

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL  
No : R-3777-2011

HYDRO-QUÉBEC  
Demanderesse

- et -

UNION DES CONSOMMATEURS  
Partie intéressée

---

**DEMANDE DU TRANSPORTEUR AFIN DE MODIFIER SES TARIFS ET CONDITIONS DE SERVICES DE TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2012**

---

ARGUMENTATION DE  
UNION DES CONSOMMATEURS

Préambule

UC intervient dans les dossiers tarifaires à titre de représentante des droits et intérêts des clientèles résidentielles en accordant une attention particulière aux les ménages à faible revenu et à budget modeste. La décision qui sera rendue dans le présent dossier revêt donc un intérêt certain pour UC puisque cette clientèle du Distributeur assume via ses tarifs une proportion très importante des revenus requis du Transporteur. De plus, les prévisions des besoins du Transporteur qui sont un intrant important à la fixation des tarifs sont en grande partie tributaires des prévisions du Distributeur.

Les sujets dont UC a traité dans le cadre du présent dossier tarifaire ont pour but d'assister et d'éclairer la Régie afin que celle-ci soit en mesure de disposer d'informations pertinentes et utiles pour que les tarifs que devront ultimement payer les clientèles dont UC défend les intérêts de même que les modalités d'application de ces tarifs soient justes et raisonnables.

Les positions et recommandations de UC sont clairement énoncées dans sa preuve, constituée du mémoire<sup>1</sup> et des réponses aux demandes de renseignement de la Régie<sup>2</sup> et du Transporteur<sup>3</sup>. UC adopte ces documents comme sa preuve.

---

<sup>1</sup> C-UC-0014;

<sup>2</sup> C-UC-0017;

<sup>3</sup> C-UC-0016;

UC avait également demandé la reconnaissance de M. Co Pham à titre d'expert conseil<sup>4</sup>. Le Transporteur n'a pas contesté cette demande. UC demande à la Régie de reconnaître ce statut d'expert conseil à M. Pham pour les motifs plus amplement exprimés dans notre lettre datée du 6 octobre 2011.

## **Introduction**

Dans le dossier R-3776-2011 (dossier tarifaire du Distributeur), UC soulignait dans le cadre de son argumentation :

*«UC est particulièrement préoccupé par la corrélation entre les coûts et les tarifs. En effet le rendement réel dont a bénéficié le Distributeur ces dernières années et particulièrement pour l'année 2010, nous indique que les tarifs qui ont été payés par les consommateurs ont été basés sur des revenus requis qui excédaient les besoins réels du Distributeur, puisque son rendement autorisé a été largement dépassé.*

*Dans ce contexte UC soumet qu'un examen extrêmement minutieux tant des prévisions soumises au présent dossier que de celles des dernières années en les comparant aux chiffres réels s'avère essentiel.*

*UC soumet également que face aux écarts constatés en faveur du Distributeur, pour les dernières années, la Régie devra se questionner à savoir les tarifs actuels sont justes, raisonnables et équitables pour les consommateurs.*

- *Sinon comment ceux-ci doivent –ils être ajustés?*
- *Les pratiques règlementaires actuelles et le rendement au-delà du rendement autorisé par la Régie qui en a découlé pour le bénéfice du Distributeur permet-il encore la fixation de tarifs justes, raisonnables et équitables?*
- *Sinon des mesures doivent-elles être implantées pour y remédier?*
- *Ces mesures doivent-elles être implantées à court et moyens termes ?»<sup>5</sup>*

UC soumet que ce constat fait à l'égard du Distributeur est tout aussi valable pour le Transporteur. UC prend également note du contenu de la lettre de la Régie datée du 27 janvier 2012<sup>6</sup> dans laquelle elle indiquait:

*«La Régie tient d'abord à souligner qu'elle prend note avec intérêt des questions que l'UC souhaite soulever en contre-interrogatoire du Transporteur relativement à sa préoccupation exprimée, notamment, en réponse à la demande de renseignements de la Régie (C-UC- 0017) voulant que « les écarts récurrents entre les montants autorisés (prévus) et les coûts réels associés aux projets d'investissement ont contribué aux cours des dernières années aux écarts constatés entre les rendements sur la base de tarification autorisé et réel et que ces écarts ont également influencé la détermination des revenus requis sans possibilité de correction rétroactive ».*

