

**Par dépôt électronique et poste**

Le 2 septembre 2011

Me Véronique Dubois  
Secrétaire  
Régie de l'énergie  
800, Place Victoria, bureau 255  
Montréal, Québec  
H4Z 1A2

**Yves Fréchette**  
Avocat  
Hydro-Québec – Affaires juridiques

75, boul. René-Lévesque Ouest,  
4e étage  
Montréal (Québec) H2Z 1A4  
Tél. : (514) 289-2211, poste 6925  
Télééc. : (514) 289-2007  
C. élec. : frechette.yves@hydro.qc.ca

OBJET : Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport pour l'année 2012 (R-3777-2011)  
Notre dossier: R045325 YF

---

Chère consœur,

Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») dépose ses commentaires concernant les demandes d'intervention reçues dans le dossier décrit en rubrique.

Le Transporteur a reçu les demandes d'intervention des intéressés suivants :

- L'Association coopérative d'économie familiale de l'Outaouais (« ACEFO »)
- L'Association coopérative d'économie familiale de Québec (« ACEFQ »)
- L'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et le Conseil de l'industrie forestière du Québec (« AQCIE-CIFQ »)
- Énergie Brookfield Marketing s.e.c. (« EBM »)
- La Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (« FCEI »)
- Le Groupe de recherche appliquée en macroécologie (« GRAME »)
- Le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (« RNCREQ »)
- Stratégies Énergétiques et l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (« SE-AQLPA »)
- L'Union des consommateurs (« UC »)
- L'Union des municipalités du Québec (« UMQ »)

La somme des budgets de participation déposés s'établit à 521 k\$ comparativement à des budgets révisés totalisant 579 k\$ l'an dernier (dossier R-3738-2010), lesquels frais furent finalement octroyés à 397 k\$ par la décision D-2011-062. La somme des budgets apparaît élevée, considérant qu'aucun enjeu ou nouveauté d'importance n'émerge du présent dossier et que ces budgets, contrairement aux années précédentes, auraient dû

refléter une diminution des coûts associée à la procédure retenue par la Régie pour le présent dossier. En outre, le Transporteur juge utile de rappeler la volonté explicitement exprimée par la Régie de l'énergie (la « Régie ») d'obtenir le concours des participants afin de l'appuyer et diminuer les coûts de la réglementation<sup>1</sup>.

Le Transporteur soumet ci-après ses commentaires à l'égard de ces demandes d'intervention.

## **1. Commentaires généraux**

### ***Motifs d'intervention et enjeux***

Tel que le mentionne la Régie à sa décision D-2011-113:

*[15] 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, 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. (Nos soulignés)*

Le Transporteur, à sa lettre de transmission du dossier le 1<sup>er</sup> août 2011, mentionne:

*De l'avis du Transporteur, aucun enjeu ou nouveauté d'importance n'émerge de sa demande tarifaire 2012. En conséquence, le Transporteur soutient que le processus d'audience de cette dernière devrait refléter cet état de fait et que l'étude de la présente demande par le biais d'une audience publique sur dossier serait appropriée.*

La Régie déclare, à sa décision D-2011-113:

*[5] Dans sa lettre de transmission, le Transporteur souligne que sa demande tarifaire 2012 ne présente aucun enjeu ou nouveauté d'importance. Il suggère donc que le processus d'audience de sa demande reflète cet état de fait et que son étude se fasse par le biais d'une audience publique sur dossier.*

*[6] À première vue, la Régie est favorable à cette approche proposée par le Transporteur. En effet, le document présentant la demande du Transporteur (pièce B-0004, HQT-1, document 1) indique que la hausse du revenu requis est relativement peu importante et en grande partie attribuable à l'évolution de la charge d'amortissement elle-même tributaire des nouvelles mises en service de projets déjà autorisés par la Régie. La baisse des charges nettes d'exploitation et le statu quo au niveau de la politique financière militent également en faveur d'une approche simplifiée. (Nos soulignés)*

*[7] Lorsque le dossier écrit sera complété suivant le calendrier de la section 3 de la présente décision, la Régie tiendra une rencontre préparatoire, le 23 janvier 2012, pour faire le point avec les participants et décider s'il y a lieu de procéder à une audience orale ou autrement. (Nos soulignés)*

---

<sup>1</sup> Lettre du 28 juillet 2010 transmise à tous les participants aux travaux de la Régie concernant l'« Orientation de la Régie dans le traitement des dossiers réglementaires ».

