projets non autorisés;
- l'application prospective des tarifs;
- la politique d'ajouts au réseau, dont la mise en place d'aménagements particuliers favorisant l'intégration de projets de nouvelles sources.

[16] Concernant la politique d'ajouts au réseau, le GRAME entend préparer un complément de preuve spécifique, si nécessaire, après avoir pris connaissance de la preuve de S.É./AQLPA.

[17] Le GRAME, conjointement avec S.É./AQLPA, souhaitent traiter :

- des indicateurs de performance et objectifs corporatifs;
- des gains d'efficacité concernant les projets de Télésurveillance des transformateurs stratégiques et celui de Mise en place d'ateliers spécialisés de remise à neuf.

[18] En ce qui a trait aux résultats des indicateurs ayant un impact sur l'environnement ou le développement durable, le GRAME et S.É./AQLPA déposeront une preuve en partie commune et en partie spécifique à chacun d'eux.

[19] OC entend traiter des sujets suivants :

- les dépenses nécessaires à la prestation de service;
- la politique d'ajouts au réseau. L'intéressée prévoit avoir recours à un expert-conseil pour l'assister en la matière;
- l'absence de nouveaux indicateurs environnementaux et la démarche proposée pour l'évaluation des indicateurs de performance environnementale;
- l'application prospective des tarifs.

[20] Au présent dossier, le RNCREQ entend analyser :

- les mesures d'efficacité, dont les ateliers de remise à neuf des disjoncteurs;
- les indicateurs de performance, dont l'indicateur des charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité du réseau et l'indicateur du coût de service total en fonction de la capacité du réseau, que le RNCREQ entend analyser sur une période mobile de cinq ans, l'indicateur relié aux nouveaux investissements et les indicateurs environnementaux;
- la planification du réseau de transport, dont principalement, l'impact tarifaire des investissements projetés, en proposant de calculer le tarif de l'année de référence en utilisant le même coût en capital que celui utilisé pour les années futures;
- la politique d'ajouts au réseau, sujet que l'intervenant entend confier à un expert.

[21] S.É./AQLPA prévoit couvrir :

- la planification du réseau en vue, notamment, de s'assurer de la suffisance des investissements en pérennité dans une perspective d'équité intergénérationnelle;
- la politique d'ajouts au réseau, en se concentrant sur la contribution maximale du Transporteur afin de s'assurer qu'il n'y ait pas d'effets pervers sur les choix du client de la charge locale en termes d'efficacité énergétique ou d'investissements en intelligence du réseau.

[22] S.É./AQLPA compte, éventuellement, compléter la preuve spécifique du GRAME.

[23] L'UC désire intervenir sur :

- l'évolution des dépenses nécessaires à la prestation du service de transport ainsi que celle des charges d'exploitation;
- le choix des indicateurs de performance et les gains d'efficience;
- les changements proposés aux modalités de la politique d'ajouts au réseau et du suivi des engagements d'achats;
- l'adoption de tarifs provisoires établis sur la base des tarifs qui font encore l'objet d'examen de la Régie;
- le taux de pertes de 5,4 % pour 2011.

[24] Dans un esprit d'allégement réglementaire, l'UC recommande à la Régie d'exiger du Transporteur qu'il lui soumette les prévisions des ventes, des coûts de service, des revenus et des ajustements tarifaires pour chacune des années couvrant une période de trois ans suivant l'année témoin.

[25] L'UMQ propose d'examiner :

- la convention comptable reliée aux coûts de remise en état de sites associés à un actif remplacé;
- l'ensemble des dépenses, en parallèle avec les gains d'efficience obtenus;
- l'approche globale de type paramétrique et l'évolution de postes particuliers, telle la masse salariale;
- l'acuité des prévisions quant aux dates de mises en service des divers projets en cours de réalisation et la reconnaissance des projections dans la base de tarification;
- la prévision de la demande et les besoins de transport en découlant;
- les dépenses nécessaires à la prestation du service, notamment la charge de retraite;
- la démarche d'efficience et les gains de productivité projetés;

- la politique d'ajouts au réseau et l'intégration des sources d'énergie renouvelable.

3. COMMENTAIRES DU TRANSPORTEUR

[26] Le Transporteur constate que seuls, les intéressés GRAME et S.É./AQLPA ont indiqué qu'ils tenaient compte de l'orientation de la Régie en se regroupant pour traiter de certains aspects de ce dossier. Le RNCREQ évaluera les possibilités de regroupement lorsqu'il aura pris connaissance des demandes d'intervention des autres intéressés. Son budget de participation est le plus élevé de tous. L'ACEFO, l'ACEFQ, OC et l'UC maintiennent leur mode de représentation antérieur. Enfin, la FCEI, OC, le RNCREQ et l'UC veulent retenir les services d'experts distincts pour traiter d'un même enjeu, soit la politique d'ajouts au réseau.

