

N°: R-3777-2011

**DEMANDE DU TRANSPORTEUR AFIN DE MODIFIER SES
TARIFS ET CONDITIONS DE SERVICE DE TRANSPORT À
COMPTER DU 1^{ER} JANVIER 2012**

HYDRO-QUÉBEC

(ci-après « le Transporteur »)

Demanderesse

et

**L'ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DES CONSOMMA-
TEURS INDUSTRIELS D'ÉLECTRICITÉ**

(ci-après « AQCIE »)

et

**LE CONSEIL DE L'INDUSTRIE FORESTIÈRE DU
QUÉBEC**

(ci-après « CIFQ »)

Intervenants

ARGUMENTATION DE L'AQCIE ET DU CIFQ

L'AQCIE et le CIFQ n'ont abordé que deux sujets dans le présent dossier :

- La problématique résultant des écarts entre les revenus et les coûts autorisés et les solutions qu'il convient de mettre en œuvre pour y faire face;
- Le compte de frais reportés proposé par le Transporteur relatif à « *l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement* ».

1. LA PROBLÉMATIQUE RÉSULTANT DES ÉCARTS ENTRE LES REVENUS ET LES COÛTS AUTORISÉS ET LES SOLUTIONS QU'IL CONVIENT DE METTRE EN ŒUVRE POUR Y FAIRE FACE.

Les Intervenants ont produit en preuve au dossier un rapport préparé par leur analyste qui expose la problématique résultant du fait que le taux de rendement réel du Transporteur à l'égard des derniers exercices financiers excède largement le taux de rendement autorisé par la Régie. Il s'agit en réalité d'une problématique plus large qui s'étend également aux activités du Distributeur et qui fait en sorte que, pour les deux seules dernières années, le bénéficiaire réglementé d'Hydro-Québec a excédé le rendement autorisé par la Régie par les montants suivants :

	<u>2009</u>	<u>2010</u>		<u>Total</u>
HQT	83,6 M\$	87,9 M\$:	171,5 M\$
HQD	<u>105,7 M\$</u>	<u>171,4 M\$</u>	:	<u>277,1 M\$</u>
	189,3 M\$	259,3 M\$:	448,6 M\$

L'analyse produite par l'AQCIE et le CIFQ mène de toute évidence à la conclusion que la Régie doit réagir et mettre un frein à une manière de faire qui permet à la demanderesse d'obtenir d'année en année un rendement qui excède largement celui qui est autorisé par la Régie sur la base de principes solidement établis.

L'analyste de l'AQCIE et du CIFQ propose des mesures de deux ordres pour faire face à cette problématique : réduire de 19,6 M\$ le revenu requis demandé par le Transporteur pour l'année 2012 et mettre en place, dès cette année aussi, une série de comptes d'écarts relatifs à diverses rubriques, de sorte que les excédents de rendement qui se produiraient de nouveau cette année puissent être pris en compte par la suite.

Le Transporteur n'a produit absolument aucune preuve tendant à contester les prétentions de l'analyste de l'AQCIE et du CIFQ quant aux faits, ni proposé quelque argument de fond que ce soit à l'encontre des solutions recommandées, ce qui n'a rien d'étonnant vu le caractère flagrant des excédents de rendement et l'opportunité manifeste des solutions recommandées.

Le Transporteur s'est borné à aborder cette question, aux pages 24 et 25 de son argumentation, d'un point de vue purement procédural, requérant de la Régie qu'elle ignore la question pour les motifs suivants :

- a) Les comptes d'écarts ne constitueraient pas un sujet spécifiquement mentionné par les Intervenants dans leur demande d'intervention, n'auraient pas été identifiés par la Régie comme un sujet d'audience et le Transporteur n'a pas produit une preuve spécifique à ce sujet dans ce dossier.

Le moins qu'on puisse dire, c'est que le Transporteur n'a pas pu être pris par surprise par cette preuve des Intervenants, lesquels avaient spécifiquement annoncé, dans leur demande d'intervention, leur intention de « *produire des analyses portant (...) notamment sur les sujets suivants* :

- *Les dépenses nécessaires à la prestation du service, en regard de leur évolution au cours des dernières années;*
- *La justesse des prévisions des composantes des revenus requis en regard de leur évolution au cours des dernières années. »*

Les propositions des Intervenants visant à la réduction du revenu requis demandé par le Transporteur pour 2012 et à la mise en place de comptes d'écart résultent directement des analyses qui ont été annoncées par les Intervenants, dont la pertinence n'a pas été contestée par la demanderesse et dont l'admissibilité n'a aucunement été écartée par la Régie.

Il est vrai que le Transporteur n'a pas produit une preuve spécifique sur les comptes d'écart proposés par les Intervenants dans ce dossier. Si le Transporteur veut laisser entendre par là que lui seul peut avancer des propositions sur de tels sujets, il nous paraît manifestement dans l'erreur. S'il veut simplement se plaindre de n'avoir pas eu l'opportunité de le faire, nous nous bornerons à constater que rien ne l'empêchait de le faire, de sorte qu'on est en droit de conclure de son silence qu'il n'avait rien à dire.

