

Par dépôt électronique et poste

Le 30 août 2013

Me Véronique Dubois
Secrétaire
Régie de l'énergie
800, Place Victoria, bureau 255
Montréal, Québec
H4Z 1A2

Jean-Olivier Tremblay
Avocat
Hydro-Québec – Affaires juridiques

75, boul. René-Lévesque Ouest,
4e étage
Montréal (Québec) H2Z 1A4
Tél. : 514 289-2211, poste 4683
Télec. : 514 289-2007
Courriel : tremblay.jean-olivier@hydro.qc.ca

OBJET : Demande du Transporteur de modification des tarifs et conditions des services de transport pour les années 2013 et 2014
Dossier Régie de l'énergie : R-3823-2012
Notre dossier : R047062 YF

Chère consœur,

Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») dépose ses commentaires concernant les enjeux et les budgets de participation ainsi que la demande d'intervention d'une intéressée, dans le dossier décrit en rubrique.

Le Transporteur a pris connaissance des documents des participants et intéressée suivants déposés au dossier de la Régie de l'énergie (la « Régie ») :

- L'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et le Conseil de l'industrie forestière du Québec (« AQCIE-CIFQ ») ;
- L'Association coopérative d'économie familiale de l'Outaouais (« ACEFO ») ;
- Énergie Brookfield Marketing s.e.c. (« EBM ») ;
- La Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (« FCEI ») ;
- Le Groupe de recherche appliquée en macroécologie (« GRAME ») ;
- Newfoundland and Labrador Hydro (« NLH ») ;
- Le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (« RNCREQ ») ;
- Stratégies énergétiques et l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (« SÉ-AQLPA ») ;
- L'Union des consommateurs (« UC »).

Le Transporteur s'en remet à la Régie quant à la pertinence des enjeux soulevés et des motifs invoqués par l'AQCIE-CIFQ et des intervenants, dans leurs demandes respectives ainsi qu'aux fins de la détermination de la suffisance de l'appariement entre les intérêts, les motifs d'intervention et les enjeux soulevés par l'intéressée NLH, le tout avec les commentaires suivants.

Commentaires généraux

Le Transporteur rappelle que c'est dans un souci d'efficience et d'allègement réglementaire que la Régie a regroupé l'étude des dossiers tarifaires 2013 et 2014 du Transporteur. Aussi, bien que le présent dossier couvre deux années tarifaires, le Transporteur note tout de même que la somme des budgets présentés par l'AQCIE-CIFQ et les intervenants est de 585 k\$ alors que dans le dossier tarifaire 2012 du Transporteur, la Régie avait accordé des frais totalisant 227 k\$ sur des frais demandés de 310 k\$.

Dans la même veine, le Transporteur rappelle également la volonté maintes fois exprimée par la Régie d'obtenir le concours des participants afin de l'appuyer et diminuer les coûts de la réglementation, compte tenu du fait que certains intervenants partageant des intérêts entendent couvrir des enjeux similaires. À titre d'exemple, plusieurs sujets sont communs à l'ACEFO, l'AQCIE-CIFQ, la FCEI et l'UC alors que d'autres le sont pour le GRAME, le RNCREQ et SÉ-AQLPA. Avec égard, l'ensemble de ces éléments devrait se traduire par une réduction des budgets de participation par rapport à ceux soumis au présent dossier.

Dans la décision D-2013-090, la Régie a balisé les sujets à l'étude pour l'année 2013, ne retenant que l'examen des éléments nécessaires à la détermination des revenus requis et des tarifs pour l'année 2013 :

[72] Comme mentionné dans sa décision D-2012-126, la Régie se limitera, pour l'année 2013, au seul examen du revenu requis et des tarifs. Elle examinera les thèmes en lien direct avec les composantes de ces derniers, soit :

- les dépenses nécessaires à la prestation du service,
- la base de tarification,
- le rendement sur la base de tarification dans les limites fixées dans la décision D-2013-069 [...],
- les besoins et revenus des services de transport,
- la tarification des services de transport.

[73] La Régie a pris connaissance des sujets que les intervenants entendent aborder dans le dossier et dont une liste a été produite dans la décision D-2013-069. La Régie a également considéré les commentaires du Transporteur sur les sujets proposés.

