

**Par SDÉ et poste**

Le 25 janvier 2013

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 d'autorisation d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité du budget des investissements 2013 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars (R-3817-2012)  
Notre dossier : R046900 YF

---

Chère consœur,

La présente donne suite au dépôt de la réponse du Transporteur à l'engagement souscrit lors de l'audience du 17 janvier 2013 ainsi qu'aux lettres, du 23 janvier 2013, de la procureure d'UC et, du 24 janvier 2013, de la procureure de l'ACEFO dans le dossier décrit en rubrique.

Le 22 janvier 2013, le Transporteur a produit au dossier sa réponse à l'engagement 1 (« Engagement ») comme pièce HQT-3, Document 3.

En ce qui concerne les réponses aux lettres des intervenants, le Transporteur précise à nouveau les motifs justifiant qu'il est dans l'impossibilité de produire, de façon isolée, l'impact tarifaire associé à la portion du budget des investissements 2013 demandé de 53 M\$. Il explique également les raisons ayant amené le Transporteur et la Régie de l'énergie (la « Régie ») à privilégier le calcul présenté en preuve depuis plusieurs dossiers.

***Réponse du Transporteur à la lettre d'UC***

Sommairement, UC allègue ce qui suit :

*UC soumet que cette réponse du Transporteur ne contient qu'une partie des informations requises par la Régie lors de l'audience. En effet, le Transporteur ne produit pas l'impact tarifaire pour le budget des investissements 2013 demandé de 53M\$, dans le cadre des investissements générant des revenus additionnels, destiné à rencontrer la croissance de charge pour l'alimentation de la charge locale.*

Tout d'abord, le Transporteur rappelle le libellé de l'Engagement demandé par la Régie, à savoir les « *Simulations de la contribution du Distributeur pour les projets reliés au tableau 21 pour l'année 2013* », tel qu'il appert des notes sténographiques (« NS »), pages 4 et 104, de l'audience du 17 janvier 2013 (« Audience »).

De plus, Madame la Présidente a indiqué (NS, page 42), qu'elle voulait savoir si les investissements sont faits conformément aux *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (« *Tarifs et conditions* »).

Le procureur de la Régie, a précisé (NS, page 107), que la demande de la Régie visait spécifiquement le budget des investissements 2013 pour les investissements générant des revenus additionnels destiné à rencontrer la croissance de charge pour l'alimentation de la charge locale (« Alimentation de la charge locale »), soit 53 M\$, tel qu'indiqué à la pièce HQT-1, Document 1, page 25, section 3.2.1.1 et au tableau 19, ainsi qu'à l'Engagement.

En complément, suite à une question de Madame la Présidente (NS, page 111) le Transporteur a proposé d'inclure à l'Engagement, une description du mécanisme d'agrégation de projets d'investissements requis pour répondre aux besoins de croissance de charge pour la charge locale (le « pool »).

Ainsi, le Transporteur a produit à l'Engagement les simulations des contributions du Distributeur en considérant les projets confirmés au 30 avril 2012 dans le cadre du montant de 53 M\$ des investissements 2013 pour l'Alimentation de la charge locale. Par ses explications avec chiffres à l'appui, le Transporteur a démontré qu'il applique les modalités respectives des *Tarifs et conditions* à l'appendice J. De façon complémentaire, pour les ajouts associés à la croissance de charge pour la charge locale, il a décrit le mécanisme du pool, découlant des *Tarifs et conditions* en relation notamment avec le paiement de la contribution exigible auprès du Distributeur.

Le Transporteur réitère, tel qu'indiqué à l'Engagement, qu'il a présenté au dossier produit auprès de la Régie, l'impact tarifaire en tenant compte de l'estimation des contributions du Distributeur pour les projets confirmés du budget des investissements 2013 de 53 M\$ pour l'Alimentation de la charge locale. Lorsqu'elles peuvent être estimées, ces contributions sont incluses dans le calcul présenté à la pièce HQT-1, Document 1, tableau 21 (« tableau 21 »). Le Transporteur a d'ailleurs précisé à l'Engagement les contributions estimées du Distributeur pour les projets confirmés. Pour l'année 2013, ces contributions sont connues pour plus de 90 % des mises en service (« MES ») prévues découlant de ce budget.

