

Le 23 avril 2018

Me Véronique Dubois  
Secrétaire de la Régie**RÉGIE DE L'ÉNERGIE**Tour de la Bourse - 800, rue du Square-Victoria  
Bureau 2.55  
Montréal (Québec) H4Z 1A2Norton Rose Fulbright Canada S.E.N.C.R.L., s.r.l.  
1, Place Ville Marie, bureau 2500  
Montréal (Québec) H3B 1R1 CanadaF : +1 514.286.5474  
[nortonrosefulbright.com](http://nortonrosefulbright.com)**Demande de modification de la politique  
d'ajouts au réseau de transport – Phase 2  
(R-3888-2014)**Eric Dunberry  
+1 514.847.4492  
[eric.dunberry@nortonrosefulbright.com](mailto:eric.dunberry@nortonrosefulbright.com)Votre référence                      Notre référence  
R-3888-2014 – Phase 2              1000311702

Chère consœur,

Conformément à la décision D-2018-036 du 28 mars 2018, Hydro-Québec, dans ses activités de transport d'électricité (**Transporteur**), souhaite vous faire part des commentaires suivants concernant les demandes d'intervention déposées en l'instance par les intervenants et les intéressés suivants :

- L'Association coopérative d'économie familiale de l'Outaouais (**ACEFO**)
- L'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et du Conseil de l'industrie forestière du Québec (**AQCIE-CIFQ**)
- Énergie Brookfield Marketing s.e.c. (**EBM**)
- La Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (**FCEI**)
- Nalcor Energy Marketing Corporation (**NEMC**)
- Newfoundland and Labrador Hydro (**NLH**)
- Stratégies Énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (**SÉ-AQLPA**)
- L'Union des consommateurs (**UC**)

**I. Commentaires relatifs aux demandes de reconnaissance du statut d'intervenant****A S.É. et AQLPA**

Le Transporteur n'entend pas s'objecter à la demande d'intervention de SE-AQLPA dans la mesure où cette intervention, et les droits procéduraux qui s'y rattachent, ne portent que sur l'examen de la définition à retenir pour la catégorie d'investissement « Maintien et amélioration de la qualité de service »<sup>1</sup>.

En effet, la Régie a déjà jugé lors de la Phase 1 au présent dossier qu'il n'y avait pas « de lien direct entre les intérêts des groupes environnementaux et l'examen de la Politique d'ajouts »<sup>2</sup>, notant que ces groupes n'étaient pas des clients du Transporteur, soit « des utilisateurs du réseau de transport »<sup>3</sup> ni des représentants « des clients d'un utilisateur du réseau »<sup>4</sup>. Elle jugeait également que l'intérêt de ces groupes était « au mieux,

---

<sup>1</sup> Décision D-2017-107, par. 55 et D-2018-036, par. 13.

<sup>2</sup> Décision D-2014-117, par. 19.

<sup>3</sup> Décision D-2014-117, par. 20.

<sup>4</sup> Décision D-2014-117, par. 20.

indirect»<sup>5</sup> et que la Politique d'ajouts portait « essentiellement sur des enjeux de nature économique qui ne relèvent pas du champ de compétence particulier de ces personnes intéressées »<sup>6</sup>.

De plus, la Régie avait déjà décidé dans sa décision D-2010-124 (dossier R-3738-2010) que l'intervention de groupes environnementaux sur le sujet de la Politique d'ajouts n'était pas justifiée et, par conséquent, devait être rejetée.

[99] Ce sujet [la Politique d'ajouts au réseau du Transporteur] porte essentiellement sur la répartition juste et raisonnable des coûts de ces ajouts entre ceux pour qui ils sont encourus.

[100] Les groupes environnementaux ne sont pas concernés directement par ce sujet et la Régie ne considère pas que leur apport soit requis<sup>7</sup>.

Pour ces raisons et par souci de cohérence décisionnelle, le Transporteur demande donc à la Régie de limiter l'intervention de SE-AQLPA au seul l'examen de la définition à retenir pour la catégorie d'investissement « Maintien et amélioration de la qualité de service ».