[74] La Régie constate que plusieurs intervenants souhaitent débattre de questions liées à l'efficience, aux indicateurs de performance, aux méthodologies de détermination des contributions maximales pour les ajouts au réseau et de la planification du réseau. La Régie précise que l'examen des éléments de preuve sur ces thèmes pour l'année tarifaire 2013 devra être en lien direct avec les composantes du revenu requis et des tarifs. (Nous soulignons.)

Dans le cadre du présent dossier, le Transporteur ne remet pas en cause les méthodes et principes sous-jacents découlant de décisions antérieures de la Régie, qu'il s'agisse entre autres de l'établissement des tarifs, de l'allocation maximale pour les ajouts au réseau de transport, des contributions maximales pour les postes de départ et le réseau

collecteur, de l'impact tarifaire, du taux de pertes de transport ou encore de la méthode générale de répartition du coût du service. Ainsi, le Transporteur estime qu'il ne serait pas requis de revoir ces méthodes et principes dans le présent dossier.

De plus, le Transporteur note que les sujets suivants soulevés par certains participants sont traités dans le cadre de dossiers distincts, déjà déposés ou qui le seront prochainement :

- Méthode de calcul du taux de rendement : la demande d'approbation du taux de rendement des capitaux propres et du mécanisme de traitement des écarts de rendement (dossier R-3842-2013) du Transporteur et du Distributeur¹ est en cours à la Régie. La Régie a d'ailleurs indiqué dans la décision D-2013-069 que toute question d'ordre méthodologique liée à la détermination du taux de rendement n'est pas opportune dans le présent dossier.
- Politique d'ajouts au réseau de transport : le Transporteur a annoncé le dépôt d'un dossier générique sur ce sujet, tel que demandé par la Régie dans la décision D-2011-039². Puisque la Régie est venue à la conclusion que le traitement de l'ensemble des enjeux relatifs à la politique d'ajouts au réseau de transport devrait s'effectuer dans le cadre d'un dossier distinct, la présente demande visant deux années tarifaires ne constitue pas le forum approprié afin d'intégrer des sujets de cette nature.
- Contrat de service de transport d'électricité entre le Transporteur et Rio Tinto Alcan Inc. : le contrat de service de transport doit être soumis à l'approbation de la Régie conformément aux dispositions de l'article 85.15 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* et examiné dans le cadre du dossier relatif à son approbation³. Le Transporteur rappelle que les parties entendent déposer prochainement le contrat à la Régie⁴.

Selon le Transporteur, toutes les représentations des participants sur ces sujets, notamment celles relatives au dépôt d'un dossier, à son contenu existant ou souhaité et au traitement le concernant, devraient être exclues du présent dossier.

En outre, la Régie demande dans la décision D-2013-090 des efforts particuliers des participants pour assurer le déroulement optimal du dossier. Le Transporteur souscrit à cette demande de la Régie et émet l'ensemble de ses commentaires dans cette optique :

[172] [...] La Régie verra à prendre toutes les mesures facilitant un déroulement optimal du dossier et l'émission d'une décision dans les meilleurs délais. Elle demande également le concours de tous les participants pour assurer un examen adéquat du dossier dans le respect des différentes étapes de ce dernier.

¹ Voir la demande de la FCEI (p. 2) à ce sujet.

² Voir notamment les demandes de l'AQCIE-CIFQ (p. 1) d'EBM (p. 2) et de SÉ-AQLPA (p. 5) à ce sujet.

³ Voir la demande du RNCREQ (p. 2) à ce sujet.

⁴ R-3823-2012, HQT-6, Document 3, p. 6.

Commentaires spécifiques

ACEFO

Cet intervenant entend recommander à la Régie de demander au Transporteur une étude de productivité, selon les méthodes communément acceptées dans la réglementation. Or, malgré les représentations de l'ACEFO dans le passé en lien avec le niveau de productivité du Transporteur⁵, la Régie n'a pas jugé nécessaire de procéder à une telle étude. Le Transporteur est d'avis que la réalisation d'une telle étude n'est pas opportune dans la présente demande.

EBM

Cet intervenant prévoit demander à la Régie « d'émettre des directives additionnelles relativement à l'annexe K »⁶ des *Tarifs et conditions de services de transport d'Hydro-Québec* (les « *Tarifs et conditions* ») et soumettre des modifications au texte à cet égard.

