

**Par courriel et dépôt électronique**

Le 16 octobre 2013

Me Véronique Dubois, Secrétaire  
Régie de l'énergie  
Tour de la Bourse  
800, rue du Square-Victoria  
Bureau 2.55  
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  
Télec. : 514 289-2007  
C. élec. : frechette.yves@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 : R048280 YF

---

Chère consœur,

Le 8 octobre 2013, Hydro-Québec, dans ses activités de transport d'électricité (« le Transporteur ») a déposé ses réponses aux demandes de renseignements dans le dossier décrit en rubrique.

Le 10 octobre 2013, le Transporteur a reçu des contestations de certaines de ses réponses des participants suivants : AQCIE/CIFQ, FCEI, GRAME et UC.

Le 15 octobre 2013, EBM a produit, dans le délai lui ayant été consenti par la Régie, sa contestation de certaines réponses du Transporteur.

La présente constitue la réponse du Transporteur aux contestations des participants.

***Préambule***

Ce dossier, qui couvre deux années tarifaires distinctes, a requis de la part de la Régie de favoriser toutes les mesures susceptibles d'assurer son déroulement efficace.

A cet effet, aux fins de la reconnaissance ou non de la pertinence et du caractère utile des réponses fournies par le Transporteur en réponse aux demandes de renseignements dans le présent dossier, il est important de rappeler les propos de la Régie dans sa décision D-2013-090<sup>1</sup>, à savoir :

---

<sup>1</sup> Complétée par la décision procédurale D-2013-145.

[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. [...] (Nos soulignés)

Par ailleurs, de longue date, la Régie a décidé des principes applicables à de telles contestations d'intervenants en matière de demandes de renseignements, suivant lesquels, entre autres :

- une demande de renseignements n'est pas un moyen pour un intervenant de faire sa preuve. Si une preuve additionnelle est requise, il incombe à la Régie d'en décider suivant l'article 19 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*<sup>2</sup> ;
- une demande de renseignements sert essentiellement à permettre à un intervenant de faire préciser ce qui n'est pas clair dans la preuve déposée par un demandeur, de façon à préparer sa preuve ou à articuler autrement sa position<sup>3</sup> ;
- un demandeur ne peut être forcé à produire des données non disponibles ou à confectionner des tableaux qu'il n'a pas<sup>4</sup> ;
- les intervenants peuvent interroger le demandeur et ont le loisir de soumettre toutes preuves pertinentes, ainsi que leurs arguments sur le bien-fondé ou non de la demande. Néanmoins, ceci ne veut pas dire que les intervenants puissent poser toutes sortes de questions au demandeur pour l'amener à modifier sa preuve ou faire des analyses que la Régie ne considère pas nécessaires à ses délibérations, selon le cadre d'analyse mis en place<sup>5</sup>.

A la lumière de ce qui précède, le Transporteur soutient que, pour l'essentiel, les contestations de ses réponses de la part des participants sont non fondées et devraient être rejetées par la Régie, notamment en ce qu'elles sont contraires aux décisions procédurales qui confirment le cadre d'analyse de ce dossier, qu'elles ne sont pas conformes aux principes applicables aux demandes de renseignements ou qu'elles sont sans pertinence hormis pour les deux situations où le Transporteur produira sous peu des compléments de réponses.

Sans restreindre la portée de ce qui précède, le Transporteur répond spécifiquement ci-après aux contestations des participants.

---

<sup>2</sup> D-2006-153, page 6.

<sup>3</sup> D-2008-014, page 4.

<sup>4</sup> D-2008-055, pages 6 et 13.

<sup>5</sup> D-2011-168, page 8, paragraphe 24.

### **AQCIE/CIFQ**

Dans sa lettre du 10 octobre 2013, le participant mentionne :

*« L'AQCIE et le CIFQ constatent que le Transporteur n'a tout simplement pas répondu aux questions suivantes de sa demande de renseignements : 1.2.1 à 1.4, 4.1 à 4.3, 5.1, 5.2 et 7.4.*

*Comme ces questions sont de toute évidence pertinentes, l'AQCIE et le CIFQ demandent à la Régie d'ordonner au Transporteur d'y répondre. »*

Avec égard, cette contestation doit être rejetée, notamment en ce qu'elle n'est pas motivée, ni spécifique et ne contient pas le contenu minimal qu'une contestation doit rencontrer pour être valablement présentée.

