

Montréal, 8 novembre 2012

PAR COURRIEL ET SDE

Me Véronique Dubois  
Secrétaire de la Régie de l'énergie  
**Régie de l'énergie**  
Tour de la Bourse  
800, Place Victoria, bureau 255  
Montréal (Québec) H4Z 1A2

OBJET : R-3817-2012 : *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.*

---

Chère consœur,

La présente fait suite aux réponses du Transporteur à la demande de renseignements no. 1 de l'ACEF de l'Outaouais (pièce B-0011), réponses déposées le ou vers le 6 novembre 2012, dans le cadre du dossier mentionné en rubrique. L'intervenante constate que le Transporteur refuse de répondre ou ne répond pas adéquatement à plusieurs des questions, pourtant pertinentes et utiles, aux fins de l'étude, de l'analyse, du délibéré et de la décision à être rendue dans le présent dossier. En tout respect, les motifs invoqués par le Transporteur qui refuse de répondre, ne sont pas valables ni convaincants.

### ***Demande no. 1***

Le Transporteur a refusé de répondre à l'ensemble des demandes de ce groupe, qui concernent l'absence de toute information concernant les flux monétaires pluriannuels des projets connus ou confirmés au 30 avril et devant débiter après cette date.

Les questions formulées par l'intervenante en demande de renseignements sont les suivantes :

- 1.1 Veuillez décrire en détail les processus en vigueur dans l'entreprise auquel le Transporteur fait référence à la Citation 1, en fournissant copies des documents afférents, le cas échéant (à noter : si des enjeux de confidentialité étaient soulevés, des documents des années antérieures peuvent être fournis; ou ils peuvent être déposés sous pli confidentiel).
- 1.2 Veuillez confirmer ou infirmer l'affirmation de la Régie qu'il est « plausible que le Transporteur les connaisse en partie ».
  - 1.2.1 Plus spécifiquement, veuillez préciser si le Transporteur connaît, du moins en partie, les projets Débutants.

- 1.3 Veuillez indiquer, en détail, l'information que détenait le Transporteur, au 30 avril 2012, sur les projets Débutants.
- 1.4 Plus spécifiquement, veuillez préciser si, au 30 avril 2012, le Transporteur connaissait les détails suivants des projets Débutants. Lorsque ses connaissances n'étaient que partielles, veuillez décrire le niveau de connaissances du Transporteur :
  - 1.4.1 Le nombre de projets;
  - 1.4.2 Le nom de chacun;
  - 1.4.3 Le montant total d'investissement qui sera requis par chacun;
  - 1.4.4 La durée de chacun;
  - 1.4.5 Le montant d'investissement prévu pour chacun en 2013.
- 1.5 Pour chacun des éléments mentionnés aux DDR 1.4.1 à 1.4.5, ci-dessus, veuillez préciser l'état des connaissances du Transporteur au 1<sup>er</sup> août 2012 (la date de l'original de la Référence 1), pour les projets débutant entre le 30 avril 2012 et le 1<sup>er</sup> août 2012.
- 1.6 Pour chacun des éléments mentionnés aux DDR 1.4.1 à 1.4.5, ci-dessus, veuillez préciser l'état des connaissances du Transporteur au 1<sup>er</sup> août 2012 pour les projets devant débiter après le 1<sup>er</sup> août 2012.
- 1.7 Veuillez expliquer les circonstances qui font en sorte que le Transporteur ait connaissance des montants à dépenser dans chacune des quatre (4) catégories en 2013 (l'avant-dernière colonne du Tableau 3, Référence 1), mais qu'il n'a aucune connaissance des montants à dépenser en 2014. Dans votre réponse, veuillez distinguer clairement entre les projets débutant avant et après le 1<sup>er</sup> août 2012.
- 1.8 Veuillez préciser si, pour les projets ayant débuté entre le 1<sup>er</sup> avril et le 1<sup>er</sup> août 2012, le Transporteur dispose actuellement d'information quelconque sur les flux monétaires pluriannuels.
- 1.9 Veuillez préciser si, pour les projets ayant débuté depuis le 1<sup>er</sup> août 2012, le Transporteur dispose actuellement des informations sur les flux monétaires pluriannuels.