[27] Le Transporteur soutient que le non-regroupement d'intéressés ayant des intérêts communs et voulant traiter de mêmes sujets risque d'occasionner des dédoublements de tâches, des frais et des dépenses de temps.

[28] La nature des intérêts et les motifs d'intervention des intéressés doivent s'apparier avec les enjeux déterminés par la Régie dans sa décision D-2010-110. Le Transporteur est d'avis qu'à défaut d'un tel appariement ou en l'absence de motivation, toute demande d'intervention devrait être écartée par la Régie ou, subsidiairement, clairement encadrée.

[29] Conséquemment, le Transporteur est d'avis que la Régie devrait exclure les sujets suivants :

- les questionnements à l'égard de la Loi mettant en œuvre certaines dispositions du discours sur le budget du 30 mars 2010;
- les gains d'efficience pour le GRAME et S.É./AQLPA;
- les indicateurs de performance pour OC et l'UMQ;
- le balisage pour l'ACEFO, l'ACEFQ et l'UC;
- les principes réglementaires et méthodes comptables pour la FCEI, le GRAME et l'UMQ;

- les coûts du régime de retraite pour l'AQCIE/CIFQ et l'UMQ;
- l'impact tarifaire des investissements pour l'ACEFQ et le RNCREQ;
- la planification du réseau de transport pour l'UC et S.É./AQLPA;
- la prévision des demandes de services de transport pour l'ACEFQ, l'AQCIE/CIFQ et l'UC;
- la répartition du coût de service pour l'ACEFQ et le RNCREQ;
- la tarification pour l'ACEFQ et l'UC.

[30] Le Transporteur est également d'avis que la Régie devrait exclure les sujets suivants ou, subsidiairement, encadrer la participation des intéressés :

- les indicateurs environnementaux pour OC et l'UMQ;
- la politique d'ajouts au réseau pour l'ACEFO, l'ACEFQ, EBMI, la FCEI, OC, le RNCREQ, S.É./AQLPA et l'UC;
- l'application prospective de tarifs provisoires pour EBMI et le GRAME;
- l'allègement réglementaire pour l'UC.

[31] En ce qui a trait à EBMI, le Transporteur est d'avis que l'intéressée allègue un intérêt général qui s'avère insuffisant pour accueillir sa demande.

[32] Pour ce qui est de la FCEI et de sa demande de reconnaissance du statut d'expert de M. Roland Brilot, le Transporteur prétend que l'intéressée et son représentant doivent faire état de leurs compétences à l'égard de la politique d'ajouts au réseau.

[33] Le Transporteur doute qu'ils puissent éclairer la Régie sur cette question dans le cadre du présent dossier. Il conteste, par ailleurs, le statut et la participation de l'expert.

[34] Le Transporteur soumet que les éléments identifiés à la demande d'intervention du RNCREQ sont insuffisamment reliés à la nature des intérêts de celui-ci et que ses motifs d'intervention sont insuffisants. Le Transporteur est d'avis que l'intéressé ne rencontre pas la demande de la Régie exprimée dans la décision D-2010-110. Subsidiairement, la Régie devrait clairement encadrer la participation de cet intéressé.

[35] Le Transporteur mentionne que cet intéressé veut reprendre un débat antérieur relatif à l'utilisation du coût du capital prospectif pour l'évaluation de l'impact tarifaire concernant les investissements projetés.

[36] Il en est de même pour la politique d'ajouts au réseau où le RNCREQ envisage de soumettre des arguments qu'il a déjà présentés dans le cadre d'un dossier antérieur.

[37] Le Transporteur indique qu'en ce qui a trait au Calcul de la contribution maximale du Transporteur, la mise en cause de certains paramètres, comme le coût du capital prospectif et les frais d'entretien, pourrait avoir des effets sur d'autres composantes du dossier, comme le coût du capital qui est un sujet exclu du présent dossier.

[38] Pour ce qui est de S.É./AQLPA, le Transporteur considère que certains éléments sont très périphériques à la proposition de l'intéressé, tels que des « *effets pervers sur les choix du client de charge locale, notamment afin de ne pas désinciter à l'efficacité énergétique ou aux investissements en intelligence du réseau* », et débordent du cadre de l'examen du présent dossier.

[39] Finalement, en ce qui a trait à l'UMQ, le Transporteur est d'avis que la Régie devrait baliser sa participation à l'examen du présent dossier du fait que cette intéressée demeure vague dans l'identification de ses intérêts en lien avec l'examen de l'ensemble des dépenses, la prévision de la demande et des besoins de transport et de sa position éventuelle sur d'autres propositions concernant la politique d'ajouts au réseau.