Le Transporteur s'en remet à la Régie quant à la détermination de la suffisance de l'appariement entre les intérêts, les motifs d'intervention et les enjeux identifiés par les intéressés dans leurs demandes d'intervention.

Cependant, il appert clairement que certains intéressés n'ont pas pris la mesure des propos de la Régie dans sa décision D-2011-113. La mise de l'avant, par ces intéressés, de multiples sujets à débattre n'apparaît pas s'inscrire, de l'avis du Transporteur, dans le cadre de l'approche retenue par la Régie. En effet, pour que cette approche puisse porter ses fruits attendus d'allégement et de réduction des coûts du processus réglementaire, celle-ci requiert, selon le Transporteur, une circonscription rigoureuse des sujets à débattre, tenant notamment compte du fait qu'aucun enjeu ou nouveauté d'importance n'émerge de la demande tarifaire soumise pour l'année 2012.

À cet égard, le Transporteur rappelle que le présent dossier consiste essentiellement en une actualisation des revenus requis qui sont nécessaires afin d'assurer la prestation du service de transport d'électricité et ne remet pas en cause les méthodes et principes sous-jacents. Dans ce contexte, le Transporteur est d'avis que cette audience ne devrait pas constituer un forum pour revisiter des méthodes et principes réglementaires qui sont en place depuis plusieurs années. À titre d'exemples, tel qu'il appert de sa preuve, le Transporteur souligne ce qui suit en ce qui concerne l'actualisation ou le suivi de certains éléments :

- En ce qui a trait à l'actualisation du rendement sur la base de tarification ainsi que des tarifs de transport et des tarifs des services complémentaires selon les structures tarifaires approuvées ainsi que du taux de pertes, les méthodes utilisées sont celles retenues par la Régie dans les dossiers antérieurs.
- Le commentaire précédent s'applique aussi à l'allocation maximale pour les ajouts au réseau de transport et aux contributions maximales pour les postes de départ et le réseau collecteur.
- La méthode générale de répartition du coût du service utilisée dans ce dossier s'appuie sur celle reconnue par la Régie dans ses décisions antérieures.
- En ce qui concerne les besoins des services de transport, le Transporteur rappelle que la Régie a déjà reconnu, notamment dans la décision D-2007-08, que les réservations de service de point à point de court terme sont tributaires de nombreux aléas qui échappent au contrôle du Transporteur et de ses clients et peuvent induire un impact sur les revenus de point à point de court terme. Les revenus des tarifs de transport sont la conséquence directe de l'application des tarifs aux besoins de transport des clients du Transporteur, lequel ne dispose d'aucun levier direct à cet égard.
- Quant à l'impact tarifaire des investissements, celui-ci est établi selon la méthode et les paramètres présentés et qui ont reçu l'aval de la Régie dans les dossiers antérieurs.

De surcroît, le Transporteur note que certains intéressés souhaitent débattre et ont émis des observations visant les sujets suivants :

- les normes internationales d'information financière (IFRS), dont l'actif réglementaire ATPC/PTPC ou autres considérations liées à ce sujet (ACEFO, ACEFQ, UC et SÉ-AQLPA);
- le compte d'écart du coût de retraite (ACEFQ, UC);
- la politique d'ajouts au réseau de transport (EBM, UC, RNCREQ, SÉ-AQLPA); et
- «la mise à niveau par le Transporteur en matière de réglementation américaine relative à la planification du réseau de transport suite aux ordonnances 890 et suivantes» (EBM).