Ces demandes découlent directement de la décision D-2012-012 (R-3878-2011), selon laquelle :

**[38] Pour les prochains dossiers, la Régie demande au Transporteur de mettre à jour le tableau 3 de la pièce B-0004, HQT-1, document 1, en indiquant les flux monétaires pluriannuels des projets connus ou confirmés au 30 avril et devant débiter après cette date. (nos soulignés)**

Afin d'expliquer son refus de répondre à ces demandes, le Transporteur écrit ce qui suit (B-0011, à la p.4 :

#### R1.1

Le Transporteur s'en remet à sa preuve, élaborée en conformité avec l'article 5 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* et de la même manière que les demandes antérieures pour l'autorisation des projets d'investissements dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$, suivant l'information dont il dispose à la date de dépôt d'une telle demande.

Le Transporteur réitère, comme il l'indiquait à l'intervenante à la pièce HQT-3, Document 2 du dossier R-3778-2011, que les projets dont les coûts individuels sont inférieurs à 25 M\$ sont présentés par catégorie d'investissement, sans ventilation projet par projet.

Notamment, les processus internes de confirmation de projets postérieurement au 30 avril 2012 dépassent le cadre de la présente demande.

La première phrase de cette réponse contient plusieurs éléments, qu'il faut décortiquer :

- a) Tout d'abord, il y est indiqué : « *Le Transporteur s'en remet à sa preuve, [...]* ». Ainsi, le Transporteur préfère référer à la preuve qu'il a déjà déposée au dossier -laquelle nous avons déjà lue et laquelle fait l'objet d'analyse-, afin de ne pas rajouter d'élément à cette preuve. Selon l'ACEFO, il ne s'agit pas là d'un motif valable pour refuser de répondre à une demande de renseignements pertinente et utile; surtout dans un processus d'audience sur dossier, où la possibilité d'explorer davantage les enjeux soulevés et d'y revenir en contre-interrogatoire des témoins du Transporteur est inexistante; aucune interaction avec les témoins du Transporteur n'étant possible, la seule information dont disposent les intervenants pour formuler leurs recommandations à la Régie, qui doit avoir en sa possession tous les éléments pertinents et utiles afin rendre une décision éclairée dans ce dossier, est celle qui se retrouve sur papier.

Il importe, ou il est essentiel, de pouvoir tester les affirmations faites par le Transporteur dans la preuve qu'il a déposée. Dans une audience sur dossier, l'étape des demandes de renseignements des intervenants et de la Régie constitue la seule opportunité de faire cet examen. Il y a donc lieu, notamment pour le Transporteur, de répondre de façon complète et transparente aux questions soulevées par l'intervenante à l'étape des demandes de renseignements écrites.

- b) Ensuite, le Transporteur ajoute que cette preuve a été « élaborée en conformité avec l'art. 5 du *Règlement* [...] ». Il nous importe de souligner que ce n'est pas parce que la preuve en chef a été élaborée en conformité avec le *Règlement* que toute question soulevée par cette preuve n'est pas pertinente. Au contraire, l'art. 19 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie* précise que le demandeur doit fournir à la Régie et aux intervenants

les documents ou la preuve supplémentaires que celle-ci juge nécessaires à ses délibérations.

**19.** Le demandeur doit fournir à la Régie et aux intervenants les documents ou la preuve supplémentaires que celle-ci juge nécessaires à ses délibérations.

Toute demande de renseignements doit être déposée à la Régie avec copie à tous les participants. Si celui à qui est adressée la demande ne peut pas répondre de façon complète à l'intérieur du délai fixé par la Régie, il doit l'en informer par écrit, avec copie aux participants, en précisant ses motifs et le délai dans lequel il pourra y donner suite.