Selon le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* (article 5), la demande d'autorisation du Transporteur présente une enveloppe d'une catégorie d'investissement et non pas une liste de projets à autoriser. Aux fins de la préparation du tableau 21 de la preuve, le Transporteur n'est pas en mesure de présenter les projets à confirmer et d'estimer les contributions potentiellement associées à ces projets pour lesquels des analyses sont en cours et dont les paramètres requis au calcul des contributions ne sont pas disponibles.

Tel que le Transporteur en a fait état à l'audience, par le biais des témoignages de Mmes Duchesne et Caron, ainsi qu'en réponse à l'Engagement, il n'est pas possible de calculer isolément l'impact tarifaire des MES associées à ce montant du budget des investissements 2013 pour l'Alimentation de la charge locale, puisque ce calcul repose sur la prévision globale des besoins de transport du service de transport pour l'alimentation de la charge locale et du service de transport de point à point à long terme. Cette prévision globale est déterminée, pour sa plus grande part, par la prévision du service de transport pour l'alimentation de la charge locale fournie par le Distributeur, laquelle ne fait évidemment pas de distinction entre les besoins de transport à rencontrer par les projets inférieurs à 25 M\$ et les projets égaux ou supérieurs à 25 M\$, le Distributeur n'étant pas en mesure d'isoler et prévoir les projets spécifiques qui seront requis par le Transporteur pour rencontrer les besoins de transport futurs.

L'impact tarifaire des MES associées au budget des investissements 2013 de 53 M\$ pour l'Alimentation de la charge locale est donc présenté, conformément aux dossiers antérieurs et aux instructions de la Régie à sa décision procédurale D-2012-133 au paragraphe 18, de façon agrégée pour les investissements de moins de 25 M\$ et les projets dont le coût est égal ou supérieur à 25 M\$. Le Transporteur souligne à nouveau que l'approche utilisée pour l'impact tarifaire soumis au présent dossier correspond à celle qui est présentée à la Régie depuis de nombreuses années dans des dossiers qu'elle a entérinés. Suivant cette approche, l'impact tarifaire est présenté par grande catégorie d'investissement, sans découpage selon les projets d'investissement et les services de transport. Par ailleurs, en ce qui a trait à l'impact tarifaire visant les projets égaux ou supérieurs à 25 M\$, dont le dossier R-3812-2012 mentionné par UC dans sa lettre, celui-ci est estimé selon les décisions de la Régie qui s'y rapportent.

Le Transporteur mentionne également que lors des récents dossiers des budgets des investissements, la Régie n'a pas demandé de produire sous forme désagrégée des résultats de l'estimation de l'impact tarifaire en visant d'une part, un client dans le cadre d'un service de transport et d'autre part, un montant spécifique d'une catégorie d'investissement. En raison des éléments déjà exprimés, le Transporteur ne peut produire un tel calcul, de façon isolée.

Dans l'Engagement, le Transporteur a également fourni, en plus des informations découlant de la demande précitée aux NS, une estimation de l'impact sur les revenus requis des MES associées aux investissements de 53 M\$ de l'ordre 0,7 M\$ en 2013, atteignant un maximum de l'ordre de 5,2 M\$ une fois réalisé l'ensemble des MES découlant de ce montant. À titre informatif, des montants de l'ordre de 0,7 M\$ et de 5,2 M\$ représenteraient un effet d'environ 0,02 % et à 0,17 % respectivement sur des revenus requis de l'ordre de 3 G\$ (année de référence 2012) et ce, sans tenir compte d'aucune croissance de charge. L'estimation de l'impact sur les revenus requis des MES associées aux investissements de 53 M\$ constitue l'information la plus désagrégée que le Transporteur puisse produire relativement à ce budget.

Cependant, tel que plus amplement expliqué à l'Engagement, ces investissements font partie de la catégorie d'investissement générant des revenus additionnels, de sorte que l'application du montant d'allocation maximal à chacun des projets, lorsqu'ils seront confirmés, vise la perception de revenus suffisants provenant du Distributeur et, le cas

échéant, le paiement de contributions, afin de couvrir les coûts des ajouts au réseau de 53 M\$ visant l'Alimentation de la charge locale dans le budget des investissements 2013. Ainsi, les modalités à l'appendice J des *Tarifs et conditions* sont respectées. Cette application sera produite, en conformité avec la pratique établie, dans le cadre d'une demande tarifaire.