4. RÉPLIQUES DES INTÉRESSÉS

[40] Dans sa réplique, l'ACEFO fait valoir les éléments suivants pour les sujets qu'elle compte traiter :

- le balisage est un des enjeux que la Régie entend traiter, ce sujet étant en lien direct avec la performance du Transporteur. Une analyse pertinente et utile ne peut se faire sans résultats du balisage;

- la politique d'ajouts au réseau : la proposition du Transporteur ne sera pas sans conséquence sur la facture de la charge locale et sur les clients résidentiels du Distributeur. L'ACEFO s'objecte à cette nouvelle politique d'ajouts au réseau et fera appel aux services-conseils d'un expert en la matière afin de l'assister.

[41] Dans sa réplique, l'AQCIE/CIFQ indique que la problématique relative aux charges de retraite a été soulevée à plusieurs reprises non seulement par l'AQCIE/CIFQ mais également par l'ACEFO et l'UMQ. Cependant, devant le refus répété de la Régie d'exiger la mise en place d'un compte d'écart et l'absence du Transporteur d'examiner les alternatives à la création d'un compte d'écart, l'AQCIE/CIFQ croit utile de proposer que la démarche soit effectuée à son initiative. À la lumière des résultats de cet examen, la Régie pourra juger si quelques mécanismes pourraient avantageusement être mis en place dans l'intérêt public, eu égard, notamment, aux termes de la législation qui gouverne les régimes de retraite.

[42] En ce qui a trait aux revenus de point à point de court terme, l'AQCIE/CIFQ mentionne la nécessité de s'assurer de la justesse de la prévision des revenus, malgré la mise en place du compte d'écart, tel qu'il appert, notamment, de la décision D-2008-019.

[43] Dans sa réplique, EBMI souligne qu'elle est la seule cliente du service de transport de point à point qui demande à intervenir au présent dossier et qui risque d'être affectée par les modifications proposées aux Tarifs et conditions. Selon les principes de justice naturelle, une partie intéressée a le droit d'être entendue surtout lorsque les modifications peuvent l'affecter directement. À cet égard, EBMI estime être en droit d'émettre des commentaires sur l'établissement du revenu requis et du tarif de transport qui lui sera imposé.

[44] Quant à la politique d'ajouts au réseau de transport, EBMI veut compléter son analyse pour bien comprendre les tenants et aboutissants de cet enjeu avant d'émettre sa conclusion.

[45] En ce qui a trait à la proposition visant l'application prospective des tarifs, les représentations d'EBMI viseront à s'assurer du respect du Guide de dépôt.

[46] La FCEI considère que la question de conformité aux normes internationales d'information financière (IFRS ou *International Financial Reporting Standards*) est pertinente à l'appréciation de la modification comptable proposée par le Transporteur. Les entreprises réglementées canadiennes seront soumises aux IFRS en 2013 et la FCEI s'interroge sur la viabilité à moyen terme de la modification proposée.

[47] En ce qui a trait au statut de témoin-expert de M. Roland Brilot, la FCEI indique que l'expérience de ce dernier dans le domaine de la planification du réseau acquise sur plusieurs continents est enrichie d'une diversité des points de vue. Les problèmes rencontrés par les opérateurs de réseaux à travers le monde sont de même nature.

[48] Dans sa réplique, le GRAME souligne que son intervention commune avec S.É./AQLPA concernant les gains d'efficacité se limitera aux projets de Télésurveillance des transformateurs stratégiques et de la Mise en place d'ateliers spécialisés de remise à neuf. Cet enjeu est en lien direct avec le suivi qu'il effectue sur les investissements liés aux équipements qui comportent des enjeux de protection de l'environnement, lorsqu'ils contiennent des substances dangereuses qui se retrouvent dans l'environnement.

[49] Le GRAME indique que les coûts de remise en état de sites associés à un actif remplacé sont des coûts résultant des opérations passées du Transporteur. La capitalisation proposée par le Transporteur transfère ces coûts aux générations futures, celles pour qui ces équipements ne seront plus en fonction.

[50] Quant au traitement comptable des coûts de mises en service de projets non autorisés, le GRAME mentionne que son intervention est liée aux conséquences juridiques et pratiques de l'application de ce principe comptable réglementaire et portera sur les conséquences de cette pratique dans le contexte des interventions futures, lorsqu'elles porteront sur des projets comportant des enjeux environnementaux.

[51] Quant à la proposition du Transporteur sur l'application prospective des tarifs, le GRAME dit l'approuver et n'entend pas traiter d'autres éléments en lien avec cet enjeu.

[52] Dans sa réplique, OC indique qu'elle n'entend plus traiter des éléments suivants :

- l'analyse approfondie des dépenses nécessaires à la prestation du service à la suite de discussions avec la FCEI;

- les indicateurs environnementaux, afin d'éviter un double emploi avec le GRAME et S.É./AQLPA.

[53] En ce qui a trait aux objectifs corporatifs, OC n'entend pas produire une nouvelle preuve, mais désire traiter de cet enjeu, considérant ses observations déposées au dossier R-3706-2009 en lien avec la décision D-2010-032, paragraphes 102, 152 et 153.