Par ailleurs, le Transporteur précise qu'il a déjà répondu aux questions 1.2.1 à 1.2.4, notamment en référant à la réponse à la question 1.2 du participant ainsi qu'à la réponse à la question 14.3 de la demande de renseignements n° 1 de la Régie, lesquelles réponses font déjà état des éléments de contexte dans lesquels le Transporteur évoluait en 2012, comme facteurs contributifs à un tel dépassement de la cible d'efficience. Le Transporteur réitère que ce dépassement se compose de gains additionnels d'efficience et d'autres réductions de coûts découlant de mesures de gestion particulières. En outre, le Transporteur souligne que le découpage intra-annuel de l'information requis par le participant dans ces questions ne s'inscrit pas dans le cadre de l'examen réglementaire qui s'effectue sur une base annuelle.

Pour ce qui a trait aux questions 1.3 et 7.4, le Transporteur considère que ses réponses sont adéquates et suffisantes, en regard aux éléments de preuve visés, au même titre que ses réponses aux questions 4.1 à 4.3 ainsi que 5.1 et 5.2, lesquelles réfèrent notamment aux réponses aux questions 2.1 et 14.3 de la demande de renseignements n° 1 de la Régie. De plus, de façon générale quant à ces questions, le Transporteur estime qu'au-delà de l'information déjà fournie en réponse, le niveau de détail attendu par le participant a trait à des aspects de gestion interne ne s'avérant pas utiles au délibéré de la Régie.

Avec égard, la contestation du participant devrait être rejetée.

### **EBM**

En ce qui a trait aux questions 1.1 et 1.2 concernant la politique d'ajouts au réseau de transport (« politique d'ajouts »), le Transporteur souligne que dans la décision procédurale D-2013-145 relative aux demandes d'intervention et au cadre des interventions, la Régie note la préoccupation de certains participants, dont EBM, quant au dépôt du dossier relatif à la politique d'ajouts. La Régie indique qu'elle ne saurait envisager de traiter de la politique d'ajouts dans le cadre du présent dossier. Le Transporteur constate cependant que le participant persiste à vouloir traiter de la politique d'ajouts dans le cadre du présent dossier, tel qu'il ressort de sa demande de renseignements ainsi que de sa lettre du 15 octobre 2013. Le participant indique dans

cette lettre qu'il comprend que la politique d'ajouts sera traitée dans un dossier séparé. Toutefois, le participant veut comprendre et s'assurer, dans le présent dossier, de certains éléments et aimerait que la Régie agisse afin d'imposer au Transporteur des conditions à respecter. Le Transporteur note cependant que ces aspects n'étaient pas abordés dans ses questions initiales. Par ailleurs, le Transporteur est d'avis que la Régie a statué sur le cadre des interventions. Afin d'assurer le déroulement efficace du processus réglementaire et en toute équité procédurale pour les participants, la Régie ne devrait pas permettre de traiter dans le présent dossier, des divers aspects soulevés par le participant quant au dossier relatif à la politique d'ajouts. Il est d'ailleurs bien connu que le calendrier réglementaire devant la Régie est très chargé cette année. Le Transporteur mentionne notamment la présente demande tarifaire pour les années 2013 et 2014, le dossier générique sur le taux de rendement des capitaux propres et le mécanisme de traitement des écarts de rendement et les autres dossiers en cours ou prévus, dont plusieurs dossiers d'investissement. Compte tenu de ceci, le Transporteur déposera le dossier relatif à la politique d'ajouts au premier trimestre de l'année 2014.

Quant aux questions 3.1 et 3.2, le Transporteur tient à souligner dans un premier temps que le participant pose une question visant essentiellement à le rassurer sur la fiabilité de ses transactions vers la Nouvelle-Angleterre. Avec respect, le Transporteur considère que ces questions ne sont pas justifiées dans le cadre d'une demande tarifaire. Ces questions débordent le cadre du présent dossier puisque le participant recherche des informations reliées à son statut de client du service de transport. Par ailleurs, comme indiqué dans le préambule 3 de la demande de renseignements d'EBM, le Transporteur optimise ses investissements dans le cadre d'un processus de planification intégrée. Ce processus tient entre autres compte du degré prioritaire des investissements sur l'ensemble du réseau et ne saurait être réalisé uniquement pour répondre aux préoccupations d'un participant. Le processus de planification, tel qu'il a été expliqué lors de la rencontre du 7 juin 2013 avec la clientèle du Transporteur, s'assure que le réseau de transport respecte en tout temps les critères de fiabilité de la NERC et du NPCC.

En ce qui concerne la question 4.2, le processus de planification du réseau se poursuivra tel que décrit à la rencontre du 7 juin 2013 et pourra tenir compte des événements mentionnés dans cette question en fonction du résultat des analyses en cours. Tous les clients du Transporteur seront informés de la planification du réseau dans le cadre du processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport et pourront participer aux rencontres.