### **Réponse du Transporteur à la lettre de l'ACEFO**

Sommairement, l'ACEFO allègue ce qui suit :

*L'ACEFO ne croit pas que la Régie dispose de toute l'information requise afin d'approuver correctement la demande du Transporteur.*

Le Transporteur constate que l'ACEFO souscrit au contenu de la lettre d'UC et réfère donc également aux éléments qu'il fournit en réponse à la lettre de cette dernière.

Par ailleurs, le Transporteur est surpris des affirmations de l'ACEFO suivant lesquelles il ne serait pas « *possible de clairement comprendre les justifications réelles* » de la demande et relativement au fait que la situation demeurerait « *fort inquiétante* ».

Avec égard, le Transporteur est d'avis qu'il a fourni les explications nécessaires, de façon claire et compréhensible, relativement aux éléments pour lesquels la Régie a demandé de l'information dans l'Engagement, afin de permettre d'apprécier l'impact tarifaire présenté à l'appui de la demande du budget des investissements 2013. De plus, le faible impact sur les revenus requis des MES associées au budget de 53 M\$ pour l'Alimentation de la charge locale, bien que celui-ci, pour les raisons évoquées par le Transporteur, ne puisse être isolément traduit en impact tarifaire, est certainement un élément de nature à apaiser l'inquiétude entretenue par l'ACEFO quant aux conséquences de la demande du Transporteur sur la charge locale.

Par la suite, l'ACEFO fait référence à un extrait de la réponse à l'Engagement qui indique qu'il peut en résulter, pour les projets visant l'Alimentation de la charge locale, une certaine surestimation des MES présentées au tableau 21. Le Transporteur rappelle à nouveau que le terme « Alimentation de la charge locale » vise, dans sa réponse à l'Engagement tout comme dans sa preuve, la portion de 53 M\$ du budget des investissements 2013 destiné à rencontrer la croissance de charge pour l'alimentation de la charge locale, dans le cadre de la catégorie d'investissement *Croissance des besoins de la clientèle*.

L'ACEFO déclare,, sur la base de certains calculs et analyses tirées du Tableau A de sa lettre, que la « certaine surestimation » des MES évoquée par le Transporteur dans l'Engagement serait de 3,7 milliards de dollars. Le Transporteur ne souscrit pas à l'interprétation qui est faite de ses propos, qui en déforme le sens et la portée. Il est clair qu'une portion de 53 M\$ du budget des investissements 2013, au niveau de laquelle le Transporteur a présenté l'estimation des contributions pour les projets confirmés, ne peut générer une surestimation d'une telle ampleur.

Le Transporteur note par ailleurs que l'ACEFO émet des opinions et des doutes qui ne constituent pas des remarques en lien avec la réponse fournie à l'Engagement demandé par la Régie. Ces opinions et ces doutes, dont certains s'appuient sur des informations introduites par l'ACEFO dans sa lettre, ne visent pas le montant de 53 M\$ du budget des investissements 2013 de moins de 25 M\$ pour l'Alimentation de la charge locale. En fait, tant l'horizon temporel considéré que les MES évoquées par l'ACEFO ne reflètent aucunement ceux du budget des investissements 2013 déposé pour autorisation à la Régie. Conséquemment, le Transporteur s'interroge sur cet élargissement des débats qui dépasse le cadre du présent dossier.

Enfin, le Transporteur tient à souligner qu'il a apporté les précisions demandées par la Régie, en exposant factuellement la portée de l'outil dont il dispose pour estimer l'impact tarifaire. Le Transporteur est donc préoccupé par les conclusions de l'ACEFO relativement au budget des investissements 2013 et notamment aux investissements concernant l'Alimentation de la charge locale.

### **Conclusion**

Le Transporteur est d'avis qu'il a répondu pleinement à l'Engagement selon la demande de la Régie exprimée au cours de l'audience, en tenant compte du cadre réglementaire applicable et des informations à sa disposition. Les demandes d'UC et de l'ACEFO devraient être rejetées.

Nous vous prions de recevoir, chère consœur, nos sentiments les meilleurs.

*(S) Yves Fréchette*

Yves Fréchette

c.c. Intervenants (par courriel seulement)