Ces questions vont au-delà du cadre de l'appréciation normale des projections du Transporteur dans le cadre de l'examen d'une demande tarifaire en menant, à terme, à l'élaboration de nouveaux principes, ce que la Régie a dit ne pas vouloir faire dans le

---

<sup>4</sup> C-UC-006 et C-UC-007 ;

<sup>5</sup> Dossier R-3776, pièce C-UC-0022, page 3;

<sup>6</sup> Dossier R-3777, pièce A-0026;

cadre de la présente demande (D-2011-150, par. 10, p. 5).»<sup>7</sup> (nos soulignés)

UC prend acte du fait que la Régie ne désire pas traiter de cette problématique dans le cadre du présent dossier. Toutefois, UC souligne que cette problématique ne peut être ignorée et elle demande à la Régie d'en prévoir l'examen dans les plus brefs délais dans la décision qu'elle rendra dans le cadre du présent dossier. .

En ce qui concerne le présent dossier, UC souligne également que l'examen de la demande du Transporteur à l'effet d'autoriser la création d'un compte de frais reporté relativement à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement et celui de sa demande relative aux modalités de disposition du compte de frais reporté pour les investissements non autorisés, ne peuvent et ne doivent être examinés en vase clos considérant l'impact qu'un écart entre les coûts réels et les prévisions aurait sur le rendement réel vs le rendement autorisé du Transporteur et, ultimement, sur les tarifs. En effet UC soumet qu'avant d'autoriser la création de nouveaux comptes de frais reportés ou de modifier les modalités de disposition des comptes existants, il serait opportun d'examiner les écarts constatés entre le rendement autorisé sur la base de tarification et le rendement réel, les causes de ces écarts et les moyens d'y remédier et ce, afin d'éviter toute source d'écarts supplémentaires qui compromettent l'établissement de tarifs justes et raisonnables.

Nonobstant ce qui précède et sans préjudice à cette position cruciale dans le cadre de l'évolution des dossiers tarifaires, UC a soumis dans sa preuve ses positions et conclusions concernant la demande du Transporteur.

La présente argumentation n'ayant pas pour but de réitérer toute la preuve écrite déposée par UC, nous y reprendrons les principaux thèmes abordés par UC en référant la Régie à nos conclusions et recommandations principales et en répliquant à certains des commentaires soumis par le Transporteur dans son argumentation.

Soulignons que, suite aux commentaires des intervenants, UC a pris connaissance de la proposition amendée du Transporteur portant sur les indicateurs de performance environnementale, et UC en est satisfaite.

---

<sup>7</sup> idem supra pages 1 et 2 ;

## **1. Gains d'efficience et suivi des investissements (HQT-3doc1, B-0008)**

Ce sujet est traité par UC aux pages 6 à 11 de sa preuve. UC conclut que, dans le contexte où la valeur et le volume des services de transport de point à point ont augmenté et vont augmenter beaucoup plus rapidement que ceux des clients de charge locale, le suivi des investissements du Transporteur et des charges d'amortissement qui y sont associées requiert un examen spécifique au cadre de développement de son réseau de Transport.

UC constate que la croissance des dépenses nécessaires à la prestation du service est, selon le Transporteur, principalement due à la croissance des charges d'amortissement<sup>8</sup>.

Donc, prenant en considération :

- le contexte particulier de croissance des investissements et des charges d'amortissement du Transporteur, largement lié à la croissance du réseau,
- l'impact important de ces investissements et des charges d'amortissement sur la croissance des dépenses nécessaires à la prestation du service et
- la progression des besoins de service de transport des différents types de clientèle,

UC recommande à la Régie :

- de rejeter l'approche proposée par le Transporteur, basée sur un indicateur global élaboré par le COPE de l'ACÉ, pour le suivi et l'évaluation de son efficience;
- de maintenir, de réitérer et de resserrer ses exigences de suivi de la décision D-2011-039, en particulier pour les éléments relatifs à l'optimisation des investissements;
- de poursuivre une évaluation serrée des investissements du Transporteur, des écarts entre les investissements et les mises en service prévus et réels ainsi que de l'impact tarifaire des investissements projetés dans le cadre de l'examen de ses demandes d'autorisation, de ses Rapports annuels et de ses demandes tarifaires.