[54] Le RNCREQ s'oppose à la prétention du Transporteur selon laquelle la Régie devrait tenir compte de l'adéquation entre le souci d'efficacité et l'obligation de regroupement pour les intervenants quant à l'octroi du statut d'intervenant. La Régie, seule, peut juger de la pertinence d'une demande d'intervention et cette pertinence n'est pas tributaire du souci d'efficacité administrative, ni du lien entre l'efficacité et les regroupements souhaités par le Transporteur.

[55] L'intéressé rappelle qu'il évalue encore l'opportunité de collaborer avec les intervenants de son choix, en fonction de la proximité des positions défendues, sans se restreindre aux intervenants « *ayant des intérêts qui sont a priori de même nature* ».

[56] Il entamera des discussions avec la FCEI, OC et l'UC quant à la possibilité d'avoir recours à un ou des expertises communes.

[57] L'intéressé s'oppose au regroupement élaboré par le Transporteur pour les motifs qu'il énonce et soutient que la Régie a reconnu, dans sa décision D-2010-055, que le RNCREQ se distingue des autres organismes à vocation environnementale.

[58] Quant aux divers sujets qu'il entend aborder, le RNCREQ réfute les prétentions du Transporteur relativement aux sujets suivants :

- les ateliers de remise à neuf des disjoncteurs;
- les indicateurs de performance;
- l'impact tarifaire des investissements prévus en 2011;
- la politique d'ajouts au réseau.

[59] S.É./AQLPA, dans sa réplique, apporte des précisions sur les sujets suivants :

- les gains d'efficacité;
- la planification du réseau;
- la politique d'ajouts au réseau.

[60] L'UC souligne que les sujets identifiés par le Transporteur et retenus par la Régie ne constituent pas nécessairement les seuls sujets que le tribunal jugera pertinent d'aborder. L'UC apporte des précisions sur les sujets suivants :

- le taux de pertes;
- l'allégement réglementaire;
- les gains d'efficacité et les indicateurs de performance;
- la politique d'ajouts au réseau et les conclusions recherchées.

5. OPINION DE LA RÉGIE

5.1 RÉCEPTION DES DEMANDES D'INTERVENTION

[61] Dans sa décision procédurale D-2010-110, la Régie indiquait :

« [9] Tout intéressé doit notamment indiquer la nature de son intérêt, les motifs à l'appui de son intervention, les enjeux sur lesquels il désire intervenir en tenant compte de la section 2.3 de la présente décision, les conclusions qu'il recherche ainsi que la manière dont il entend faire valoir sa position, y incluant s'il désire faire entendre des témoins, notamment des témoins experts. » [nous soulignons]

[62] Dans cette même décision, la Régie indiquait qu'elle entendait concentrer l'audience sur les sujets suivants :

Actualisation des revenus requis et des tarifs pour l'année 2011 :

- dépenses nécessaires à la prestation du service;

- base de tarification;
- coût du capital;
- politique d'ajouts au réseau de transport et suivi des engagements;
- tarification des services de transport.

Suivis de la décision D-2010-032 :

- gains d'efficience;
- indicateurs de performance ciblés;
- budget spécifique;
- proposition visant à permettre l'application prospective des tarifs.

[63] La Régie précisait, dans la même décision, qu'un intéressé qui désirait aborder tout autre sujet devait en faire la demande et la motiver. La Régie indiquait qu'elle déciderait de l'opportunité de traiter de ce sujet dans la présente décision.

[64] Pour les raisons et aux conditions plus amplement expliquées à la section 5.2 de la présente décision, la Régie accorde un statut d'intervenant aux intéressés suivant : ACEFO, ACEFQ, AQCIE/CIFQ, EBMI, FCEI, GRAME, OC, RNCREQ, S.É./AQLPA, UC et UMQ.

5.2 CADRE DES INTERVENTIONS

5.2.1 REMARQUES PRÉLIMINAIRES

[65] La Régie a demandé, à plusieurs reprises, aux intéressés ayant des intérêts communs (à titre d'exemples les groupes représentant des consommateurs résidentiels et les groupes environnementaux) d'unir leurs efforts afin d'éviter les redondances lors des demandes de renseignements et des preuves.

[66] Dans sa décision D-2009-123 rendue dans le cadre de la demande tarifaire du Transporteur 2010, la Régie précisait :

« [39] La Régie rappelle que le remboursement de tout ou partie des coûts ainsi budgétisés est sujet à son appréciation, en fin de processus, de l'utilité de la participation des intervenants aux délibérations de la Régie.

[40] La Régie note également que certains intervenants prévoient analyser et proposer des recommandations sur les mêmes sujets. De plus, la Régie constate que l'ACEF de Québec, l'ACEF de l'Outaouais, OC et l'UC sont des groupes qui représentent essentiellement les intérêts de la même catégorie de consommateurs, soit les consommateurs résidentiels.

