

DOMINIQUE NEUMAN

AVOCAT

1535, RUE SHERBROOKE OUEST
REZ-DE-CHAUSSÉE, LOCAL KWAVNICK
MONTRÉAL (QUÉ.) H3G 1L7
TÉL. 514 849 4007
TÉLÉCOPIE 514 849 2195
COURRIEL energie @ mlink.net

MEMBRE DU BARREAU DU QUÉBEC

Montréal, le 22 août 2013

M^e Véronique Dubois, Secrétaire de la Régie
Régie de l'énergie
800 Place Victoria
Bureau 255
Montréal (Qué.)
H4Z 1A2

Re: Dossier RDÉ R-3823-2012.

Causes tarifaires 2013 et 2014 d'Hydro-Québec TransÉnergie (HQT).

Sujets et budget de l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA) et de Stratégies Énergétiques (S.É.).

Chère Consœur,

Il nous fait plaisir d'informer la Régie et les participants de la liste des sujets que *Stratégies Énergétiques (S.É.)* et *l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)* prévoient traiter dans leur preuve et leur argumentation au présent dossier.

□ **Efficienc e et indicateurs de performance – C-HQT-0021 et 0022, HQT 3 Docs. 1 et 2**

Nous examinerons les résultats de HQT selon le nouvel indicateur composite d'efficienc e et selon les indicateurs de performance individualisés, notamment aux fins de valider si ce nouvel indicateur composite répond aux objectifs visés par son établissement en fournissant à la Régie un outil approprié reflétant la performance réelle du Transporteur.

Nous traiterons également des résultats des indicateurs individualisés (notamment les indicateurs environnementaux) et **traduiront les résultats de cet examen en recommandations quant aux postes budgétaires spécifiques présentant un lien avec ces indicateurs.**

Le présent dossier constitue la première cause tarifaire où sont mis en vigueur les nouveaux indicateurs environnementaux récemment adoptés par la Régie dans sa décision D-2012-059 (parag. 51-58).

□ **Masse salariale (nous traitons ici uniquement du régime d'intéressement et de rémunération incitative basé sur des objectifs corporatifs de performance) – C-HQT-0022, HQT 3 Doc. 2**

Nous constatons que le régime d'intéressement et de rémunération incitative reflète de moins en moins les indicateurs d'efficacité et de performance présentés devant la Régie. HQT y avait déjà supprimé tout indicateur de performance environnementale; elle ne rétablit pas d'indicateur environnemental dans son régime d'intéressement au présent dossier malgré la réforme de ces indicateurs décidée par la Régie aux fins de la présentation du dossier tarifaire.

De plus, HQT n'intègre aucunement à son régime d'intéressement et de rémunération incitative le nouvel indicateur composite de performance qu'il présente dans l'information à la Régie au présent dossier. Même l'indicateur de continuité de service reste au faible niveau de pondération et aux faibles niveaux de cibles auxquels HQT avait déjà baissé cet indicateur au cours des dernières années.

En bref, le personnel et les dirigeants du Transporteur ne recevront pas d'incitatifs à améliorer la performance de HQT quant aux principaux indicateurs d'efficacité et de performance qui sont présentés auprès de la Régie. Nous proposerons des correctifs à cette situation.

□ **Autres charges nettes d'exploitation et budgets spécifiques liés à des aspects ou conséquences environnementales – C-HQT-0028, HQT 6 Doc. 2**

Au cours des années antérieures, HQT présentait des budgets spécifiques pour certaines activités, les soustrayant ainsi de l'application de l'approche paramétrique des charges nettes d'exploitation. Ces budgets spécifiques ont historiquement souvent été liés à des aspects ou conséquences environnementales des activités de HQT : a) traitement de la végétation, b) budget spécifique de « *protection de l'environnement* » (caractérisation des sols, décontamination et prévention de la contamination), c) maintenance, réparation ou remplacement d'équipements en fin de vie, notamment

présentant des risques de contamination de l'environnement, d) ateliers de remise à neuf.

Indépendamment du fait que ces budgets soient dorénavant soumis à l'application de l'approche paramétrique des charges nettes d'exploitation, il nous semble nécessaire d'en vérifier l'évolution afin de suivre ceux-ci en parallèle avec les indicateurs de performance environnementaux. Ceci permettra de loger des recommandations quant à ces budgets d'une manière qui puisse amener l'amélioration de ces indicateurs ou la correction de baisses de performance.

□ **Base de tarification – C-HQT-0030, HQT 7 Doc. 1.**

Nous constatons une baisse drastique des stocks (matériaux, combustibles et fournitures) de la prévision de 2011 à la prévision de 2013. Cette baisse des stocks semble contredire les énoncés de prudence et d'efficacité formulés par HQT pour justifier le « *juste à temps* » à sa pièce C-HQT-0021, HQT-3, Doc. 1 (voir notamment page 7, ligne 24). Une baisse des stocks est de nature à retarder le remplacement d'équipements défectueux qui pourraient présenter un risque de contamination de l'environnement ou d'interruption de service.