---

<sup>8</sup> pièces B-0017, page 5 lignes 3 à 19, et C-UC-0014 ;

## 2. CFR relatif aux mises en service de projets non autorisés (HQT-4 doc2, B-0013)

Ce sujet est traité par UC aux pages 12 et 13 de sa preuve et dans ses réponses aux questions 1.1. et 1.2 de la demande de renseignements de la Régie<sup>9</sup>. UC conclut que le Transporteur n'a pas démontré que sa proposition de nouvelles modalités de disposition de ce compte de frais reporté soit préférable à la pratique actuelle ni qu'elle soit plus équitable envers les clients.

UC recommande à la Régie de rejeter la proposition du Transporteur de nouvelles modalités de disposition de ce compte de frais reporté et de réexaminer les modalités d'application de ce compte de frais reporté relatif aux coûts de mises en service de projets non autorisés en tenant compte du contexte dans lequel elles s'inscrivent.

Subsidiairement, UC recommande à la Régie de considérer la création d'un compte d'écart qui permettrait de compenser dans les revenus requis d'une année tarifaire subséquente les écarts de rendement sur la base de tarification réelle par rapport à la base de tarification autorisée de même que, éventuellement, les coûts de mises en service de projets autorisés après qu'une décision tarifaire finale soit rendue.

Dans le cadre de sa réponse à la demande de renseignement de la Régie<sup>10</sup>, UC souligne que les écarts récurrents entre les montants autorisés et les montants réels associés aux projets d'investissements contribuent dans une large mesure aux écarts entre les rendements sur la base de tarification autorisé et réel et qu'ils influencent la détermination du revenus requis sans possibilité de correction rétroactive.

Dans le contexte actuel, afin de s'assurer que les tarifs seront justes et raisonnables et que ceux-ci procurent au Transporteur le rendement autorisé et non pas un rendement qui s'écarterait de plus en plus du rendement autorisé sans possibilité de compensation pour les clients, UC soumet que la Régie ne peut donner son aval à la proposition du Transporteur sans mettre en place simultanément un compte d'écart qui permettrait de compenser dans les revenus requis d'une année tarifaire subséquente les écarts de rendement sur la base de tarification réelle par rapport à la base de tarification autorisée.

Finalement, et avec égard pour le Transporteur, UC souligne que celui-ci interprète erronément la preuve de UC lorsqu'il souligne à son argumentation que UC «*s'est opposé, non pas à la proposition du Transporteur relativement aux modalités de disposition du compte de frais reporté approuvé par la Régie, mais à sa création même*» et réfère la Régie aux réponses données par UC aux demandes de renseignements de la Régie.

Ainsi, UC soumet que la création du compte d'écart qu'elle demande devrait être une des modalités envisagées et est nécessaire afin d'assurer un traitement équitable de la clientèle.

---

<sup>9</sup> C-UC-0017, *op cit.*

<sup>10</sup> pièce C-UC-0017, page 3 question 1.1 ;

### **3. CFR relatif à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement (HQT-4 doc.4, B-0015)**

Ce sujet est traité par UC aux pages 14 à 16 de sa preuve et en réponses aux questions 1 et 2 de la demande de renseignements du Transporteur.

UC conclut que la proposition du Transporteur ne respecte pas les règles établies par la Régie à l'effet que les actifs qui sont pris en considération dans le calcul de la base de tarification d'une année donnée sont ceux qui sont considérés utiles à l'exploitation du réseau au courant de la dite année.

UC est en complet désaccord avec la proposition du Transporteur<sup>11</sup> à l'effet de comptabiliser un rendement sur la valeur des équipements pendant leur période d'entreposage puisque ces actifs ne peuvent être considérés comme utiles à la prestation du service de transport, a fortiori lorsque ceux-ci sont destinés à des projets futurs, inconnus ou non autorisés.

UC soumet que, par définition, un actif entreposé ne peut être considéré utile à la prestation du service de transport avant la mise en service d'un projet pour lequel il est requis. UC appuie également la position soumise par l'intervenante AQCIE-CIFQ en opposition à la création d'un tel compte.