## B NEMC

Le Transporteur comprend de la lettre déposée par NLH et de la demande soumise par NEMC que la reconnaissance du statut d'intervenant de NEMC emporterait le retrait de NLH dont la participation en Phase 2, en qualité d'intervenant reconnu en Phase 1, était confirmée à des fins conservatoires, « sous réserve » et « dans l'attente d'une décision de la Régie à la demande d'intervention de NEMC »<sup>8</sup>. Concrètement, ces représentations font conclure à la présence et à la participation d'une seule de ces deux entités affiliées lors de la Phase 2. Dans ce contexte de « substitution » annoncée, le Transporteur s'en remet à la Régie pour juger de la recevabilité et du bien-fondé de sa demande d'intervention.

## II. Identification de l'objet et des sujets pertinents aux fins de la Phase 2

### A Commentaires introductifs

Dans sa décision D-2018-036, la Régie énumère certains enjeux<sup>9</sup> qui « pourront être examinés dans le cadre de la présente Phase 2 »<sup>10</sup>, et qui portent :

- a) sur les modifications au libellé du texte des *Tarifs et conditions de services de transport d'Hydro-Québec (Tarifs et conditions)* susceptibles d'être requises :
  - i) pour donner effet aux ordonnances de la décision D-2015-209, telles que modifiées par la décision D-2017-102, y compris certains suivis déjà effectués reflétés dans la preuve déjà soumise par le Transporteur au présent dossier<sup>11</sup>;
  - ii) pour préciser, au besoin, « le calcul de l'allocation maximale applicable à une durée inférieure à 20 ans »<sup>12</sup> et « le traitement des pertes dans la détermination du montant

---

<sup>5</sup> Décision D-2014-117, par. 20.

<sup>6</sup> Décision D-2014-117, par. 20.

<sup>7</sup> Décision D-2010-124, para. 5, 99 et 100.

<sup>8</sup> Lettre de Fasken du 16 avril 2018.

<sup>9</sup> Notamment des enjeux en suivi des décisions D-2014-117, D-2016-093, D-2017-025 et D-2017-107 et D-2018-036.

<sup>10</sup> Décision D-2018-036, par. 16.

<sup>11</sup> Pièce HQT-1, doc. 1 et ses pièces justificatives.

<sup>12</sup> Décision D-2016-093, par. 98.

maximal assumé par le Transporteur lors d'un projet relatif à la catégorie d'investissement « Croissance des besoins de la clientèle »<sup>13</sup> ;

- b) sur les enjeux en lien avec les réserves formulées dans la décision D-2017-025 concernant l'estimation de la contribution du Distributeur au projet d'intégration de parcs éoliens, ainsi que les modalités de recouvrement de cette contribution<sup>14</sup>;
- c) sur l'examen de la définition à retenir pour la catégorie d'investissement « Maintien et amélioration de la qualité de service »<sup>15</sup>.

Sous réserve des commentaires formulés ci-dessous, ces sujets identifiés par la Régie dans ses décisions antérieures forment un cadre délimitant précisément l'objet de la Phase 2, qui, rappelons-le, constitue le second volet d'un dossier générique lui-même déposé en suivi de décisions antérieures de la Régie sur des sujets définis précisément dans ces décisions<sup>16</sup>. La Phase 2 ne devrait donc pas permettre de traiter de nouveaux sujets non abordés en Phase 1, ni être utilisée pour ré-ouvrir des débats ou remettre en cause des conclusions de la Régie dans ses décisions D-2015-209 et D-2017-102.

À titre illustratif, concernant le suivi des engagements, le Transporteur croit utile de formuler les commentaires suivants :

Tant dans sa décision D-2017-102 que dans sa décision D-2018-036, la Régie précise que le sujet du suivi des engagements pourra être revu dans un dossier « ultérieur »<sup>17</sup> ou « autre »<sup>18</sup>. La Phase 2 du présent dossier R-3888-2014 à l'origine des décisions D-2015-209 et D-2017-102 ne constitue pas un dossier « ultérieur » ou « autre », mais le second volet d'un même dossier.