Pour la question 4.3, le Transporteur considère que sa réponse est complète et adéquate. En effet, ces rapports ne sont pas rendus publics ni par les entités qui les soumettent ni par les organismes voués à la fiabilité du réseau.

Pour la question 6.1, le Transporteur considère que sa réponse est complète et adéquate. La Régie a prescrit, dans la décision D-2009-015, la méthode de calcul du taux de pertes de transport qui est appliqué dans le cadre des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*.

Pour ce qui est de la question 8.3, le Transporteur réitère que la question est hypothétique et ne peut par conséquent y répondre car il ne dispose pas d'analyse à cet égard. Le Transporteur est néanmoins sensible aux préoccupations du participant et réitère que les investissements réalisés dans le cadre des projets d'investissement HQT-MASS et HQT-NE visent à répondre à toutes les obligations du Transporteur découlant des demandes de service de transport et ce, en respectant les critères de fiabilité. Le Transporteur souligne enfin que le participant a participé au dossier R-3715-2009 et qu'il a fait valoir dans ce forum ses préoccupations à la Régie.

En ce qui a trait à la question 11.1, l'énoncé du Transporteur auquel le participant réfère vise à préciser, de façon transparente, qu'une partie de la rubrique « autres postes et lignes » du tableau 7 de la pièce HQT-9, Document 1, n'est pas détaillée au tableau 8 car il s'agit de projets qui ne sont pas encore suffisamment définis. Le Transporteur tient à préciser que l'objectif de la preuve n'est pas de soumettre la liste de tous les projets, y compris ceux qui ne sont pas suffisamment définis, au-delà de l'année visée pour l'établissement des tarifs, comme semble l'affirmer le participant. L'objectif de la demande tarifaire est essentiellement d'établir les tarifs pour l'année visée en fonction des revenus requis et des besoins de transport. Le Transporteur soumet néanmoins une projection des investissements sur un horizon de 10 ans et, à titre indicatif la liste des principaux projets prévus sous la rubrique « autres projets et lignes ».

Avec égard, la contestation du participant devrait être rejetée.

### **FCEI**

Pour la question 3.2, le Transporteur n'était pas en mesure, au moment du dépôt de sa demande dans le présent dossier, de fournir les résultats du balisage pour l'année 2012, ceux-ci étant toujours en cours de compilation. À cet égard, le Transporteur rappelle que, normalement, de tels résultats ne sont pas connus pour l'année historique la plus récente lors du dépôt de toute demande tarifaire pour une année témoin projetée et qu'il est d'usage d'intégrer ces résultats au prochain dossier tarifaire, et ce, pour l'ensemble des participants au balisage, incluant le Transporteur.

En ce qui a trait aux questions 5.1, 7.1, 7.2, 8.1 à 8.3, visant les modalités de détermination des objectifs corporatifs, le Transporteur maintient que ce processus constitue une démarche corporative intégrée relevant du domaine de la gestion interne de l'entreprise.

Pour ce qui est des questions 19.1 à 19.3 et 24.4, le Transporteur considère celles-ci non pertinentes à l'étude du présent dossier, notamment en regard au fait que les prévisions de coûts inhérents à la masse salariale du Transporteur inclus dans ses revenus requis pour les années visées par ses demandes tarifaires ne sont pas établies en fonction du nombre d'effectifs mais plutôt en équivalent à temps complet (« ÉTC ») de tels effectifs. Un suivi des ÉTC est, par ailleurs, réalisé sur une base historique dans le cadre de ses rapports annuels déposés à la Régie. Enfin, soulignons que le processus de fixation des tarifs, en conformité avec le cadre réglementaire, ne peut donner lieu à une investigation générale des activités du Transporteur.

En regard des questions 20.5 et 25.4.2, le Transporteur considère ses réponses adéquates et complètes, en ajoutant pour la question 20.5 qu'il n'est pas en mesure de faire une comptabilité de ses coûts par activité. À cet égard, le Transporteur souligne que ses charges d'exploitation sont planifiées et administrées sur la base d'enveloppes globales annuelles qui lui permettent d'exercer la flexibilité de gestion requise, à l'intérieur de l'horizon considéré, dans la réalisation des activités lui permettant de rencontrer ses obligations, en termes de fiabilité, de sécurité et de disponibilité de service.

Pour les questions 24.7, 25.1, 26.1 et 27.1, le Transporteur réitère sa référence à la réponse à la question 12.1 de la demande de renseignements n° 1 de la Régie, laquelle fournit déjà l'évolution du coût de retraite des charges de services partagés, pour ses principaux fournisseurs internes, pour les années 2011 à 2014.

