

Le 4 septembre 2013

PAR SDÉ ET COURRIER

Me Véronique Dubois
Secrétaire
RÉGIE DE L'ÉNERGIE
C.P. 001, Tour de la Bourse
800, Place Victoria, bur. 255
Montréal (Québec) H4Z 1A2

Me Annie Gariépy
Avocate

8, du Village boisé
Saint-Jean-sur-Richelieu (Québec)
J2W 1N1

Tél. : (450) 515-1859
Télec. : (450) 515-1859
C. élec. : meagariepy@videotron.ca

OBJET : Demande de modification des tarifs de transport pour l'année 2013
Réponse du RNCREQ aux commentaires de HQT
Dossier : R-3823-2012

Chère consœur,

Dans sa lettre du 30 août, le Transporteur présente ses commentaires concernant la demande d'intervention des intéressés pour le présent dossier.

Plus spécifiquement, il conteste le traitement de certains sujets que le RNCREQ entend aborder.

Achat de service de transport de Rio Tinto Alcan.

D'emblée, le RNCREQ rappelle que le coût de l'achat de ce service de transport est déterminé par des contrats dont un est échu depuis le 31 décembre 2006 et l'autre depuis le 31 décembre 2008.

Le Transporteur, faisant référence à une pièce qu'il a produite au présent dossier (R-3823-2012, HQT-6 document 3, page 6), allègue que les parties entendent déposer prochainement le contrat à la Régie.

Avec égards, le RNCREQ rappelle que le Transporteur a fait plusieurs affirmations en ce sens au cours des dossiers antérieurs :

R-3777-2011, HQT-6, document 3, page 7 :

« Sous réserve de la conclusion d'une nouvelle entente, le Transporteur prévoit que le coût de location sera de 1,2 M \$ pour les années 2011 et 2012.

Quant au contrat de service de transport, échu depuis le 31 décembre 2006, des négociations intensives demeurent en cours pour son renouvellement et les parties mettent tout en œuvre pour trouver un terrain d'entente. »

R-3738-2010, HQT-6, document 3, pages 7 et 8 :

« Le contrat de location de lignes ayant pris fin le 31 décembre 2008, un contrat de location temporaire renouvelable sur une base mensuelle a été reconduit aux mêmes conditions. Le Transporteur prévoit que le coût de location sera de 1,2 M \$ pour les années 2010 et 2011 sous réserve de la conclusion d'une nouvelle entente.

Quant au contrat de service de transport, échu depuis le 31 décembre 2006, des négociations sont toujours en cours pour son renouvellement. Les négociations se sont intensifiées récemment. Les parties se rencontrent régulièrement et partagent l'objectif de pouvoir conclure une entente avant la fin de l'année en cours. »

R-3706-2009, HQT-6, document 3, page 8 :

« Ce contrat de location de lignes représente un coût annuel de 1,2 M\$ et il a pris fin le 31 décembre 2008. Depuis le 1er janvier 2009, un contrat de location temporaire renouvelable sur une base mensuelle a été reconduit aux mêmes conditions.

Quant au contrat de service de transport, échu depuis le 31 décembre 2006, des négociations sont toujours en cours pour son renouvellement. Rio Tinto Alcan a déposé sa dernière proposition au Transporteur en juillet 2009. Les négociations se poursuivent et les parties devraient pouvoir conclure une entente avant la fin de l'année 2009. »

R-3669-2008, HQT-6, document 7, page 10 :

« Le contrat de service de transport est échu depuis le 31 décembre 2006 et des négociations sont en cours pour son renouvellement. La plupart des modalités du contrat à venir ont été convenues entre les parties, mais certains éléments du prix pour le service de transport restent à établir. »

Le RNCREQ constate donc que les négociations n'ont toujours pas abouti et ce, depuis plus de 5 ans.

Dans ce contexte, le RNCREQ est d'avis qu'il est approprié d'examiner ce sujet afin de s'assurer, dans l'intérim, que le prix payé par le Transporteur est juste.

Modalités du calcul de l'allocation maximale pour les ajouts au réseau

Le RNCREQ rappelle que, dans sa décision D-2009-071, la Régie conclut qu'un examen de l'appendice J est nécessaire aux fins de répondre aux préoccupations qu'elle a émises.

Subséquemment, dans sa décision D-2011-039 (p. 109), la Régie demande au Transporteur de lui soumettre, en 2011, une proposition de politique relative aux ajouts au réseau de transport, laquelle ferait objet d'un dossier générique:

« Ainsi, la Régie annule la tenue d'une Phase 2 au présent dossier et demande au Transporteur de lui 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 suivants et tenant compte des dispositions contenues dans la présente décision :

- *Aménagements particuliers pour certains projets, tels que les projets d'intégration de nouvelles sources d'énergie renouvelables⁷⁹;*
- *Problématique 1 : Ajouts au réseau pour le raccordement de centrales visant à alimenter la charge locale;*
- *Problématique 2 : Modalités d'établissement et de versement de la contribution du Distributeur dans le cas d'un projet comportant plusieurs dates de mise en service échelonnées dans le temps;*
- *Problématique 3 : Application de l'allocation maximale du Transporteur dans le cas des ajouts au réseau;*
- *Problématique 4 : Risques particuliers de certains projets;*
- *Problématique 5 : Crédits applicables lorsque le client détient son propre poste abaisseur;*
- *Problématique 6 : Modalités relatives à la réfection ou au remplacement de postes de départ de centrales existantes. »*

En décembre 2011, le Transporteur demande à la Régie de le relever de son obligation de présenter la proposition avant la fin de l'année 2011 et s'engage à la produire au cours de l'année 2012. Dans sa correspondance, par laquelle la Régie accepte la demande de délai du Transporteur, celle-ci précise qu'elle « souhaite ardemment que cette problématique importante soit tranchée dans les plus brefs délais ».

Le RNCREQ constate que les modalités relatives au calcul de l'allocation maximale du transporteur pour les ajouts au réseau ne fait pas partie des problématiques identifiées par le Transporteur. De plus, la méthodologie du calcul n'est pas remise en question, mais uniquement certains paramètres utilisés pour ce calcul comme cela est mentionné dans la demande du RNCREQ.

Selon le RNCREQ, l'effet combiné des deux paramètres identifiés pourrait diminuer le montant maximal d'environ 20%.

Étant donné l'incertitude persistante quant à la date de dépôt du dossier générique, il apparaît nécessaire de faire l'examen proposé par le RNCREQ.

Le RNCREQ rappelle que la valeur du montant maximal a un impact direct sur le montant des investissements qui peuvent être dans la base de tarification du Transporteur et par conséquent, a également un impact sur le tarif.

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.

Comme le mentionne le RNCREQ dans la présentation des sujets qu'il entend aborder, il n'entend pas remettre en question les indicateurs, mais il questionne la présentation qui en est faite.

A titre d'exemple, si une comparaison de l'évolution de l'indice réel à l'évolution de l'indice selon l'IPC doit être faite de 2008 à 2014, il faudrait que la valeur de l'année 2008 soit la même pour les deux indices.

En conclusion, le RNCREQ réitère sa demande d'intervention et demande à la Régie de lui permettre d'aborder les sujets d'audience identifiés dans celle-ci.

Espérant le tout conforme, veuillez agréer chère consœur, mes salutations distinguées.



Me Annie Gariépy

cc. Me Pierre Pelletier (AQCIE-CIFQ)
Me Yves Fréchette (HQT)
Philippe Bourke (RNCREQ)