Outre cette précision, ce sujet a été très longuement débattu en Phase 1 et lors des demandes de révision et aucun fait nouveau ou circonstance particulière ne justifierait une seconde étude de ce sujet à peine sept mois après que la Régie ait statué sur cette question, sans compter le fait que d'autres sujets de fond transférés en Phase 2 vont requérir la préparation et le dépôt d'une preuve étoffée mobilisant les ressources du Transporteur et des intervenants.

À tout événement, la question du suivi des engagements a été jugée par la formation siégeant en révision de la décision D-2015-209 dans l'exercice de ses pouvoirs en vertu de l'article 37 LRE. En effet, au-delà de la reconnaissance des droits acquis du Producteur et après un examen de la preuve et des argumentaires dont elle était saisie, la formation en révision a exercé sa compétence et conclu en ces termes concernant le suivi des engagements :

[45] En ce qui a trait au suivi des engagements, advenant le cas où des droits acquis étaient reconnus au Producteur, le Transporteur est d'avis que l'approche proposée par le Producteur constitue une forme de suivi qui est souhaitable pour les raisons suivantes :

Un suivi selon une valeur actualisée est compatible avec le texte de l'article 12A.2 i) des Tarifs et conditions. En effet, il correspond au suivi proposé lors de l'examen d'une demande d'autorisation d'un projet d'investissement en vertu de l'article 73 de la Loi et il est en continuité avec celui utilisé lors des dossiers antérieurs de projets de raccordement de centrales du Producteur.

Il est conforme avec la nature de l'engagement ponctuel fondé sur un calcul de valeur actualisée.

---

<sup>13</sup> Décision D-2016-093, par. 116 et D-2018-036, par. 11.

<sup>14</sup> Décision D-2017-025, par. 74 et D-2018-036, par. 12.

<sup>15</sup> Décision D-2017-107, par. 55 et D-2018-036, par. 13.

<sup>16</sup> Décisions D-2011-039, D-2012-059, D-2012-140 et D-2012-152.

<sup>17</sup> Décision D-2017-102, par. 129.

<sup>18</sup> Décision D-2018-036, par. 16.

Il est connu du Transporteur et de tous les intervenants. Il pourrait être mis en œuvre comme il l'a été dans le passé.

[46] À cet effet, le Transporteur ajoute ce qui suit :

*« [...] l'abrogation de l'article 12A.1, 12A.2 i) sur une base prospective, de même que l'objet de la présente audience qui est limité à la reconnaissance de droits acquis liés à trois conventions, militent fortement pour une approche qui serait à la fois simplifiée par rapport à celle qui a été présentée sur la base de la continuité de l'article 12A.2 i) et ciblée, simplifiée et ciblée. Et l'approche que le Producteur semble proposer, c'est une approche qui serait à la fois simplifiée et une approche qui serait ciblée. D-2017-102, R-3959-2016 et R-3961-2016, 2017 09 15 21*

*[...] Lorsque le Transporteur a présenté, dans le cadre de la politique d'ajout, un suivi, il y avait quelques éléments directeurs. Les deux premiers ne s'appliquent plus aujourd'hui. [...] ces deux premiers éléments réfèrent à l'établissement d'un suivi sous une forme d'annuité, sur une base annuelle pour l'ensemble de la clientèle. Ces deux éléments-là, évidemment, présentaient deux choses. D'abord, le texte de l'article 12A.2 était modifié pour l'avenir pour permettre un suivi annuel. Parce que le texte actuel de l'article 12A.2 était incompatible avec la mise en place d'un suivi autre que sur une base de valeur actualisée.*

*Alors les deux premiers motifs, les deux premiers principes directeurs n'ont plus véritablement de pertinence aujourd'hui puisque vous avez confirmé le bien-fondé de la décision ou de la légalité, pardon, de la décision abrogeant pour l'avenir l'article 12A.2.*

*Le troisième principe demeure. L'idée, à l'époque, c'était de soumettre et je cite :*