Or, ces sujets font l'objet de dossiers réglementaires distincts spécifiquement prévus par la Régie, en cours ou à venir. En effet, l'application réglementaire des normes internationales d'information financière (IFRS) est présentement examinée dans le dossier conjoint R-3768-2011 du Transporteur et du Distributeur, sachant que la décision qui sera prise par la Régie dans ce dossier sera reflétée dans les dossiers tarifaires du Transporteur et du Distributeur. De même, les modalités de disposition du compte d'écart du coût de retraite soumises en suivi de la décision D-2011-039 seront traitées dans le dossier tarifaire 2012-2013 du Distributeur, tel que la Régie en a décidé (D-2011-113, page 7). En ce qui concerne la politique d'ajouts au réseau de transport, ce sujet n'est pas à l'ordre du jour du présent dossier (décision D-2011-039). La modification des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec suite aux ordonnances 890 et suivantes a pour sa part fait l'objet du dossier R-3669-2008 - Phase 2, dossier actuellement pris en délibéré par la Régie. Conséquemment, le Transporteur ne considère pas opportun de procéder à l'examen de tels sujets dans le cadre de la demande tarifaire 2012 et soutient respectueusement que ceux-ci devraient être exclus d'office de la présente audience.

Après revue des demandes d'intervention, le Transporteur soutient qu'aucun intéressé n'a soumis d'éléments probants à l'appui de l'ajout d'un sujet à débattre au cadre précité, surtout dans le contexte de la présente demande.

### ***Modalités procédurales***

Lors de l'audience du dossier tarifaire 2011 du Transporteur, la Régie a mis en place des modalités procédurales quant au déroulement de l'audience, à savoir le regroupement d'intervenants ayant des intérêts similaires (pour des fins de présentation de preuve et les services d'experts).

Après revue des demandes d'interventions produites à la Régie par les intéressés, le Transporteur est d'avis que ces modalités procédurales pourraient être appliquées de nouveau par la Régie dans le présent dossier, si celle-ci le jugeait opportun.

### **Experts**

Les intéressés ACEFO, GRAME, UC, UMQ et SÉ-AQLPA envisagent ou se réservent le droit de faire appel, selon le cas, aux services d'un ou plusieurs témoins-experts ou experts-conseils.

Avec égards, le Transporteur remet en cause la pertinence d'une telle démarche. La simple actualisation des intrants reconnus au coût du service du Transporteur ne devrait pas susciter l'examen et l'analyse par des experts. De façon générale, l'apport d'experts ne devrait être envisagé que pour l'évaluation de nouveaux principes ou méthodes, ce qui n'est pas le cas du présent dossier.

Les intéressés ne font pas la démonstration de la nécessité de recourir aux services d'experts afin de les assister ou d'éclairer la Régie et les aspects qu'ils souhaitent couvrir excèdent ou sont périphériques au cadre d'examen du dossier.

Aussi, le Transporteur se réserve la possibilité de commenter plus avant, le cas échéant, les demandes de reconnaissance du statut de témoin expert, y incluant de demander la tenue d'un voir-dire, et ce, selon la décision procédurale à venir et des sujets à débattre.

Nonobstant la généralité des commentaires généraux qui précèdent, le Transporteur soumet ci-après ses commentaires spécifiques à l'égard des demandes d'intervention.

## **2. Commentaires spécifiques**

### **ACEFO**

À sa demande d'intervention, l'intéressé mentionne ce qui suit:

12. *À cet effet et suite aux explications fournies par le Transporteur dans sa preuve (HQT-4 Document 1 et HQT-4 Document 2) relative aux principes réglementaires et méthodes d'établissement du coût du service, l'ACEF de l'Outaouais note que les chiffres financiers présentés dans tous les documents de la preuve pour les années 2011 et antérieures sont préparés conformément aux principes comptables généralement admis au Canada (PCGR), alors que les chiffres financiers présentés dans tous les documents de la preuve du Transporteur pour l'année 2012 sont établis en vertu des normes internationales d'information financière (IFRS);*
13. *L'ACEF de l'Outaouais regrette ce choix de la part du Transporteur; car il introduit un biais dans la comparabilité des charges projetées du Transporteur en 2012 avec celles projetées en 2011 ou réelles pour les années 2010 et antérieures;*