- c) Aussi, le Transporteur affirme que cette preuve en chef a été élaborée « *de la même manière que les demandes antérieures* » de même nature. Soit, mais, le processus réglementaire étant évolutif, la Régie dispose de toute la latitude et des pouvoirs nécessaires à l'exercice de ses fonctions, notamment de surveillance et de contrôle, et elle peut approfondir un enjeu, notamment quant à son analyse ou son traitement, d'une année à l'autre ou au fil du temps. Dans le cas qui nous occupe, la Régie a précisément indiqué ou signalé son intention de le faire dans la décision D-2012-012 précitée. Cette affirmation, de la part du Transporteur, est donc sans fondement.
- d) Le Transporteur indique, à la dernière partie de la première phrase de sa réponse, que sa preuve en chef a été préparée « *suivant l'information dont il dispose à la date de dépôt d'une telle demande* ». Or, cela touche précisément le sujet des demandes en litige, notamment, aux questions formulées en 1.5 et 1.6 de la demande de renseignements no.1 de l'ACEFO :
- 1.5 Pour chacun des éléments mentionnés aux DDR 1.4.1 à 1.4.5, ci-dessus, veuillez préciser l'état des connaissances du Transporteur au 1<sup>er</sup> août 2012 (la date de l'original de la Référence 1), pour les projets débutant entre le 30 avril 2012 et le 1<sup>er</sup> août 2012.
- 1.6 Pour chacun des éléments mentionnés aux DDR 1.4.1 à 1.4.5, ci-dessus, veuillez préciser l'état des connaissances du Transporteur au 1<sup>er</sup> août 2012 pour les projets devant débiter après le 1<sup>er</sup> août 2012.

Ainsi, il s'agit précisément des connaissances du Transporteur à la date du dépôt de sa demande sur des projets ayant débuté après les 1<sup>er</sup> avril dont il est question dans ces demandes de renseignements de l'intervenante.

En second lieu, la deuxième phrase de la réponse du Transporteur n'ajoute rien à son argument. L'ACEFO n'a pas demandé des informations projet par projet; elle a simplement demandé au Transporteur d'identifier le niveau de ses connaissances à la date du dépôt de sa demande. Soulignons, par ailleurs, que le fait que les projets dont le coût d'investissement est moins de 25 millions \$ soient présentés par catégorie d'investissement n'a pas empêché le Transporteur de fournir des réponses concernant des projets précis aux demandes de la Régie (entre autres, aux réponses R4.1, R4.2 et R5.1 (B-0010)).

Enfin, à la troisième et dernière phrase de sa réponse, le Transporteur affirme que « *les processus internes de confirmation de projets postérieurement au 30 avril 2012 dépassent le cadre de la présente demande* ». Or, ayant lui-même mentionné ces processus dans sa preuve en chef (Citation 1)<sup>1</sup>, le Transporteur n'est pas en position de refuser d'élaborer sur cet élément de sa preuve.

### ***Demande no. 3***

La demande 3.1 concerne le fort impact tarifaire que l'on peut noter au Tableau 21 (B-0011, p. 31), concernant les investissements générant des revenus additionnels. Les citations 6 et 7, tirées de la décision D-2002-95, indiquent que selon la politique tarifaire en vigueur, des investissements de ce type ne devraient pas créer d'impact tarifaire. En effet, tel que mentionné dans cette décision : « La Régie reconnaît qu'ainsi, l'impact sera, au pire, neutre pour tous les clients et, au mieux, favorable en réduisant le tarif de transport pour l'ensemble des clients » (D-2002-95, p. 288-289) (nos soulignés).

La citation 8, quant à elle, est tirée de la preuve d'HQT concernant la modification de la politique d'ajout (R-3738-2010), où celui-ci proposait d'exclure le Distributeur de la politique de neutralité tarifaire. Une telle modification aurait précisément eu l'effet de faire en sorte que des investissements générant des revenus additionnels puissent avoir un impact tarifaire.