[41] La Régie souhaite que les intervenants communiquent entre eux et examinent les possibilités de regroupement ou, à tout le moins, de présenter des positions communes sur certains sujets. Selon la Régie, une telle mesure pourrait contribuer à améliorer l'efficacité du processus réglementaire, en plus de réduire les frais globaux de participation. »

[67] À cet effet, le 28 juillet dernier, dans une lettre adressée à tous les participants à ses travaux, la Régie faisait état de l'orientation qu'elle devait prendre dans le traitement des dossiers réglementaires dont elle était et serait saisie. Elle mentionnait, entre autres :

« La Régie devra gérer les dossiers dont elle est et sera saisie avec davantage d'efficacité et d'efficience. Ainsi, elle verra à appliquer plus rigoureusement le Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie, notamment en ce qui a trait à l'évaluation de l'intérêt des intéressés souhaitant participer aux dossiers.

Dans ce contexte d'efforts d'efficience accrus de la Régie, cette dernière s'attend à ce que les participants à ses travaux prennent eux aussi des mesures afin de l'appuyer et diminuer les coûts de la réglementation.

À titre d'exemple, et tel que souligné depuis plusieurs années lors des rencontres annuelles du président avec les participants aux travaux de la Régie, plusieurs groupes d'intervenants ont des intérêts similaires évidents. En effet,

quatre (4) groupes représentent les intérêts des consommateurs résidentiels et trois (3) groupes représentent des intérêts environnementaux et de développement durable.

La Régie estime que, comme cela s'est fait à quelques reprises dans le passé, ces groupes devraient notamment voir à unir leurs efforts dans la défense des intérêts qu'ils représentent, par le biais de procureurs et d'experts communs et en favorisant toute autre voie d'allégement possible.

Puisque ces gains d'efficience résulteront en une réduction des coûts de la réglementation pour les consommateurs que vous représentez, la Régie est confiante que vous l'accompagnerez dans cette démarche. »

[68] La Régie constate, à la lecture des demandes d'intervention, que ses demandes et directives sont restées lettre morte pour la majorité des intéressés.

[69] Comme mentionné plus haut, la Régie a reçu des demandes d'intervention de quatre groupes représentant des consommateurs résidentiels qui veulent intervenir sur des sujets communs. Plusieurs intéressés prévoient, par ailleurs, l'engagement d'experts pour traiter de la Politique d'ajouts au réseau du Transporteur.

[70] Les trois groupes environnementaux s'intéressent à tous les aspects des impacts socio-économiques et environnementaux, dans une perspective de développement durable. La Régie considère que ces aspects couvrent un domaine très large et il devient donc nécessaire d'encadrer ces interventions afin d'alléger le traitement du dossier et également de maintenir les frais de la présente audience publique à l'intérieur de balises raisonnables.

[71] L'article 8 du Règlement prévoit que « *la Régie peut refuser ou accorder la demande d'intervention. Lorsqu'elle l'accorde, elle détermine, si elle le juge nécessaire, le cadre de la participation en fonction de l'intérêt de l'intervenant et de la nature, de l'importance et de l'ampleur des enjeux qu'il aborde* ».

[72] En application de ces dispositions du Règlement, la Régie encadre, comme suit, les interventions au présent dossier.

5.2.2 PRÉCISIONS SUR CERTAINS SUJETS D'AUDIENCE

[73] Dans la décision D-2010-110, la Régie mentionnait qu'elle n'entendait pas revoir, au cours de la présente audience publique, les principes et méthodes applicables à la répartition du coût de service, à la structure des tarifs et au coût du capital qui sont les mêmes que ceux approuvés lors du dossier tarifaire R-3706-2009.

[74] La Régie maintient cette disposition et juge utile d'apporter des précisions sur certains sujets que les intervenants veulent aborder.

Indicateurs de performance

[75] La Régie se concentrera sur les indicateurs faisant l'objet de suivis de sa décision D-2010-032.

Balisage

[76] L'ACEFO, l'ACEFQ et l'UC souhaitent traiter du balisage. Même si ce sujet fait partie de la preuve du Transporteur, la Régie ne considère pas prioritaire d'en traiter en profondeur cette année et ne requiert pas de preuves d'intervenants à cet effet.

Méthodes comptables

[77] Pour ce qui est des coûts de remise en état de sites associés à un remplacement d'actif, la FCEI s'interroge sur la conformité de la proposition du Transporteur avec les IFRS. Le Transporteur considère que la conformité aux IFRS n'est pas pertinente à l'année tarifaire 2011.

[78] La Régie considère que non seulement le traitement comptable en vertu des principes comptables généralement reconnus (PCGR) est pertinent au présent dossier, mais que le traitement prévu selon les IFRS l'est également, afin de lui donner une vue d'ensemble de la normalisation comptable actuelle et à venir.