Le Transporteur est en désaccord avec ces mentions. L'intéressé omet le principal précédent qui concerne la modification de la méthode d'amortissement des actifs appliquée par le Transporteur qui découle de la mise en place des IFRS. Ainsi, lors du dépôt de son dossier tarifaire pour l'année 2010, le Transporteur a présenté les données reliées aux charges d'amortissement sur la base de sa demande dans le dossier R-3703-2009. La Régie, à sa décision D-2010-020 rendue le 26 février 2010, permet

l'utilisation de la méthode d'amortissement linéaire à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010 et accepte l'utilisation des valeurs ainsi établies au 31 décembre 2009 pour le futur.

Le Transporteur adopte donc dans le présent dossier la même approche que dans les dossiers antérieurs précités qui ont reçu l'aval de la Régie.

Avec égards, ces éléments soumis par l'intéressé devraient être exclus par la Régie.

### ACEFQ

Le Transporteur soumet que les éléments identifiés aux paragraphes suivants de la demande d'intervention de cet intéressé ne s'apparient pas aux sujets à débattre de cette audience, à savoir :

- Paragraphe 2 c), questionnements à l'égard de la *Loi mettant en œuvre certaines dispositions du discours sur le budget du 30 mars 2010*<sup>2</sup>
- Paragraphe 2 g), intention d'analyser l'impact tarifaire des investissements, compte tenu que le coût du capital représente 75 % du coût du service. Le Transporteur souligne que l'impact tarifaire est établi selon la méthode et les paramètres présentés à la Régie dans les dossiers antérieurs. De plus, ce type de questionnement est survenu à plusieurs reprises dans les dossiers précédents, de la part de l'un ou l'autre des participants et le Transporteur a expliqué la méthode, les paramètres et les résultats qui en découlent. L'intéressé ne peut saisir encore une fois la Régie d'éléments déjà traités. Ainsi, le Transporteur est d'avis que des questions ou analyses à cet égard dans le présent dossier n'apporteront pas un éclairage nouveau à la Régie.
- Paragraphe 2 h), intention de juger de la « valeur des prévisions de demandes de services de transport » et du « partage des coûts de service » entre la charge locale et les clients des services de point à point. Le Transporteur maintient que les principes, la méthode générale et les paramètres correspondants qui sont applicables à la répartition du coût de service ne font pas partie des sujets à débattre dans ce dossier.

Enfin, l'intéressé, au paragraphe 3 de sa demande, mentionne :

*b) Nous demandons de pouvoir consulter les résultats des 3 balisages auxquels fait référence HQT dans la pièce HQT-3 doc. 3 (PA consulting, COPE, TSO)*

*c) Nous demandons qu'HQT fasse un balisage sur les taux et stratégies d'emprunt des diverses utilités électriques en Amérique du Nord afin qu'elle prouve qu'H.Q. minimise véritablement les coûts d'emprunt au profit des clientèles des divisions réglementées (HQT-8 doc. 1, section 4 et annexes).*

À cet égard, le Transporteur fournit au présent dossier toute l'information pertinente et disponible dans sa pièce HQT-3, Document 3. Quant à la demande d'exécution d' « un

<sup>2</sup> Le Transporteur a soumis des réponses aux questions de l'intéressé suite à l'entrée en vigueur de cette loi à l'occasion du dossier R-3738-2010. L'interprétation de cette loi ne concerne pas le processus de détermination des tarifs de transport de l'électricité et, avec égards, excède la juridiction de la Régie.

balisage sur les taux et stratégies d'emprunt des diverses utilités électriques en Amérique du Nord », le Transporteur ne croit pas opportun de donner suite à cette demande car sa politique financière, dont l'établissement du coût de la dette est identique à celui du Distributeur, reflète la gestion financière intégrée d'Hydro-Québec pour laquelle la Régie a elle-même constaté le *statu quo* dans sa décision D-2011-113, au paragraphe 6 cité ci-haut. Le Transporteur n'a pas à effectuer des travaux ou des enquêtes pour le seul bénéfice des démonstrations que souhaite faire l'intéressé.