Par ailleurs, le Transporteur mentionne que, dans la décision D-2012-010, la Régie prescrit le texte de l'appendice K intégré au texte des *Tarifs et conditions* approuvés par la décision D-2012-069 et en vigueur depuis le 14 juin 2012.

Dans cette même décision, la Régie demande au Transporteur de mettre en œuvre un processus d'information et d'échanges, dans un cadre autre que celui d'un dossier réglementaire, afin de permettre une meilleure compréhension de la planification du réseau. Pour répondre à la demande de la Régie, le Transporteur a tenu une première rencontre avec les intéressés. Cette rencontre a essentiellement porté sur les divers intrants liés à la planification, tel qu'exprimé par la Régie dans la décision D-2012-010, par. 313, soit notamment le contexte de la planification, les principes et critères de conception, les caractéristiques et composantes du réseau de transport, la gestion de la fiabilité ainsi que le processus de réalisation des projets.

Lors de cette rencontre, le Transporteur a demandé aux participants des suggestions pour la suite du processus d'information et d'échanges, aux fins de la préparation des prochaines rencontres. Par ailleurs, en conformité avec la décision, le Transporteur fera rapport prochainement à la Régie sur cette rencontre.

Compte tenu que cette disposition est en vigueur depuis environ un an, avec égard, il apparaît prématuré d'ouvrir à nouveau un débat sur l'appendice K des *Tarifs et conditions*, en vue de réviser le texte adopté par la Régie ou de se prononcer sur sa mise en œuvre. Ces commentaires s'appliquent également à la demande de NLH et à celle de SÉ-AQLPA sur le sujet.

Quant aux ajustements demandés par EBM en ce qui a trait au site Oasis en vue d'obtenir plus d'information de la part du Transporteur lorsque celui-ci décide d'effectuer

⁵ Voir décision D-2010-032, dossier R-3706-2009, par. 52.

⁶ Le Transporteur comprend que l'intervenante réfère à l'appendice K des *Tarifs et conditions*.

des coupures sur le réseau de transport, le Transporteur est en discussion avec EBM sur cet aspect opérationnel et, par conséquent, croit qu'il n'y a pas lieu d'en traiter dans le présent dossier.

De plus, le Transporteur souligne qu'il n'a pas proposé de modifications aux *Tarifs et conditions* concernant le site OASIS et demande à la Régie de disposer de la demande d'EBM comme elle l'a fait dans sa décision D-2011-150, dossier R-3777-2011 :

[11] [...] Le Transporteur ne propose aucun changement à ses conditions de service. La Régie n'entend donc pas traiter de modifications au site OASIS ni de problématiques reliées à l'utilisation de ce site par EBM ou d'autres.

GRAMÉ

Cet intervenant demande la réintégration dans la preuve du Transporteur du détail des coûts de maintenance, de protection de l'environnement, de maîtrise de la végétation et de l'efficacité énergétique, antérieurement présentés sous des budgets spécifiques, afin d'en permettre le suivi et de déterminer, en lien avec les résultats des indicateurs de performance environnementale, s'ils sont adéquats.

Le Transporteur rappelle qu'il ne demande aucun budget spécifique pour les années 2013 et 2014, selon les critères reconnus par la Régie. Les activités mentionnées par le GRAMÉ seront réalisées à partir de l'enveloppe de base des charges nettes d'exploitation à être autorisée par la Régie. Or, la structure de coûts du Transporteur ne permet pas un tel découpage, comme le Transporteur l'avait expliqué dans le cadre du dossier R-3777-2011 et tel que résumé par la Régie dans la décision D-2012-059 :

[218] Questionné sur les coûts reliés aux activités de base, le Transporteur précise que l'information est difficile à obtenir, compte tenu de la structure des registres comptables de l'entreprise. Cela exigerait une somme de travail très importante en marge des registres comptables, s'inscrivant à l'encontre de l'allègement réglementaire.

Ce commentaire s'applique également à la demande de SÉ-AQLPA sur le sujet.