Ainsi, afin de tester l'hypothèse que l'explication de cet impact tarifaire soit liée, d'une façon ou l'autre, à la modification proposée par HQT en 2010, l'ACEFO a posé, dans sa demande de renseignements no. 1, les questions 3.1 à 3.5.1:

- 3.1            Veuillez confirmer ou infirmer que le Tableau 21 (Citation 4) a été préparé en présumant que la politique d'ajouts en vigueur demeurera en vigueur jusqu'à la fin de la période prévisionnelle (2022).
- 3.2            S'il y a infirmation, veuillez préciser et détailler les prémisses utilisées par le Transporteur à cet égard en préparant le Tableau 21.
- 3.3            Veuillez expliquer, en le détaillant, comment il est possible que, malgré une politique d'ajouts qui, selon la Régie, fait en sorte que « *l'impact [des ajouts pour répondre à la croissance des besoins] sera, au pire, neutre pour tous les clients et, au mieux, favorable en réduisant le tarif de transport pour l'ensemble des clients* » (réf. 4, Citation 7), « les mises en service et les besoins du service de transport pour l'alimentation de la charge locale et du service de

---

<sup>1</sup> HQT-1, doc.1, p.9, lignes 11 à 14 (B-004): « *Les flux 2013 liés aux projets débutant après le 30 avril 2012 sont évalués à 418 M\$. Il s'agit des projets qui ne sont pas confirmés à cette date. Le Transporteur souligne que les flux découlant de ces investissements seront établis après que ces projets auront été confirmés, selon les processus en vigueur dans l'entreprise* ».

transport de point à point à long terme » (réf. 1, p. 30, lignes 21-22) peuvent avoir l'effet d'augmenter le tarif annuel de transport de 71,49 \$/kW en 2012 à 77,12 \$/kW en 2022 (Tableau 21, Citation 4).

- 3.4 Veuillez expliquer pourquoi le Transporteur n'a pas présenté à la Régie sa proposition couvrant essentiellement les sujets mentionnés à la section 10.6 de la décision D-2011-039, tel que demandé par le tribunal dans cette même décision?
- 3.5 Veuillez préciser si le Transporteur entend présenter sa proposition à cet égard d'ici la fin de l'année 2012.
- 3.5.1 Si la réponse est négative, veuillez expliquer pourquoi.

Aux demandes 3.1 et 3.2, le Transporteur répond :

R3.1

Le Transporteur a préparé sa preuve en conformité avec les décisions de la Régie et en continuité avec les dossiers antérieurs, suivant l'information dont il dispose au moment où les projections relatives aux investissements et aux mises en service sont effectuées.

Bien que cette réponse suggère que les projections aient été faites en ne présumant aucune modification à la politique de neutralité tarifaire actuellement en vigueur, elle demeure trop vague pour « confirmer ou infirmer que le Tableau 21 (Citation 4) a été préparé en présumant que la politique d'ajout en vigueur demeurera en vigueur jusqu'à la fin de la période prévisionnelle (2022) », comme le demande l'ACEFO dans à la question 3.1 de sa demande de renseignements no. 1.

Quant à la question 3.3, l'ACEFO demande au Transporteur d'expliquer en détail comment il se peut que, malgré une politique d'ajouts qui devrait être, au pire, neutre pour tous les clients, les mises en service pour l'alimentation de la charge locale et du service de transport de point à point à long terme aient l'effet d'augmenter le tarif annuel de transport de 71,49 \$/kW en 2012 à 77,12 \$/kW en 2022. La réponse du Transporteur n'explique aucunement ce paradoxe.

R3.3

Tel que mentionné à la pièce HQT-1, Document 1, il se peut que des investissements projetés sur l'horizon de plus long terme soient reportés ou abandonnés, ce qui aurait pour effet de réduire l'impact tarifaire estimé dans la présente demande.

Toute prévision ayant des incertitudes, il est toujours possible que certains des investissements projetés soient reportés ou abandonnés, comme il est toujours possible que d'autres s'ajoutent. Mais cela ne répond aucunement à la demande, quant à laquelle l'interrogation demeure.