### EBM

L'intéressé présente, entre autres, les motifs suivants à l'appui de sa demande d'intervention (références aux paragraphes de la demande) :

*8. EBM veut aussi traiter de la mise à niveau par le Transporteur en matière de réglementation américaine relative à la planification du réseau de transport suite aux ordonnances 890 et suivantes, sous réserve de la décision à venir dans le dossier R-3669-2008 (phase 2);*

*9. Aussi, vu les investissements importants annoncés par le Transporteur, il y a lieu de s'assurer que le présent dossier n'ait pas d'impacts contraires à la décision tarifaire précédente D-2011-039 qui requérait un dossier générique au cours de l'année 2011 sur la politique d'ajouts au réseau du Transporteur. À ce sujet, EBM considère également intervenir au sujet des propositions du Transporteur sur l'actualisation de allocation maximale pour les ajouts au réseau de transport;*

*10. Finalement, en fonction de l'entrée en vigueur du nouveau système OASIS, EBM entend soulever certaines problématiques liées à l'identification des transactions (tagging) ou (WebTag) et l'utilisation du point HQT.*

Avec égards, le Transporteur est d'avis que les éléments soumis aux paragraphes 8 et 9 précités ci-haut sont prématurés et devraient être écartés par la Régie. Le dossier R-3669-2008 - Phase 2 est présentement en délibéré et toute question touchant les enjeux qui y ont été débattus devrait être écartée. Quant à la politique d'ajouts au réseau de transport, ce sujet n'est pas à l'ordre du jour du présent dossier (décision D-2011-039).

En ce qui concerne le paragraphe 10, le Transporteur souligne que des préoccupations reliées au statut ou aux transactions d'un client du service de transport comme l'intéressé et qui ne sont pas d'intérêt général pour les participants aux audiences, ne devraient pas faire l'objet d'un sujet sous étude dans un dossier tarifaire. Le dossier tarifaire n'est pas un forum approprié afin de renseigner un client du service de transport quant aux modalités de programmation sur le réseau administré par le Transporteur. Le Transporteur invite l'intéressé à communiquer avec son délégué commercial attitré afin de lui soumettre toute question à cet égard.

UC

Le Transporteur soumet que les éléments identifiés aux paragraphes suivants de la demande d'intervention de cet intéressé ne s'apparient pas aux enjeux de cette audience, à savoir :

- Rubrique 7.1, point 3 sur la tarification des services de transport incluant les enjeux ayant des incidences sur la détermination des tarifs de transport, notamment l'établissement des besoins et des revenus des services de transport, la commercialisation des services de transport et la répartition du coût du service 2012.
- Rubrique 7.3 sur la planification du réseau, incluant notamment les projets d'investissements et l'impact tarifaire, afin de proposer par la suite à la Régie des recommandations appropriées à cet égard.

En réitérant ses commentaires généraux à cet égard, dont ceux relatifs aux principes et méthodes reconnus par la Régie dans les dossiers antérieurs, le Transporteur soutient qu'il n'y a pas de nouvelle matière nécessitant une analyse approfondie sur ces éléments. Le fait que le Transporteur présente son dossier en cohérence avec les décisions de la Régie ainsi que les dossiers réglementaires antérieurs et en cours ne suffit pas afin de permettre l'élargissement des sujets et ce, à divers niveaux dans chaque cas, que l'intéressé souhaite traiter dans la preuve.

- Rubrique 7.4 sur la politique d'ajouts au réseau de transport et calcul de la contribution du Distributeur.

Avec égards, cet élément est soumis de façon prématurée par l'intéressé et devrait être écarté d'emblée par la Régie.