Année 2011 prévue Source : R-3738-2010, Pièce B-1, HQT-7, Doc. 1, page 14, tableau 14.	109,8 M\$
Année 2011 prévue Source : R-3777-2011, Pièce B-0020, HQT-7, Doc. 1, page 13, tableau 15.	105,2 M\$
Résultats année 2011. Dossier R-3823-2012, Pièce C-HQT-0030, HQT 7 Doc. 1, page 13, tableau 16.	78,8 M\$
Résultats année 2012. Dossier R-3823-2012, Pièce C-HQT-0030, HQT 7 Doc. 1, page 13, tableau 16.	75,5 M\$
Année 2013 prévue. Dossier R-3823-2012, Pièce C-HQT-0030, HQT 7 Doc. 1, page 13, tableau 16.	77,4 M\$

□ **Planification du réseau de transport – C-HQT-0036, HQT 9 Doc. 1**

SÉ-AQLPA soumettront des représentations sur la planification des investissements et des inclusions à la base de tarification de HQT, notamment en s'assurant de la suffisance de ces investissements dans une perspective d'équité intergénérationnelle, vu les prévisions déjà antérieurement annoncées par le Transporteur quant à la croissance du risque de défaillance des équipements de son réseau durant cette même période. En effet, plusieurs des défaillances et bris d'équipements concernés sont de nature à amener une pollution atmosphérique ou une contamination des eaux et des sols. Par ailleurs, tel que déjà mentionné par le rapport Nicolet relatif au verglas de 1998, une baisse de la fiabilité et de la qualité du service d'Hydro-Québec pourrait amener des clientèles non actives à opter pour des sources d'approvisionnement plus polluantes. Enfin, une négligence du Transporteur à investir en maintien des actifs est de nature à transmettre aux générations futures les inconvénients d'une baisse de fiabilité et de qualité du service et de leur transmettre des coûts accrus (comme on le constate pour le réseau des routes et ponts au Québec). Au dossier R-3401-98, la Régie de l'énergie, dans sa décision D-2000-214 (pages 27-28), suite à des représentations des intervenants environnementaux *RNCREQ, Stratégies Énergétiques (S.É.)* et *Groupe STOP*, la Régie de l'énergie a réitéré qu'*il lui est nécessaire de développer une vision à long terme du développement du réseau de transport d'Hydro-Québec afin de voir venir les investissements massifs et de prévenir les chocs tarifaires*, ce qui l'a amené à requérir le dépôt des tableaux pluriannuels qu'HQT inclut désormais annuellement dans la partie « planification du réseau » de sa preuve tarifaire annuelle.

□ **Modifications aux conditions de service – C-HQT-0046 et 0047, HQT 12 Docs. 2 et 4**

Tout comme EBM, SÉ-AQLPA ont participé à l'unique séance d'information de HQT sur la planification du réseau de transport. Tout comme EBM, nous sommes d'avis que cette rencontre ne répond pas à la lettre sinon à l'esprit de l'**Appendice K** des conditions de service. Cette rencontre se limitait en effet à de l'information très générale sur le réseau actuel sans information sur les projets spécifiquement prévus pour quelque année que ce soit ni sur quelque aspect méthodologique. Il s'agissait d'un survol, dont le contenu était bien inférieur à ce que tous les intervenants connaissent déjà ou que quiconque pourrait lire dans les documents de vulgarisation disponibles sur Internet. Nous sommes en accord avec EBM pour préciser, dans l'Appendice

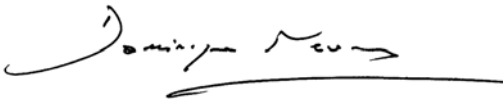
K, ce en quoi ces rencontres devraient consister pour répondre aux objectifs de cet Appendice.

Enfin, nous recommandons à HQT de déposer la réforme de sa **Politique d'ajouts** déjà requise par la Régie. Lorsque HQT aura déposé cette preuve, SÉ-AQLPA compléteront leurs recommandations antérieures des dossiers R-3631-2007, R-3669-2008 Phase 1 (suivi) et R-3638-2010 afin de s'assurer que le **mode de calcul de la contribution du Transporteur au coût des ajouts** pour raccorder des nouvelles ressources (dont les postes de départ) ne vienne pas systématiquement nuire aux ressources éoliennes ou hydroélectriques. Il avait déjà été constaté que le coût maximal des postes de départ de ces ressources dépassait habituellement les maximums remboursables des tarifs du Transporteur.

- **Tout autre sujet qui pourrait émaner de la preuve de HQT et des autres participants ou de préoccupations exprimées par la Régie, et soulevant des questions environnementales et de développement durable.**

Nous déposons sous pli le budget de l'*Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)* et de *Stratégies Énergétiques (S.É.)* pour la phase principale du présent dossier.

Espérant le tout à votre entière satisfaction, nous vous prions, Chère Consœur, de recevoir l'expression de notre plus haute considération.



Dominique Neuman, LL.B.

Procureur de l'*Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)* et *Stratégies Énergétiques (S.É.)*

c.c. Les participants.