Coûts de retraite

[79] L'AQCIE/CIFQ et l'UMQ souhaitent traiter du coût de retraite, notamment des variations entre les montants prévus et les montants réels. La Régie constate que la même problématique liée à ce sujet est examinée dans le cadre du dossier tarifaire du Distributeur³. À des fins d'efficacité du processus, la Régie choisit de ne pas reprendre le même débat dans la présente audience du Transporteur. En conséquence, cette question est exclue des sujets à débattre au présent dossier.

Planification du réseau – Investissements et mises en service projetés sur un horizon de dix ans

[80] La Régie examinera l'impact tarifaire des projets d'investissements et des mises en service. Toutefois, elle n'entend pas aborder la méthodologie de calcul de cet impact, ni examiner la méthodologie de calcul du coût en capital. En ce sens, la Régie est d'avis que la proposition du RNCREQ de calculer le tarif de l'année de référence en utilisant le même coût en capital que celui utilisé pour les années futures déborde du cadre de la présente audience.

Prévision des besoins

[81] Bien que les prévisions des besoins ne figurent pas dans la liste des enjeux mentionnés dans la décision D-2010-110, la Régie juge utile de s'assurer de la fiabilité de ces données et des revenus en découlant, en raison de l'impact de ces éléments sur la fixation des tarifs de l'année témoin, et ce, nonobstant la mise en place du compte d'écart, tel qu'il appert, notamment, de la décision D-2008-019. Néanmoins, la Régie juge non requis le recours à un expert en la matière.

Taux de pertes

[82] L'UC prévoit traiter du taux de pertes de 5,4 % et confier ce sujet à un expert. La Régie n'entend pas remettre en cause la méthode de détermination du taux de pertes et considère, en conséquence, que ce sujet déborde du cadre de la présente audience.

³ Décision D-2010-122, dossier R-3740-2010.

Répartition des coûts

[83] La Régie ne traitera pas de la méthodologie générale de répartition des coûts. L'examen de la répartition des coûts se limitera au suivi de la décision D-2010-032 et à la répartition, le cas échéant, de la nouvelle catégorie d'actifs, soit les Actifs stratégiques destinés aux projets d'investissements.

Tarifification des services complémentaires

[84] L'ACEFQ souhaite aborder la tarification des services complémentaires, sans autre justification. Tel que précisé dans sa décision D-2010-110, la Régie n'entend pas revoir la structure des tarifs. La preuve du Transporteur ne présente aucune modification méthodologique de la tarification des services complémentaires. Le sujet est donc exclu du présent débat.

Politique d'ajouts au réseau de transport et suivi des engagements d'achats

[85] La politique d'ajouts au réseau et le suivi des engagements d'achats constituent des enjeux importants au présent dossier. La Régie entend examiner la proposition du Transporteur à la lumière des exigences formulées dans ses décisions antérieures.

[86] Le Transporteur propose d'instaurer des aménagements particuliers aux principes actuels de justification économique de certains projets tels que les projets d'intégration de nouvelles sources d'énergie renouvelables faisant l'objet d'appels d'offres du Distributeur à la suite d'une demande du gouvernement du Québec et pour lesquels des solutions à la pièce seraient sous-optimales. Il demande à la Régie de prendre acte de ses intentions de mettre en oeuvre cette approche et d'en présenter les modalités lors d'une prochaine demande tarifaire.

[87] Les investissements d'intégration de production éolienne s'inscrivant dans cette catégorie, la Régie ne peut examiner de propositions relatives au projet Matapédia sans en connaître les modalités d'application.

[88] Comme ces modalités ne peuvent faire l'objet d'un dossier distinct du présent dossier, la Régie traitera ainsi des aspects de la politique applicables au projet Matapédia lors du dépôt des modalités dans une phase 2 du présent dossier.

[89] Quant aux autres aspects de la politique d'ajouts au réseau, la Régie en fera l'examen dans la présente phase du dossier. À cet effet, la Régie n'entend pas revoir les paramètres de calcul de l'allocation maximale.

Allègement réglementaire

[90] L'UC recommande à la Régie d'exiger du Transporteur qu'il lui soumette les prévisions des ventes, des coûts de service, des revenus et des ajustements tarifaires pour chacune des années couvrant une période de trois ans suivant l'année témoin.

[91] La Régie apprécie tout effort allant dans le sens d'un allègement réglementaire. Toutefois, elle ne peut évaluer, dans le cadre du présent dossier, la finalité de la recommandation de l'UC, étant donné l'absence de précisions ou de justifications adéquates. Elle rejette donc cette demande.

5.2.3 REGROUPEMENT DES INTERVENANTS ET ENCADREMENT DES INTERVENTIONS

5.2.3.1 Associations représentant des consommateurs résidentiels

[92] La Régie enjoint les quatre associations de consommateurs résidentiels (les deux ACEF, l'UC et OC) de se regrouper de façon à présenter leur position en évitant toute redondance dans les DDR adressées au Transporteur et la preuve écrite.