- b) L'analyse des Intervenants serait « *incomplète et sommaire* » notamment en ce qu'elle ne tiendrait pas compte du cadre réglementaire en place. Cet argument, avec respect, est manifestement sans fondement et nous paraît contredit par le Transporteur lui-même, qui reconnaît que la mise en place de comptes d'écart est une solution qui a maintes fois été retenue par la Régie et qui fait partie du cadre réglementaire.
- c) Il serait « *incongru* » d'intervenir dans un contexte où les écarts de rendement se seraient produits dans un « *contexte mondial incertain sur une très courte période* ». Or, rien au dossier ne relie la problématique considérée à un « *contexte mondial incertain* » et, surtout, rien n'incite à croire que la problématique considérée a un caractère temporaire et sera résolue par le simple passage du temps et une politique de « *laisser faire* ».

La problématique des écarts de rendement est réelle, elle a trait à des sommes extrêmement élevées, et nous soumettons que la Régie a le devoir d'intervenir sur cette question dès à présent pour éviter que ne se perpétue une injustice flagrante à l'endroit des consommateurs qu'elle a notamment pour mission de protéger.

2. LE COMPTE DE FRAIS REPORTÉS PROPOSÉ PAR LE TRANSPORTEUR RELATIF À « L'OPTIMISATION DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT ».

Le Transporteur a mis en place ce qu'il appelle une chaîne d'approvisionnement visant notamment à s'assurer qu'il aura toujours en main (lire : « *en entrepôt* ») certains équipements d'un coût considérable dont il est susceptible d'avoir éventuellement besoin pour la réalisation de projets. Invoquant son droit d'être traité équitablement, il réclame l'autorisation de « *partager* » avec sa clientèle le coût de financement de l'entreposage. « *Partage* » intéressant pour le Transporteur : Rien à ses frais, 100% aux frais de la clientèle.

L'AQCIE et le CIFQ ne se sont pas opposés à l'idée d'« *indemniser* » le Transporteur dans les cas où les frais de financement assumés par lui résulteraient de la nécessité d'acquiescer à

l'avance certains équipements à l'avantage de la clientèle. Ils se sont toutefois opposés à la proposition du Transporteur visant à faire en sorte que la totalité des coûts de financement pendant entreposage soit assumée par la clientèle, sans nécessité pour le Transporteur de démontrer l'opportunité et le bénéfice de tel entreposage pour la clientèle appropriée.

Le Transporteur s'est permis, dans sa réponse à la question 8.1 de la DDR no 2 que lui a adressée la Régie, de reprocher aux Intervenants de n'avoir pas élaboré sur ce que pourraient être les modalités d'un compte de frais reportés qui pourrait leur être acceptable. Les Intervenants ne se sont en effet pas livrés à un tel exercice, car il ne leur appartient pas de le faire. Ils ont d'ailleurs reconnu, dans leur réponse à la question 1.2 de la DDR que leur a adressée la Régie, leur incapacité à imaginer des modalités qui pourraient rendre acceptable la proposition du Transporteur. Le Transporteur voit par ailleurs lui-même « *plusieurs difficultés à l'approche préconisée par (l'AQCIE et le CIFQ)* » et il les énumère aux pages 21 et 22 de sa réponse à la question 8.1 de la DDR no 2 que lui a adressée la Régie.

L'AQCIE et le CIFQ ont noté avec intérêt les efforts déployés par le Transporteur aux pages 21 à 23 de son argumentation pour les « *rassurer* » quant à leur crainte que les consommateurs soient appelés à supporter les coûts de financement d'un entreposage inopportun. Ils n'y ont malheureusement rien trouvé de rassurant car aucun des éléments du cadre réglementaire qui y sont évoqués n'est de nature à protéger les consommateurs contre les effets indésirables du mécanisme de frais reportés proposé par le Transporteur : si sa proposition est avalisée par la Régie, tous les coûts de financement relatifs à l'entreposage seront refilés aux consommateurs, que l'entreposage ait été justifié ou pas, selon les circonstances de chaque cas, ce qui a fait dire aux Intervenants que le Transporteur réclame un « *bar ouvert* » où celui-ci aura tout intérêt à accumuler l'équipement en entreposage non seulement pour se faciliter la vie aux frais des consommateurs, mais au surplus pour bénéficier d'un rendement à un taux intéressant sur des actifs pouvant fort bien ne servir à rien pendant de longues périodes.

Il semble bien ressortir de tout ce qui a été mis en preuve et argumenté que des difficultés insurmontables s'opposent pour le moment à la mise en place d'un compte de frais reportés dont les modalités pourraient constituer une solution équitable pour tous à la problématique soulevée par le Transporteur et qu'il serait, dans les circonstances, préférable d'y renoncer pour l'heure, quitte à revoir éventuellement cette problématique à la lumière des constats qui pourront être faits dans l'avenir.

QUÉBEC, le 13 février 2012

Pour : 
ME PIERRE PELLETIER
Procureur des Intervenants AQCIE et CIFQ