NLH

Cette intéressée ne présente pas de budget de participation. Dans la mesure où le seul sujet d'intérêt pour celui-ci est l'appendice K des *Tarifs et conditions* et compte tenu des commentaires mentionnés précédemment, l'objet de l'intervention de NLH, avec égard, ne semble pas requis ou opportun dans le présent dossier.

Le Transporteur note également que NLH envisage le dépôt d'une preuve d'expert relativement à l'appendice K des *Tarifs et conditions*. Compte tenu que ce sujet a été amplement débattu dans le dossier R-3669-2008 – Phase 2 et fait l'objet de la décision D-2012-010, les enjeux soulevés par NLH peuvent difficilement justifier une preuve d'expert.

RNCREQ

Cet intervenant entend analyser les indices de performance, notamment l'indicateur de charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité du réseau et l'indicateur du coût de service total en fonction de la capacité du réseau. Selon le RNCREQ, les résultats présentés ne reflètent pas adéquatement la performance, et des corrections doivent être apportées. Avec égard, le Transporteur souhaite préciser que l'ensemble des indicateurs de performance visés dans le présent dossier ont été retenus par la Régie, notamment dans les décisions D-2008-019, D-2010-032, D-2011-039 et D-2012-059.

Par ailleurs, la Régie a précisé ce qui suit dans la décision D-2012-059 :

[65] La Régie considère que l'analyse des indicateurs de performance présentée par le Transporteur permet de faire ressortir les principaux facteurs ayant contribué à sa performance en 2010. Elle est d'avis que les informations fournies sur la fiabilité du réseau sont suffisantes et expliquent les variations observées. Quant à l'analyse de l'évolution des indicateurs de coûts par rapport à l'IPC annuel, la Régie est d'avis que cet exercice simple d'application demeure une base de référence acceptable permettant d'apprécier globalement la performance du Transporteur.

[66] La Régie demande au Transporteur de mettre à jour, lors de sa prochaine demande tarifaire, l'analyse produite au présent dossier. Elle s'attend à ce que le Transporteur complète son analyse en y intégrant les indicateurs environnementaux retenus dans la présente décision.

Le RNCREQ entend également aborder les modalités du calcul de l'allocation maximale pour les ajouts au réseau, notamment le pourcentage alloué pour les frais d'entretien et d'exploitation et le taux utilisé pour l'évaluation de cette allocation maximale.

Le Transporteur constate que le RNCREQ comptait traiter du même sujet dans les demandes tarifaires antérieures. La Régie a indiqué qu'elle n'entendait pas revoir la méthodologie de détermination de l'allocation maximale et que les frais d'entretien et d'exploitation et l'utilisation du coût moyen pondéré du capital prospectif touchent à des aspects de la méthodologie, comme l'illustre l'extrait suivant de la décision D-2009-123 (dossier R-3706-2009)⁷ :

[28] Le RNCREQ entend examiner les hypothèses relatives au calcul de la contribution maximale du Transporteur pour les ajouts au réseau, notamment l'hypothèse concernant les frais d'entretien et d'exploitation et l'utilisation du coût moyen pondéré du capital prospectif.

[...]

[31] La Régie n'entend pas traiter, dans le cadre du présent dossier, de modifications de fond à apporter à l'appendice J des Tarifs et conditions. Ainsi, tout ce qui est relié à la méthodologie de calcul de l'allocation maximale du Transporteur est exclu des sujets de la présente audience.

[32] L'examen proposé par le RNCREQ de l'hypothèse concernant les frais d'entretien et d'exploitation et l'utilisation du coût moyen pondéré du capital prospectif touche à des

⁷ Voir aussi la décision D-2011-150, par. 11 pour le dossier R-3777-2011 et la décision D-2010-124, par. 89 pour le dossier R-3738-2010.

aspects de la méthodologie de calcul de l'allocation maximale du Transporteur. Cette proposition du RNCREQ déborde du cadre de la présente audience. (Nous soulignons.)

Pour ces raisons, le Transporteur est d'avis que la révision de la méthodologie de détermination de l'allocation maximale incluant les paramètres y afférant devrait être exclue de la présente demande.

Veillez recevoir, chère consœur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

(S) Jean-Olivier Tremblay

Jean-Olivier Tremblay

c.c. AQCIE-CIFQ, intervenants et intéressée (par courriel seulement)