UC soumet également que le Transporteur n'a pas justifié ni soumis de motifs concluants qui justifieraient que la Régie s'écarte du principe établi dans la décision D-2002-95 voulant que «*la clientèle supportera le coût des actifs via les tarifs seulement à partir du moment où ils seront en exploitation*»<sup>12</sup>. Par exemple UC soumet que le Transporteur n'a pas établi que les gains d'efficacité qui résulteraient de l'optimisation visée de la chaîne d'approvisionnement seraient équivalents ou supérieurs aux coûts additionnels relatifs au rendement demandé sur les équipements stratégiques pendant leur période d'entreposage.

UC recommande donc à la Régie de rejeter la proposition telle que soumise par le Transporteur visant la création d'un compte de frais reporté relatifs à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement.

Subsidiairement, UC soumet qu'avant de permettre la création d'un tel compte et un rendement sur la valeur des équipements pendant leur période d'entreposage, il est nécessaire de définir les critères et balises en vertu desquels ces équipements seraient considérés utiles et ce, pour s'assurer qu'une telle mesure soit profitable tant pour le Transporteur que pour ses clients et offre à ces derniers des bénéfices au moins équivalents aux charges additionnelles, le tout tel que précisé par UC à la page 3 de la pièce C-UC-0016.

---

<sup>11</sup> pièce B-0114, pages 18 à 20 de l'argumentation du Transporteur ;

<sup>12</sup> D-2002-95 à la page 90 ;

Finalement, UC souligne que le Transporteur interprète erronément la preuve de UC lorsqu'il mentionne à son argumentation (page 23) que UC «*a omis de comprendre que le coût d'un projet en cours lors de son transfert au chantier et que c'est à ce moment que débute sur celui-ci le calcul des frais financiers...*». UC a bien saisi cet aspect de la proposition mais la demande du Transporteur vise à comptabiliser un rendement sur la valeur d'équipements non associés à un projet spécifique pendant leur période d'entreposage, soit avant qu'ils ne soient utiles à la prestation du service de transport et sans aucune garantie à cet effet. Dans le contexte actuel de la réglementation du Transporteur, UC s'oppose à une telle proposition et demande à la Régie de la rejeter.

#### **4. Évolution des dépenses nécessaires à la prestation du service (HQT-6 doc. 1 et 2, B-0017 et B-0018)**

Ce sujet est traité par UC aux pages 17 et 18 de sa preuve.

UC constate la croissance importante des charges d'amortissement et s'inquiète de l'impact que celles-ci ont sur les tarifs considérant que la charge locale assume une part très importante du revenu requis et elle n'a connue qu'une croissance modérée.

Constatant notamment que le Transporteur n'a pas respecté en 2011 la limite de 50 M\$ prescrite par la décision D-2011-039 relativement aux retraits d'actifs, UC recommande à la Régie de resserrer ses exigences relatives au montant maximal autorisé à titre de retrait d'actifs et à la justification de ces retraits.

En ce qui concerne les frais corporatifs, UC recommande à la Régie de plafonner au niveau de l'IPC l'augmentation annuelle des Frais corporatifs qui peut être attribuée aux divisions réglementées, dont HQT, et d'ajuster le montant autorisé pour l'année 2012 en appliquant ce taux à partir du montant des frais corporatifs de l'année historique 2010.

Finalement, en ce qui concerne les autres charges directes/stocks et autres, UC recommande à la Régie de fixer un montant maximal pour la rubrique *Stocks et autres* de l'année témoin 2012 basé sur le montant de l'année historique 2009 (76.5 M\$) majoré de l'IPC des années 2010 et 2011.

#### **5. Évolution de la base de tarification 2010-2012 (HQT-7 doc 1 et HQT-13 doc 1 et 10, B-0020 et B-0057 et B-0067)**

Ce sujet est traité par UC à la page 19 de sa preuve.

L'examen de la preuve en chef du Transporteur et des réponses qu'il a fournies aux demandes de renseignements amène UC à conclure qu'il est urgent de mettre en place un compte d'écart qui aura pour fonction de neutraliser, par un ajustement aux revenus

requis d'une année tarifaire subséquente, les écarts de rendement sur la base de tarification par rapport au montant autorisé.

UC demande à la Régie de procéder à l'étude de la mise en place d'un tel compte dans les plus brefs délais.

