

R-3817-2012

*HQT - 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*

Rapport d'analyse

Déposé par l'ACEF de l'Outaouais

3 décembre 2012

ACEF de l'Outaouais

Rapport d'analyse

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*

L'ACEF de l'Outaouais (ACEFO) a pris connaissance de la preuve déposée par le Transporteur, incluant les réponses données par ce dernier aux demandes de renseignements de la Régie de l'énergie, de l'UC et de l'ACEFO. L'intervenante a également pris connaissance du rapport d'analyse déposé par UC, le 19 novembre 2012 (C-UC-008).

En premier lieu, l'intervenante souhaite exprimer sa déception quant à la réponse que le Transporteur a fournie, le 26 novembre 2012, à la question 3.3 de sa demande de renseignements (B-016), ainsi que suite à l'ordonnance de la Régie de l'énergie du 19 novembre 2012 (A-006).

Rappelons qu'à la question 3.3 de sa demande de renseignements, l'intervenante demande au Transporteur d'expliquer comment il soit possible que, malgré une politique d'ajouts qui, selon la Régie, devrait faire ou fait en sorte que l'impact tarifaire des investissements générant des revenus additionnels soit, au pire, neutre, ces investissements puissent avoir l'effet d'augmenter le tarif de 71,49 \$/kW en 2012 à 77,12 \$/kW en 2022 :

- 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 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).

Selon l'intervenante, la réponse fournie à cette question par le Transporteur demeure insatisfaisante et fort limitée (B-016, R3.3, aux pp. 13-17). HQT élabore quelque peu sur la réponse précédemment donnée, le 6 novembre 2012, à la pièce B-011; laquelle a fait l'objet de contestation ou de questionnements additionnels de la part de l'intervenante; ce qui a résulté en l'émission d'une ordonnance de la Régie afin que le Transporteur réponde à la question (A-006).

30 **R3.3**

31 Dans sa réponse du 6 novembre 2012, le Transporteur indique qu'il se
32 peut, tel que mentionné à la pièce HQT-1, Document 1, que des
33 investissements projetés sur l'horizon de plus long terme soient reportés
34 ou abandonnés, ce qui aurait pour effet de réduire l'impact tarifaire estimé
35 dans la présente demande.

36 Dans sa lettre du 19 novembre 2012, la Régie demande de compléter la
37 présente réponse en considérant la réponse suivante fournie à la pièce
38 HQT-2, Document 3, pour la question 10.1 de l'UC :

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

13 En effet, les prévisions pour les années futures visent à répondre aux
14 besoins des clients sur une longue période plutôt que pour une seule
15 année. Les prévisions relatives aux ajouts au réseau pour la charge locale
16 reflètent les niveaux des investissements, la séquence prévue des mises
17 en service ainsi que l'établissement des éventuelles contributions suivant
18 l'information dont le Transporteur dispose au moment où ces prévisions
19 sont faites.

20 Comme les prévisions des besoins des clients et des ajouts au réseau
21 peuvent varier dans les années à venir et que l'impact tarifaire est estimé à
22 la marge sur la base d'une année de référence, les résultats à cet égard
23 peuvent évoluer également, en se précisant lorsque des informations plus
24 récentes deviennent disponibles.

L'intervenante s'inquiète, déplore et regrette ce manque de transparence, de la part de HQT, dans la façon dont il a choisi de répondre à la question. L'intervenante ne croit pas qu'au niveau de la substance, le Transporteur ait adéquatement répondu à la question 3.3 de sa demande de renseignements ni à l'ordonnance de la Régie à cette fin.

En second lieu, l'intervenante appui l'UC quant aux conclusions exprimées dans le rapport d'analyse qu'elle a déposée le 19 novembre 2012 (C-UC-008). Aussi, l'ACEFO ajoute les précisions ou recommandations mentionnées ci-dessous.

Concernant le *Maintien des actifs – suivi des interventions*, l'ACEFO appuie les conclusions de l'UC (C-UC-008, section 2, aux pp. 3 et ss). Il en est de même pour le *Maintien des actifs – indicateur* (C-UC-008,

section 3, à la p.9) et le *Maintien et amélioration de la qualité du service* (C-UC-008, section 4 aux pp. 10 et ss).

Pour ce qui est de l'impact tarifaire des investissements ne générant pas de revenu additionnel (C-UC-008, section 5.1 aux pp. 14 et ss.), l'ACEFO appuie les conclusions.

Quant à l'impact tarifaire des investissements générant des revenus additionnels, l'ACEFO ajoute ce qui suit.

Tout comme l'UC, l'ACEFO s'interroge sur la contradiction apparente entre l'impact tarifaire indiqué au Tableau 21¹ et les extraits de la décision D-2002-95, notamment mentionnés à la question 3.3 de la demande de renseignements de l'ACEFO (C-ACEFO-006).

Étant donné, d'une part, le refus du Transporteur de répondre adéquatement ou de façon satisfaisante à la question 3.3 de l'ACEFO et ce, malgré l'ordonnance de la Régie à ce faire; et étant donné, d'autre part, l'absence de toute explication de la part de HQT au sujet de cette contradiction apparente, l'ACEFO partage la conclusion de l'UC, à savoir, qu'apparemment, le Tableau 21 ne reflète pas les modalités d'application mentionnées aux *Tarifs et conditions* pour les ajouts requis pour les besoins de la charge locale² — et ce, malgré l'affirmation contraire du Transporteur³ :

10	3.1	Veuillez confirmer ou infirmer que le Tableau 21 (Citation 4) a été préparé en
11		présumant que la politique d'ajouts en vigueur demeurera en vigueur jusqu'à la fin de
12		la période prévisionnelle (2022).
13	R3.1	
14		Le Transporteur a préparé sa preuve en conformité avec les décisions de
15		la Régie et en continuité avec les dossiers antérieurs, suivant l'information
16		dont il dispose au moment où les projections relatives aux
17		investissements et aux mises en service sont effectuées.