*Soumettre les obligations actuellement en vigueur à un suivi annuel équivalent à l'application d'une mesure de transition raisonnable, dans la mesure où de tels arrangements peuvent être formalisés par le Transporteur avec le client visé.*

*Alors le troisième élément, qui est le seul qui demeure pertinent aujourd'hui, je présume que le Producteur a référé à ça en s'interrogeant sur la façon de faire. Ce qui reste essentiellement c'est le Producteur dans ses trois conventions et une mesure transitoire. Et ce qui est proposé, c'est-à-dire une procédure sur base de la valeur actualisée dans le cadre d'une demande à la Régie d'autorisation, bien c'est compatible avec ce troisième principe directeur. [...] ».*

[47] Enfin, le Transporteur demande à la formation en révision de demeurer saisie de toutes les questions qui découlent des révisions demandées des conclusions contestées de la décision D-2015-209. [...]

[129] Par ailleurs, en ce qui a trait au suivi des engagements pour les Conventions, la formation en révision accueille la proposition du Producteur, soutenue par le Transporteur, telle que décrite et pour les motifs résumés aux paragraphes 36, 45 et 46 de la présente décision. Cette approche pourra éventuellement être revue, le cas échéant, dans le cadre d'un dossier ultérieur.

Aussi, en ce qui a trait au suivi des engagements pour les Conventions, la formation en révision révoque par la décision D-2017-102 les conclusions énoncées notamment aux paragraphes 353, 354, 359, 381, 407, 408 et 483 de la décision D-2015-209.

Cette détermination ne saurait être remise en cause d'office ou par un intervenant dans les circonstances actuelles ou faire l'objet d'un appel déguisé à l'occasion de la présente Phase 2. Il s'agit là d'une question de compétence et de chose jugée liée à la reconnaissance des droits acquis du Producteur en vertu des dispositions du régime réglementaire en vigueur au moment de la signature des Conventions et dont il demeure bénéficiaire, et ayant été adjugés au fond dans le cadre de la décision D-2017-102.

## **B Commentaires spécifiques**

Sous réserve de ce qui précède, le Transporteur souhaite répondre de manière spécifique à certaines propositions faites par des intéressés concernant la portée de la présente Phase 2.

a) ACEFO

L'ACEFO «s'interroge sur le maintien à l'article 4 de la Section B de l'Appendice J des Tarifs et conditions du taux de 15% pour tenir compte de la valeur actualisée sur vingt ans des coûts d'exploitation et d'entretien encourus par le Distributeur»<sup>19</sup>. Or, ce sujet n'était pas visé par la Phase 1 du présent dossier et ne fait pas partie des sujets auxquels fait référence la décision D-2018-036. En conséquence, ce sujet ne devrait pas être débattu en l'instance.

b) AQCIE-CIFQ

Le Transporteur prend note de la volonté de l'AQCIE-CIFQ d'aborder les sujets identifiés à l'item 1, sous-paragraphes a), b), c), d) et e) à la page 2 de leur lettre du 16 avril 2018<sup>20</sup>.

Au sous-paragraphes g), en lien avec la Proposition relative à l'appendice J, section C, article 3, l'AQCIE-CIFQ propose de traiter d'un seuil minimum à prévoir pour qu'un solde négatif devienne payable dans l'année. Or, la décision D-2015-209 ne traite d'aucun tel seuil minimum. En conséquence, ce sujet ne devrait pas être débattu en l'instance.

Au sous-paragraphes h), en lien avec la Proposition relative à l'appendice J, section E, article 1, l'AQCIE-CIFQ propose de «préciser que l'amortissement considéré est linéaire» et «que le coût du capital est appliqué au coût non amorti de l'investissement». Le Transporteur soumet que le libellé des Tarifs et conditions doit être conforme aux paragraphes 537 et 541 de la décision D-2015-209, où la Régie maintient la méthode de calcul de l'allocation maximale et les paramètres utilisés, mais applique un taux de 19 % aux coûts d'exploitation et d'entretien.