## **6. Commercialisation des services de transport (HQT-10 doc 1, B-0028)**

Ce sujet est traité par UC aux pages 20 et 21 de sa preuve.

UC note avec intérêt l'implantation d'un projet pilote de programmation variable aux 15 minutes. UC soumet qu'il serait toutefois pertinent et utile que le Transporteur fasse rapport à la Régie et aux intervenants des avantages et inconvénients rencontrés dans la mise en œuvre et l'opération de la programmation intra-horaire aux 15 minutes, de l'intérêt manifesté par la clientèle et des revenus qui devraient en découler pour les années 2012 et suivantes.

## **7. Besoins et revenus des services de transport (HQT-10 doc 2, B-0029)**

Ce sujet est traité par UC aux pages 22 à 30 de sa preuve.

La facture de transport du Distributeur, soit 88% des revenus requis, est établie sur la base des besoins prévus. Or, UC constate des écarts importants entre les besoins réels et estimés pour l'année 2010. Pour ses prévisions, le Transporteur utilise la prévision des besoins faite en mai par le Distributeur. Cependant, si celle-ci est mise à jour par le Distributeur, le Transporteur ne reçoit pas cette mise à jour.

UC soumet qu'il serait juste et raisonnable que, pour les fins de son dossier tarifaire, le Transporteur utilise la mise à jour la plus récente possible relativement aux besoins du Distributeur et ce, afin d'établir les tarifs et une facture à la charge locale le plus juste possible et assurer l'équité tarifaire entre les clients.

UC recommande à la Régie de demander au Transporteur d'étudier des mesures ou modifications de son processus de travail afin d'améliorer la mise à jour des données relatives aux besoins des clients de charge locale et, idéalement, de tenir compte de la prévision des besoins de la charge locale approuvée par la Régie dans le cadre du dossier tarifaire du Distributeur pour la même année, et de soumettre des propositions à cet effet dans son prochain dossier tarifaire.

Relativement à la prévision des services de point à point court terme, UC recommande entre autre en suivi de la décision D-2011-039, que la Régie demande au Transporteur de lui rapporter dans les prochains dossiers tarifaires les améliorations ou détériorations de sa prévision des besoins de point à point court terme de même que les facteurs

expliquant les écarts constatés et qu'il propose des changements ou raffinements méthodologiques le cas échéant.

Relativement au taux de pertes de transport, UC recommande l'adoption par la Régie du taux de 5.4% tel que proposé par le Transporteur.

### **8. Répartition du coût de service (HQT-11 doc 2, B-0031)**

Ce sujet est traité par UC aux pages 30 à 32 de sa preuve. UC souligne que cette section traite de la méthodologie utilisée et des modifications apportées aux facteurs de répartition de trois éléments, soit actif réglementaire, compte d'écart coût de retraite, frais reporté relatif à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement. Contrairement à ce que pourrait laisser entendre l'argumentation du Transporteur, les conclusions énoncées dans cette section ne concernent pas le bien fondé de la création ou de l'existence des dits comptes et des intrants qui les composent, ou encore leurs modalités de disposition, mais uniquement leur traitement en terme de répartition si ceux-ci étaient retenus par la Régie.

C'est dans ce contexte que UC mentionne qu'à son avis, la proposition du Transporteur relativement aux facteurs de répartition se rapportant aux rubriques *Actif réglementaire ATPC/PTPC, Compte d'écarts du coût de retraite, compte de frais reports relative à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement* est appropriée.

En considérant que le Transporteur n'a effectué aucun changement relatif à la méthodologie de répartition du coût de service, UC n'a aucune recommandation sur ce sujet.

### **9. Tarification des services de transport (HQT-12 doc 1, B-0032)**

Ce sujet est traité par UC aux pages 33 et 34 de sa preuve. Compte tenu qu'aucune proposition de changement de la méthode d'établissement des tarifs n'est admise comme sujet à débattre dans le présent dossier, UC conclut que l'établissement de la facture de la charge locale ainsi que des tarifs pour les services de point à point dépend pour cette année des résultats de l'examen des revenus requis projetés et de la prévision des besoins qui seront reconnus par la Régie.

Le tout respectueusement soumis,  
à Montréal, ce 13 février 2012

---

Me Hélène Sicard  
pour Union des consommateurs