Au Tableau 10 du rapport déposé par UC (C-UC-008, à la p.19), il est présenté une analyse qui suggère qu'il faudrait réduire la valeur des mises en service de 43 % pour que l'impact tarifaire soit neutre. Il est conclu que la contribution du Transporteur doit correspondre à 57 % de la valeur des mises en service à chaque année pour que le principe de neutralité tarifaire énoncé dans la décision D-2002-95 soit respecté; et la recommandation suivante y est formulée⁴ :

En conclusion. UC recommande à la Régie d'exiger que, pour les prochains dossiers concernant les projets de moins de 25 M\$, le Transporteur présente un tableau qui montre quel serait l'impact tarifaire des mises en service sans tenir compte de la contribution maximale du Transporteur, et un autre tableau qui montre l'impact après l'application des modalités décrites aux *Tarifs et conditions* autant pour les ajouts requis pour les besoins de

¹ HQT-1, doc. 1, p. 31.

² C-UC-008, p. 18.

³ HQT-2, doc. 2, p. 13.

⁴ C-UC-008, p. 19

transport des clients de point à point que pour les ajouts requis pour les besoins de transport de la charge locale.

L'ACEFO appuie cette recommandation. Toutefois, l'ACEFO considère important d'ajouter les précisions et remarques qui suivent.

Dans le dossier R-3738-2010, le Transporteur demandait à la Régie de modifier le politique d'ajout afin d'exempter le Distributeur des dispositions touchant la politique de neutralité tarifaire, tel que le démontre l'extrait suivant de la décision D-2011-039, à la p.84 :

Objet des modifications

[370] Le Transporteur propose de modifier la section C de l'appendice J des Tarifs et conditions. Cette section précise les dispositions tarifaires relatives aux ajouts au réseau effectués par le Transporteur pour le raccordement d'une nouvelle charge ou pour l'augmentation d'une charge existante (les Ajouts).

[371] Le Transporteur propose d'assumer la totalité des coûts des Ajouts sous réserve du coût des équipements de mesurage.

[372] Cette proposition entraîne l'élimination de la limite des coûts des Ajouts pouvant être assumés par le Transporteur. Cette limite est actuellement fixée à 596 \$/kW.

[373] Par voie de conséquence, la modification demandée par le Transporteur implique qu'il n'aurait plus à exiger de contribution du Distributeur — le client du service de transport pour l'alimentation de la charge locale — pour les coûts des Ajouts au-delà du montant maximal de 596 \$/kW actuellement en vigueur.

[374] Toutefois, le Transporteur maintient l'allocation maximale pour les ajouts associés à l'intégration de centrales destinées à alimenter la charge locale. (nos soulignés)

Toutefois, la Régie n'a pas accepté cette demande. En la rejetant, elle a demandé au Transporteur de soumettre une nouvelle proposition sur ce sujet, avant la fin de l'année 2011.

[540] Pour ces motifs,

La Régie de l'énergie :

ACCUEILLE partiellement la demande du Transporteur;

[...]

REJETTE les modalités de la politique d'ajouts et du suivi des engagements d'achat proposées par le Transporteur;

ANNULE la tenue d'une Phase 2 au présent dossier;

DEMANDE au Transporteur de soumettre, au moment qu'il jugera approprié en 2011, dans le cadre d'un dossier générique sur la politique du Transporteur relative aux ajouts au réseau de transport, une proposition couvrant essentiellement les sujets mentionnés à la section 10.6 de la présente décision

Or, au moment de rédiger ces lignes, cette nouvelle proposition n'est toujours pas déposée.

Dans ce contexte, le fait que, de toute évidence, le Transporteur ait choisi de présenter sa preuve, dans le présent dossier, comme si sa demande avait été acceptée, ne devrait pas passer sous silence.

Invité à confirmer ce fait, dans le cadre de la question 3.1 de la demande de renseignements de l'ACEFO, le Transporteur a fourni une réponse plutôt vague, qui laisse croire que la preuve qu'il a présentée reflète effectivement la politique de neutralité tarifaire en vigueur⁵ :

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).

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.*

⁵ HQT-2, doc. 2, p. 13, R3.1.

Or, l'analyse présentée dans le rapport déposé par l'UC démontre que ce n'est pas le cas (C-UC-008, à la p.19).

Invité à expliquer la situation, une première fois dans le cadre de la question 3.1 de la demande de renseignements de l'ACEFO (C-ACEFO-006) et, une deuxième fois, dans le cadre de l'ordonnance émise par la Régie de répondre à ladite question de l'intervenante (A-006), le Transporteur a refusé de le faire adéquatement, dans sa réponse précédemment citée.

Si, en fait, le Transporteur a présenté sa preuve en présumant que le Distributeur ne fera pas de contribution lorsque la valeur des mises en service pour ses besoins dépasse le montant maximal prévu aux *Tarifs et conditions*, il incombe à HQT d'indiquer ce fait de manière transparente et d'expliquer les raisons qui l'amène de procéder de cette façon.

En conséquence, l'ACEFO recommande à la Régie de l'énergie de ne pas accueillir la demande R-3817-2012, sans obtenir préalablement des explications satisfaisantes, claires et transparentes, de la part du Transporteur.