

**CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL**

No: R-3817-2012

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

Demande d'autorisation du budget des investissements 2013 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars.

HYDRO-QUÉBEC;

Demanderesse

- ET -

**L'ASSOCIATION COOPÉRATIVE
D'ÉCONOMIE FAMILIALE DE L'OUTAOUAIS**

109, rue Wright, Gatineau (Québec),
J8X 2G7;

Intervenante

ARGUMENTATION DE L'ACEF DE L'OUTAOUAIS

1. L'ACEF de l'Outaouais a pour mission de protéger, défendre et promouvoir les droits individuels et collectifs des consommateurs résidentiels en ayant un souci particulier pour les personnes à faible et moyen revenu;
2. L'ACEF de l'Outaouais est intervenue activement dans le cadre de cette demande du Transporteur, en analysant, notamment, la preuve déposée par ce dernier. L'intervenante a également préparé des questions dans le cadre de la demande de renseignements no. 1 de l'ACEFO (C-ACEFO-006). Suite aux réponses reçues du Transporteur (B-0011), des représentations écrites ont été formulées à la Régie de l'énergie, afin que le Transporteur réponde de façon davantage transparente aux interrogations de l'intervenante (C-ACEFO-0007);
3. Le 19 novembre 2012, la Régie ordonne à HQT de répondre de façon claire, notamment à la question 3.3 de la demande de renseignements no.1 de l'ACEFO (A-0006). Le 26 novembre 2012, le Transporteur dépose la pièce B-016 (notamment, R3.3, aux pp. 13-17) comme réponse. Le 3 décembre 2012, l'ACEFO dépose son rapport d'analyse (C-ACEFO-10) et conclut, entre autres, que le Transporteur devrait fournir davantage de données ou de faits afin que la Régie soit en mesure d'approuver ou d'accorder la demande du Transporteur (entre autres, à la p.7);

4. Le 11 décembre 2012, par sa décision D-2012-170, la Régie ordonne la tenue d'une audience, notamment afin de donner la possibilité au Transporteur de clarifier ses réponses aux questionnements qui demeurent. Lors de cette audience tenue le 17 janvier 2013, des questions ont été posées par les parties ainsi que par la Régie et un engagement a été souscrit par le Transporteur (N.S. vol. 1, 17 janvier 2013, engagement no. 1, à la p.104). La réponse à cet engagement a été reçue, de la part du Transporteur, le ou vers le 23 janvier 2013, pièce B-0023;
5. Le 24 janvier 2013, l'intervenante fait part à la Régie de ses préoccupations qui demeurent (pièce C-ACEFO-13). Le 25 janvier 2013, le Transporteur transmet sa réponse (B-024). L'argumentation du Transporteur est déposée le 30 janvier 2013 (B-027);
6. Suite à la lecture de l'argumentation du Transporteur, l'ACEF de l'Outaouais demeure préoccupée, elle reste non convaincue et l'intervenante est d'avis que les explications fournies par le Transporteur continuent à être insatisfaisantes;
7. L'ACEFO réitère le contenu de l'analyse déposée au présent dossier le 3 décembre 2012 (C-ACEFO-10), celui de la lettre du 8 novembre 2012 (C-ACEFO-007), ainsi que celui de la lettre du 24 janvier 2013 (C-ACEFO-13);
8. Le Transporteur indique, dans son argumentation (B-027, à la p. 7, avant-dernier para.) qu'il : « [...] rappelle qu'il se peut que des investissements prévus sur un horizon de plus long terme soient reportés ou abandonnés, ce qui aurait pour effet de réduire l'impact tarifaire estimé dans la présente demande ». À ce sujet, l'intervenante note que cet élément a été répété, à plusieurs reprises, par HQT. Cependant, l'ACEFO ne croit pas qu'il soit pertinent. En effet, il est aussi possible, par exemple, que d'autres projets soient ajoutés, augmentant ainsi l'impact tarifaire. L'enjeu concerne principalement l'impact tarifaire des projets qui sont, en ce moment, prévus. Le fait de répéter qu'il est possible que « des investissements prévus sur un horizon de plus long terme soient reportés ou abandonnés » ne répond aucunement à l'enjeu qui nous préoccupe ni n'apporte d'explication ni de spécification satisfaisante;
9. Au sujet du tableau 21 (B-011, à la p.31), le Transporteur réitère, dans son argumentation (B-027, à la p.8, para. 6) que : « *[l]estimation de l'impact tarifaire ne constitue pas une prévision des tarifs* », que « *cette estimation ne constitue pas un outil de démonstration de neutralité tarifaire* » et que « *[l]e tableau 21 présente l'impact tarifaire sur un horizon de 10 ans, à partir d'une année de référence, plutôt qu'un horizon maximum de 20 ans pour chaque projet* ». L'ACEFO se questionne, alors, quant à la pertinence et l'utilité dudit tableau, tel que présenté. De plus, l'intervenante continue de s'interroger : s'il y a un impact tarifaire pour les dix premières années, pourquoi serait-il neutre à l'horizon de vingt ans? En évaluant à zéro la contribution du Distributeur, pour la vaste

majorité des projets pour répondre à ces besoins, il en résulte un impact tarifaire important, ce qui demeure préoccupant;