[93] Les redondances et les frais que cela implique peuvent être évités soit par une intervention commune, soit par le partage des sujets d'intervention :

- intervention commune : une seule série de DDR, une preuve commune et un procureur commun à l'audience;

- partage des sujets d'intervention : les quatre intervenantes se partagent les sujets des DDR et de la preuve.

[94] La Régie laisse à la discrétion des intervenants le choix de l'une ou l'autre des options ci-dessus, mais leur rappelle que les critères du *Guide de paiement des frais des intervenants 2009* permettent à la Régie de juger du caractère nécessaire et raisonnable des frais en fonction de différents critères dont « *le dédoublement des tâches avec les autres intervenants*⁴ ».

[95] De plus, la Régie enjoint ce regroupement de s'en tenir aux enjeux ciblés par la Régie dans sa décision D-2010-110 et dans la section 5.2.2 de la présente décision

5.2.3.2 Associations représentant des consommateurs commerciaux et institutionnels

[96] La Régie enjoint également la FCEI de s'en tenir aux enjeux ciblés dans sa décision D-2010-110 et à la section 5.2.2 de la présente décision.

5.2.3.3 Associations de grands consommateurs

[97] La Régie enjoint également l'AQCIE/CIFQ de s'en tenir aux enjeux ciblés dans sa décision D-2010-110 et à la section 5.2.2 de la présente décision.

5.2.3.4 Groupes environnementaux

[98] La Régie enjoint également le GRAME, le RNCREQ et SÉ/AQLPA de se regrouper de façon à présenter leur position en évitant toute redondance lors des DDR adressées au Transporteur et de la preuve écrite et de s'en tenir aux enjeux ciblés dans sa décision D-2010-110 et la section 5.2.2 de la présente décision.

⁴ Guide de paiement des frais des intervenants, article 14 f.

5.2.3.5 Modalités particulières du traitement de la Politique d'ajouts au réseau du Transporteur

[99] Ce sujet porte essentiellement sur la répartition juste et raisonnable des coûts de ces ajouts entre ceux pour qui ils sont encourus.

[100] Les groupes environnementaux ne sont pas concernés directement par ce sujet et la Régie ne considère pas que leur apport soit requis.

[101] Par ailleurs, les représentants des consommateurs du groupe « charge locale » n'ont pas nécessairement les mêmes intérêts que les usagers du « service point à point ».

[102] Font partie du groupe « charge locale » les intéressés suivants : ACEFO, ACEFQ, AQCIE/CIFQ, FCEI, OC, UC, et UMQ.

[103] Le groupe « service point à point » est, dans ce dossier, constitué par EBMI.

[104] Bien qu'EBMI n'ait pas annoncé qu'elle présentera un expert, elle s'est réservée le droit de le faire suivant le paragraphe 13 de sa demande d'intervention.

[105] La Régie enjoint les participants membres de ces deux groupes d'intérêts, d'administrer la preuve d'experts portant sur la Politique d'ajouts au réseau du Transporteur de la façon suivante :

- la Régie n'acceptera que deux experts et un procureur pour représenter les intérêts du groupe « charge locale »;
- la Régie souhaite que les experts en question connaissent bien le contexte dans lequel opère le Transporteur depuis les 10 dernières années et les exigences exprimées par la Régie au cours de la même période. À cet égard, le curriculum vitae de M. Roland Brilot n'indique pas que ce dernier ait l'expérience pertinente souhaitée par la Régie;

- la Régie modifie le calendrier de façon, entre autres, à permettre aux intéressés du groupe « charge locale » de s'entendre sur le choix de leurs experts.
- la Régie n'acceptera pas d'autres frais d'expertise sur cette question.

5.3 BUDGETS

[106] Les participants devront revoir leurs budgets en fonction des exigences de la présente décision. La Régie leur demande de produire, **au plus tard le 30 septembre 2010 à 12h**, ces nouveaux budgets. À la même date, les participants devront informer la Régie du choix de leurs experts et procureur pour traiter de la Politique d'ajouts au réseau du Transporteur.

5.4 SÉANCE DE TRAVAIL

[107] Sur proposition du Transporteur, la Régie fixe au **20 septembre 2010 à 9 h 30**, la séance de travail mentionnée dans la décision D-2010-110. La rencontre aura lieu aux bureaux de la Régie, à la salle Jean-Paul Riopelle.

[108] Le Transporteur soumet que cette rencontre devrait faciliter la compréhension du dossier, permettre de mieux cibler les enjeux, limiter les éventuelles demandes de renseignements et, partant, réduire le délai global inhérent au traitement de la présente demande. Dans ce contexte, la Régie souhaite que les intervenants soient prêts à poser les questions au Transporteur lors de cette réunion.