Groupes environnementaux (GRAME, RNCREQ et SÉ-AQLPA)

À l'occasion du dossier tarifaire 2011, à sa décision D-2010-124, la Régie mentionne ce qui suit :

*[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. [...]*

*[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.*

Quant à la participation éventuelle des groupes environnementaux à ce dossier, le Transporteur propose de reprendre l'approche retenue par la Régie lors du dossier tarifaire 2011, selon laquelle la participation de ces intéressés est limitée aux sujets non



dévolus aux intervenants représentant les intérêts des principaux consommateurs d'électricité. Cette approche permet d'éviter les redondances et s'arrime à l'intérêt spécifique défendu par ces groupes, soit la protection de l'environnement et le développement durable.

Le Transporteur souligne à nouveau que ce dossier consiste principalement en une actualisation du coût du service. Avec égards, les demandes d'intervention produites par les groupes environnementaux ne contiennent pas de démonstration probante quant au lien entre leurs intérêts de nature environnementale et ce dossier principalement orienté sur des aspects de nature économique.

### GRAME

Le Transporteur soumet que les éléments identifiés aux paragraphes suivants de la demande d'intervention de cet intéressé sont insuffisamment reliés à la nature des intérêts qu'il représente et que les motifs d'intervention sont insuffisants à cet égard :

- Paragraphes 19 à 22 inclusivement sur l'efficacité, y compris le dépôt du rapport d'expertise décrit au paragraphe 20;
- Paragraphes 23 à 29 inclusivement sur les charges nettes d'exploitation;
- Paragraphe 33 sur la planification du réseau de transport.

Par conséquent, le Transporteur est d'avis que la participation du GRAME quant à ces sujets ne devrait pas être retenue.

### RNCREQ

Le Transporteur soumet qu'à l'exception de l'élément 5 g, les éléments identifiés à la section 5 de la demande d'intervention de cet intéressé sont insuffisamment reliés à la nature des intérêts de celui-ci et/ou ne s'appartient pas aux enjeux de cette audience, tel que précisé dans les commentaires généraux ci-haut.

Le Transporteur soumet que la Régie devrait clairement encadrer la participation de cet intéressé à l'examen de ce dossier.

### SÉ-AQLPA

Le Transporteur soumet que l'élément identifié au paragraphe suivant de la demande d'intervention de cet intéressé est insuffisamment relié à la nature des intérêts de l'intéressé et que les motifs d'intervention sont insuffisants à cet égard :

- Paragraphe 4.2 sur les résultats des indicateurs de performance.

Sans présumer d'un lien assez étroit entre le champ d'intérêt de cet intéressé et les éléments décrits aux paragraphes suivants de sa demande, ceux-ci débordent du cadre du présent dossier et soulèvent des points qui peuvent faire double emploi avec ceux analysés dans le dossier R-3768-2011 mentionné plus haut :

- Paragraphes 4.3 et 4.4.2 sur les normes comptables applicables à certains investissements et charges du Transporteur.

De plus, le Transporteur souligne que l'élément identifié au paragraphe suivant de la demande d'intervention de cet intéressé ne s'apparie pas aux enjeux de cette audience, à savoir:

- Paragraphe 4.4 sur la planification du réseau.

Par ailleurs, sans présumer d'un lien suffisamment étroit entre le champ d'intérêt de cet intéressé et le paragraphe 4.5 de sa demande, celui-ci paraît prématuré et devrait être écarté par la Régie.

Le Transporteur est d'avis que ces sujets de la demande de l'intéressé devraient être rejetés et que la Régie devrait encadrer la participation de cet intéressé.

### **3. Séance de travail**

Dans sa décision D-2011-113, la Régie fixe la séance de travail sur les indicateurs de performance environnementale au 7 octobre 2011.

À cette occasion, le Transporteur présentera la démarche qu'il a effectuée afin d'identifier ces indicateurs pour notamment faciliter la compréhension de cet élément de la preuve contenu à la section 1.4 ainsi qu'à l'Annexe 2 de la pièce HQT-3, Document 2. Cette présentation sera suivie d'une période d'échanges avec les intervenants intéressés. Des informations supplémentaires quant à l'organisation et au déroulement de cette séance de travail seront transmises sous peu.

Veillez recevoir, chère consœur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

*(S) Yves Fréchette*

Yves Fréchette

c.c. Intéressés (par courriel seulement)