Pour la question 28.20, le Transporteur réitère sa référence à la réponse à la question 28.1 du participant, à l'effet qu'il n'existe pas de lien systématique entre les investissements et les coûts capitalisés.

Finalement, le Transporteur fournira sous peu des compléments de réponses aux questions 20.2, 20.7 et 26.4.2, 28.4 et 31.3 du participant.

Sous réserve du paragraphe qui précède, avec égard, la contestation du participant devrait être rejetée.

### **GRAME**

Le Transporteur considère que les contestations visant les réponses aux questions 3.1 à 3.4 doivent être rejetées et que les réponses qu'il a déjà fournies sont adéquates. Il réitère qu'il gère les équipements qui contiennent des BPC conformément à la réglementation applicable et que le traitement de ce sujet relève des autorités chargées d'appliquer les lois et règlements en matière d'environnement. De surcroît, les détails demandés ne sont ni pertinents ni utiles puisqu'il n'y a pas nécessairement de lien entre une augmentation ou réduction des coûts de réhabilitation et l'objet de la présente demande, qui vise essentiellement l'actualisation des revenus requis et des tarifs. En effet, la pratique réglementaire autorisée par la Régie prévoit la capitalisation des coûts de remise en état de sites associés aux actifs remplacés aux coûts de projets d'investissement<sup>6</sup>. Par ailleurs, le GRAME omet de faire les distinctions qui s'imposent entre transformateurs de puissance et transformateurs de mesure, ce qui contribue à l'absence de pertinence des détails demandés par ses contestations.

Le Transporteur considère que les contestations visant les réponses aux questions 4.4 et 4.6 doivent être rejetées et que les réponses qu'il a déjà fournies sont adéquates. Les renseignements fournis en réponse à la question 4.4 sont conformes à l'indicateur de la performance environnementale lié à la gestion des déversements accidentels retenu par la Régie<sup>7</sup>, c'est-à-dire qu'il présente le nombre de déversements selon leur importance

---

<sup>6</sup> D-2011-039, paragraphe 119.

<sup>7</sup> D-2012-059, paragraphe 55.

en litres et non selon le nombre de litres. Le Transporteur souligne par ailleurs qu'il y a lieu de noter le taux élevé de récupération des déversements, ce que le participant omet de faire. Enfin le Transporteur invite ce dernier à consulter la réponse à la question 5.2 de la demande de renseignements n° 1 de la Régie, laquelle fournit des renseignements utiles.

Quant aux questions 5.3 et 5.4, le Transporteur considère que les contestations doivent être rejetées et que les réponses qu'il a déjà fournies sont complètes et adéquates.

Avec égard, la contestation du participant devrait être rejetée.

### **UC**

Pour ce qui a trait aux questions 1.1 à 1.5, le Transporteur considère celles-ci non pertinentes à l'étude du présent dossier, pour les mêmes motifs que ceux exprimés à l'égard des questions 19.1 à 19.3 et 24.4 de la FCEI, en ajoutant que les questions 1.2 à 1.5 demandent des informations beaucoup trop détaillées. Le processus de fixation des tarifs, en conformité avec le cadre réglementaire, ne peut donner lieu à une investigation générale des activités du Transporteur.

Pour la question 4.1, le Transporteur réitère sa réponse tout en attirant l'attention du participant sur la figure 2 de la pièce HQT-3, Document 1, page 15, qui présente les renseignements demandés.

Pour ce qui concerne les questions 5.5 à 5.9, le Transporteur considère que le recours au temps supplémentaire, ainsi que le maintien d'un équilibre adéquat entre sa main d'œuvre permanente versus temporaire, constitue d'importants leviers de gestion interne pour lui permettre de faire preuve de la flexibilité requise dans la réalisation de ses activités, à la fois dans une perspective d'optimisation des coûts et dans le respect des différentes conventions collectives. À cet égard, le Transporteur rappelle en effet que les conditions visant le temps supplémentaire sont régies par les conventions collectives en vigueur pour chacune des catégories d'emploi visée.

Pour la question 8.3, le Transporteur considère que sa réponse référant à la section 4.1.7 de la pièce HQT-6, Document 2, traitant des principaux paramètres des conventions collectives, est adéquate et complète à ce titre.

Finalement, le Transporteur fournira sous peu un complément de réponse à la question 1.9 du participant.

Sous réserve du paragraphe qui précède, avec égard, la contestation du participant devrait être rejetée.

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

*(S) Yves Fréchette*

Yves Fréchette

/jg

c.c. Participants (courriel)