Au sous-paragraphes i), en lien avec la Proposition relative à l'appendice J, section E, article 2, l'AQCIE-CIFQ propose de «modifier le deuxième alinéa, à l'égard du taux de pertes, en vue de le rendre conforme au tableau 7 apparaissant au paragraphe 555 de la décision D-2015-209». Le Transporteur confirme qu'il apportera les modifications relatives au taux de pertes requises suivant la décision D-2016-093<sup>21</sup> et la décision D-2018-035<sup>22</sup>.

À l'item 4 de sa lettre, l'AQCIE-CIFQ propose d'examiner les questions entourant la contribution additionnelle du Distributeur et ses impacts sur les revenus requis du Distributeur. Le Transporteur soumet que ces questions ne font pas partie de la présente Phase 2, et doivent plutôt être reportées à un prochain dossier tarifaire, tel que confirmé par les décisions D-2015-209<sup>23</sup> et D-2017-025<sup>24</sup>.

c) FCEI

Pour le commentaire de la FCEI quant à l'article 12B, le Transporteur mentionne que la codification proposée à cet égard est en lien avec le paragraphe 627 de la décision D-2015-209.

La FCEI propose de traiter de certains aspects du sujet de l'intégration des projets inscrits dans le PAE-2009-01 et la PAE-2011-01. Or, ce sujet n'est plus visé par la présente Phase 2 car les décisions visant les PAE 2009 01 et PAE 2011 01 ont déjà été rendues, tel que précisé à la pièce HQT-1, Document 1, pages 7 et 8 au présent dossier.

Quant aux suggestions de FCEI en lien avec le sujet de l'estimation de la contribution du Distributeur et les modalités de recouvrement de celle-ci, le Transporteur réitère ses commentaires à l'AQCIE-CIFQ, ci-dessus.

---

<sup>19</sup> Lettre le DHC du 16 avril 2018, p. 2.

<sup>20</sup> Lettre de Me Pierre Pelletier, 16 avril 2018, p. 2.

<sup>21</sup> Décision D-2016-093, par. 116.

<sup>22</sup> Décision D-2018-036, par. 11.

<sup>23</sup> Décision D-2015-209, par. 178.

<sup>24</sup> Décision D-2017-025, par. 74.

d) **Maintien et amélioration de la qualité du service**

Certains intéressés<sup>25</sup> proposent de traiter de sujets en lien avec la définition à retenir pour la catégorie d'investissement «Maintien et amélioration de la qualité du service». Il s'agit d'un sujet qui n'a pas fait l'objet de la Phase 1 et qui devra être abordé au fond. Il fera part de ses commentaires plus détaillés à ce sujet lors de la rencontre préparatoire prévue afin de définir l'ensemble des enjeux.

**III. Rencontre préparatoire**

La Régie indiquait dans la décision procédurale D-2018-036 qu'elle prévoit tenir une rencontre préparatoire. Le Transporteur souhaiterait disposer d'un délai d'au moins sept jours ouvrables afin de préparer adéquatement les sujets préalablement identifiés à l'ordre du jour de la rencontre qui serait émis par la Régie.

Lors de la rencontre préparatoire, le Transporteur présentera plus en détail l'option d'offrir aux intervenants reconnus de tenir des ateliers de travail dont l'objectif sera de revoir en plénière la proposition de Tarifs et conditions donnant effet aux ordonnances de la décision D-2015-209 telles que modifiées par la décision D-2017-102. Ces ateliers préalables à l'audition au fond permettraient d'identifier les points de vue divergents et de cibler le débat, dans l'intérêt de toutes les parties prenantes. Cette proposition n'est pas sans lien avec le souci du Transporteur d'agir aussi efficacement que possible dans une année réglementaire particulièrement chargée.

Veuillez agréer, chère consœur, l'expression de nos sentiments les plus distingués,



Eric Dunberry

ED/dt

Copies Me Yves Fréchette, *Affaires juridiques*  
Me Marie-Christine Hivon, *Norton Rose Fulbright Canada S.E.N.C.R.L., s.r.l.*

---

<sup>25</sup> EBM, NEMC, NLH, S.É.-AQLPA et UC.