Par ailleurs, une réponse fournie par le Transporteur à l'UC continue de soulever des doutes à cet égard (B-0012, HQT-2, doc. 3, pp. 13-14, question et réponse 10.1) :

Demande 10.1

Veillez préciser si la valeur des mises en service présentées au tableau 21 correspond au montant maximal pouvant être assumé par le Transporteur. Veuillez expliquer votre réponse.

R10.1

Les mises en service projetées présentées au tableau 21 de la pièce HQT-1, Document 1, tiennent compte du montant maximal prévu pouvant être assumé par le Transporteur à l'exception des projets faisant l'objet d'ajouts au réseau pour la croissance de la charge locale. Tel que mentionné précédemment à la Régie, le processus existant ne permet pas de préciser si des contributions annuelles seraient requises dans les années à venir puisque les projets ne sont pas nécessairement définitifs. Certains investissements peuvent varier au fur et à mesure que les besoins des clients se précisent. Il se peut, par exemple, qu'ils soient reportés ou abandonnés, ce qui nécessitera une actualisation des investissements et des mises en service initialement envisagés par le Transporteur.

Encore une fois, le Transporteur soulève de l'incertitude concernant les projets futurs requis par le Distributeur. Une telle incertitude est parfaitement normale et devrait exister, du moins dans une certaine mesure, pour les investissements reliés au service de point à point aussi.

Cela dit, le fait, admis dans cette réponse à l'UC, que le tableau 21 ne tient pas compte du montant maximal prévu pour des projets faisant l'objet d'ajouts au réseau pour la croissance de la charge locale, fait écho, encore une fois, à la proposition d'HQT concernant la politique d'ajouts dans le dossier R-3738-2010, ce qui rend encore plus important le fait qu'une réponse claire soit fournie par le Transporteur à la question 3.1 de la demande de renseignements no. 1 de l'ACEFO.

Dans ce contexte, l'ACEFO considère qu'il est pertinent, d'une part, de demander « pourquoi le Transporteur n'a pas pu présenter à la Régie sa proposition couvrant essentiellement les sujets mentionnés à la section 10.6 de la décision D-2011-039, tel qu'il l'est demandé dans cette même décision? » (question 3.4 de la demande de renseignements no. 1 de l'ACEFO) et, d'autre part, de demander, qu'il précise « si le Transporteur entend présenter sa proposition à cet égard d'ici la fin de l'année 2012 » (question 3.5 de la demande de renseignements no. 1 de l'ACEFO).

À ces deux demandes, ainsi qu'à la demande 3.5 et 3.5.1, le Transporteur a répondu en référant à sa réponse R 3.4 :

## R3.4

Le Transporteur considère que cette demande de renseignements – en ce qui a trait à la décision D-2011-039 pour une demande tarifaire – dépasse le cadre du présent dossier relativement au budget des investissements 2013 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars.

En tout respect, l'ACEFO estime et considère que, étant donné le lien fort étroit entre la politique d'ajouts et l'estimation des impacts tarifaires des investissements prévus (Tableau 21, B-0004, p. 31), les demandes formulées sont pertinentes et utiles au présent dossier.

En conséquence, pour l'ensemble des motifs précisés ci-dessus, l'ACEFO demande respectueusement à la Régie de l'énergie d'ordonner au Transporteur de fournir des réponses claires et complètes aux demandes de renseignements qu'elle a formulées aux questions suivantes, en demande nos. 1 et 3 :

1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 1.9, 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, et 3.5.1.

Le tout, étant respectueusement soumis.

Veillez agréer, chère consœur, l'expression de nos meilleures salutations.

**Me Stéphanie Lussier**

10127, rue d'Iberville

Montréal (Québec), H2B 2T7

Tél.: 514.761.0032

Courriel : stephanie.lussier@sympatico.ca

cc: Me Yves Fréchette (Hydro-Québec)