10. À la p.9 de son argumentation, le Transporteur indique (B-027, para. 3) : « [a]insi, ce n'est qu'aux fins du calcul du tableau 21 que ces contributions ne sont pas incluses, puisque non disponibles au moment de la préparation de la présente demande ». L'intervenante déplore que nulle part, dans le présent dossier, le Transporteur n'ait donné d'explication quant aux raisons pour lesquelles il n'effectue pas d'estimation raisonnable des contributions futures;
11. Toujours à la p.9 de l'argumentation (B-027, dernier para.), il est indiqué : « *Le Transporteur comprend que des questions et précisions sur la preuve déposée puissent lui être adressées. Toutefois, un dossier visant l'autorisation du budget des investissements n'est pas le cadre approprié pour la modification de la méthode d'estimation et de la présentation de l'impact tarifaire [...]* ». Pour l'intervenante, comme c'est seulement dans le cadre de dossiers visant l'autorisation de budgets d'investissement que l'impact tarifaire global (investissements inférieurs à 25M\$ et projets de plus 25 M\$) GRA est présenté, il demeure difficile d'éviter entièrement de référer à la méthode d'estimation et à la présentation de l'impact tarifaire. Du point de vue de l'intervenante, y faire référence peut certainement être pertinent et utile et demeure entièrement logique;
12. Par ailleurs, en examinant l'historique déposé au dossier par l'ACEFO, pièce C-ACEFO-12, il peut être constaté, au regard de l'équivalent du tableau 21 déposé dans les dossiers antérieurs, soit le tableau indiquant l'impact tarifaire projeté des investissements générant des revenus additionnels (tirés des pièces HQT-1, doc. 1 desdits dossiers concernant les budgets d'investissement de moins de 25 M\$), ce qui suit :
 - R-3606-2006, tableau 10, à la p.105, où le tarif diminue de 72,90 \$ en 2005 à 70,17 \$ en 2016;
 - R-3641-2007, tableau 25, à la p.130, où le tarif augmente de 70,82 \$ en 2007 à 71,18 \$ en 2017;
 - R-3670-2008, tableau 19, à la p.85, où le tarif augmente de 70,82 \$ en 2008 à 70,93 \$ en 2018;
 - R-3707-2009, tableau 20, à la p. 66, où le tarif augmente de 72,00 \$ en 2008 à 72,97 \$ en 2019;
 - **R-3739-2010**, tableau 28, à la p. 67, où le tarif augmente de 75,26 \$ en 2010 à 79,17\$ en 2020, une **augmentation de 5,2%**;
 - **R-3778-2011**, tableau 27, à la p.54, où le tarif augmente de 72,45 \$ en 2010 à 78,55 \$ en 2021, une **augmentation de 8,4%**;
 - **R-3817-2012**, tableau 21, à la p.31, où le tarif augmente de 71,49 \$ en 2012 à 77,12 \$ en 2022, une **augmentation de 7,9%**.

13. L'ACEF de l'Outaouais demeure fort préoccupée : alors que l'impact tarifaire des investissements générant des revenus était relativement neutre jusqu'au dossier R-3707-2009, dans le dossier R-3739-2010, l'impact tarifaire a augmenté de 5,2%. Depuis, il est demeuré élevé et substantiel : 8,4% dans le dossier R-3778-2011 et 7,9% dans le présent dossier, R-3817-2012. Malgré la preuve déposée par le Transporteur et les explications qu'il a fournies, l'ACEF de l'Outaouais continue à être non convaincue;
14. Le Transporteur argumente (B-027, dernière phrase du para.2, à la p. 10) : « *La preuve documentaire et les témoignages des représentants du Transporteur lors de l'audience sont probants et non contredits* ». Avec égards, aucun témoignage ultérieurs à ceux du Transporteur n'a été présenté, dans le cadre de l'audience dans laquelle s'inscrit le présent dossier, compte tenu du processus suivi. L'on ne peut donc pas tirer de conclusion quant au fait que ces témoignages du Transporteur soient "non contredits". Quant à la valeur probante à accorder aux témoignages du Transporteur, ce sera à la Régie de la déterminer;
15. À la page 14 de son argumentation (B-027), le Transporteur commente l'intervention de l'ACEF de l'Outaouais, notamment en mentionnant que le rapport d'analyse « *se borne à endosser le rapport d'analyse préparé par M. Paquin pour le compte d'UC* ». Avec respect, l'intervenante déplore, entre autres, ce commentaire de HQT, alors que l'ACEFO a travaillé de sorte à éviter les dédoublements et de façon complémentaire à l'UC, tout en apportant un angle différent et son point de vue au présent dossier. L'interaction dont ont fait preuve les deux intervenantes indépendantes au dossier aurait plutôt avantage à être saluée. Enfin, l'analyste au dossier, pour l'ACEFO, est monsieur Philip Raphals, lequel était présent lors de l'audience du 17 janvier 2013 et un affidavit peut être déposé au dossier en cas de nécessité;

Conclusions

16. En conséquence, l'ACEFO réitère le contenu du rapport d'analyse déposé au présent dossier le 3 décembre 2012 (C-ACEFO-10), celui de la lettre du 8 novembre 2012 (C-ACEFO-007), ainsi que celui de la lettre du 24 janvier 2013 (C-ACEFO-013). L'ACEF de l'Outaouais demeure insatisfaite non convaincue et elle s'en remet à la Régie de l'énergie quant à la décision à être rendue à l'issue de l'étude du présent dossier;
17. Le tout soumis respectueusement.

Montréal, 1 février 2013

ACEF DE L'OUTAOUAIS

Me Stéphanie Lussier

10127, rue d'Iberville

Montréal, Qc

H2B 2T7

Tel. : 514.761.0021

Courriel : stephanie.lussier@sympatico.ca