5.5 CONFIDENTIALITÉ DE CERTAINS DOCUMENTS

[109] Le 2 août 2010, le Transporteur a déposé, sous pli confidentiel, la pièce B-1, HQT-9, document 1.2, intitulée Schéma unifilaire du réseau et schémas d'écoulement de puissance.

[110] Le Transporteur appuie sa demande sur les dispositions de l'article 30 de la Loi.

[111] Au soutien de sa demande, le Transporteur dépose une affirmation solennelle alléguant que la divulgation publique des renseignements contenus dans les schémas unifilaires faciliterait la localisation des diverses installations du Transporteur, notamment des lignes et des postes, et permettrait d'identifier leurs caractéristiques, ce qui compromettrait vraisemblablement la sécurité de son réseau de transport.

[112] De plus, le schéma unifilaire déposé sous pli confidentiel contient des informations concernant l'alimentation de clients du Distributeur et des informations sur les réseaux ou installations de production de tiers desservis par le réseau du Transporteur dont la divulgation publique faciliterait l'identification de ces clients ou producteurs et de leurs installations. Ces informations sont considérées par le Transporteur comme étant des données de nature commerciale et confidentielle.

[113] Le Transporteur avise la Régie que, si elle devait accueillir sa demande de traitement confidentiel, il serait disposé à permettre, sous certaines conditions, aux intervenants reconnus par la Régie qui en feront la demande, de consulter les documents confidentiels en convenant d'une entente de confidentialité et de non-divulgation avec le Transporteur, conformément aux modalités établies aux dossiers antérieurs R-3592-2005 (D-2006-15), R-3606-2006 (D-2006-130) telles qu'appliquées aux dossiers plus récents déposés par le Transporteur.

[114] La Régie accueille la demande de traitement confidentiel du Transporteur et les modalités suggérées pour la consultation de ces documents.

5.6 MODIFICATION DU CALENDRIER DE TRAITEMENT DU DOSSIER

[115] Pour permettre aux participants de se consulter et de se regrouper conformément aux dispositions de la section 5.2.3 de la présente décision, la Régie modifie comme suit le calendrier de la présente audience.

20 septembre 2010 à 9 h 30	Séance de travail
30 septembre 2010 à 12 h	Date limite pour le dépôt des budgets révisés et pour informer du choix des experts
Le 8 octobre 2010 à 12 h	Date limite pour le dépôt des demandes de renseignements adressées au Transporteur
Le 22 octobre 2010 à 12 h	Date limite pour les réponses du Transporteur aux demandes de renseignements
Le 5 novembre 2010 à 12 h	Date limite pour le dépôt de la preuve des intervenants et des observations des intéressés
Le 17 novembre 2010 à 12 h	Date limite pour les demandes de renseignements sur la preuve des intervenants
Le 24 novembre 2010 à 12 h	Date limite pour les réponses des intervenants aux demandes de renseignements
Du 29 novembre au 6 décembre 2010	Période réservée pour l'audience et les plaidoiries

[116] **Considérant ce qui précède,**

La Régie de l'énergie :

ACCORDE le statut d'intervenants aux intéressés suivants :

- ACEFO,
- ACEFQ,
- AQCIE/CIFQ,
- EBMI,
- FCEI,
- GRAME,
- OC,
- RNCREQ,

- S.É./AQLPA,
- UC, et
- UMQ;

FIXE le cadre des interventions des intervenants selon les modalités de la section 5.2 de la présente décision;

ACCUEILLE la demande de traitement confidentiel du Transporteur;

INTERDIT la divulgation, la publication ou la diffusion de la pièce B-1, HQT-9, document 1.2 ainsi que son contenu;

FIXE le calendrier prévu à la section 5.6 de la présente décision.

Jean-Paul Théorêt
Régisseur

Richard Lassonde
Régisseur

Jean-François Viau
Régisseur

Représentants :

- Association coopérative d'économie familiale de l'Outaouais (ACEFO) représentée M^e Stéphanie Lussier;
- Association coopérative d'économie familiale de Québec (ACEFQ) représentée par M^e Denis Falardeau;
- Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AQCIE/CIFQ) représenté par M^e Pierre Pelletier;
- Énergie Brookfield Marketing Inc. (EBMI) représentée par M^{es} Paule Hamelin, Pierre Legault et Nicolas Dubé;
- Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (section Québec) (FCEI) représentée par M^e André Turmel;
- Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME) représenté par M^e Geneviève Paquet;
- Option consommateurs (OC) représentée par M^e Éric David;
- Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) représenté par M^e Annie Gariépy;
- Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (S.É./AQLPA) représenté par M^e Dominique Neuman;
- Union des consommateurs (UC) représentée par M^e Hélène Sicard;
- Union des municipalités (UMQ) représentée par M^e Steve Cadrin.