570, rue du Roi
Québec G1K 2X2
Tél.: 522-1568

Québec, ce 23 juin 2014

Me Véronique Dubois
Régie de l'Énergie, 800 Place Victoria
2e étage, bureau 255, Montréal (Québec)
H4Z 1A2

PAR COURRIEL ET
PAR EXTRANET

Objet : Demande du Transporteur relative à la politique d'ajouts au réseau de transport;
Dossier R-3888-2014;
Réplique aux commentaires du Transporteur

Chère consoeur,

L'ACEF de Québec présente sa réplique aux commentaires du Transporteur sur sa demande d'intervention.

La proposition du Transporteur de former des regroupements d'intervenants.

Dans ses commentaires du 16 juin 2014 sur les demandes d'intervention des intéressés, le Transporteur évoque son souhait de voir certains intervenants se regrouper dans le but d'alléger le processus réglementaire et d'optimiser les coûts qui pourraient être supportés par le Transporteur :

« Une invitation en provenance de la Régie pour favoriser de telles initiatives serait appréciée pour les raisons usuelles d'allégement du processus réglementaire et d'optimisation des ressources dont les coûts peuvent être à la charge du Transporteur. », (point 5 de la lettre du Transporteur).

L'ACEF de Québec désire préciser en premier lieu que sa demande d'intervention a pour objectif la défense des intérêts des consommateurs résidentiels qu'elle représente. À cette fin, si reconnue par la Régie, l'ACEF de Québec collaborera avec tous les intervenants reconnus par la Régie dans toute action qui favoriserait l'atteinte de son objectif, y compris la possibilité de recours aux experts et aux autres ressources en commun avec d'autres intervenants.

Cependant, l'ACEF de Québec soumet respectueusement à la Régie qu'elle devrait écarter toute forme de regroupement qui aurait pour effet d'empêcher en pratique les intervenants d'exprimer leurs propres points de vue et résultats d'analyses sur les enjeux qui seront déterminés par la Régie pour le présent dossier.

Selon l'ACEF de Québec, dans un dossier qui comporte autant de sujets d'ordre technique et réglementaire complexes comme la présente demande, il ne faut pas présumer que tous les intervenants défendant la même catégorie de consommateurs aboutiraient nécessairement à la même conclusion et recommandation sur un sujet donné; cela dépendrait de la connaissance et de l'expérience spécifiques des ressources des intervenants (analystes, experts, et procureurs). La Régie ne devrait pas se priver de la compétence et de la diversité d'expérience pertinente des ressources des intervenants pour ce dossier important dont le Transporteur aura pris vraisemblablement quelques années pour préparer.

L'ACEF de Québec souligne également que l'utilisation d'une ressource commune poserait certaines difficultés pratiques pour les intervenants, par exemple l'organisation de réunions de travail dont le lieu et la date devraient convenir aux nombreuses personnes. Ces difficultés pratiques risqueraient d'affecter négativement l'efficacité du processus d'examen du dossier.

Dans le cas où la Régie décide d'imposer aux intervenants certaines formes de regroupement, l'ACEF de Québec souhaite que le calendrier d'examen du dossier soit modifié pour tenir compte de la nécessité pour ces intervenants de prendre connaissance et de discuter des résultats de travaux de ressources communes.

De plus, l'ACEF de Québec demande à la Régie de reconnaître le travail supplémentaire qui sera nécessaire pour la participation à l'éventuel regroupement dont notamment le temps consacré à l'élaboration et à l'analyse de la preuve commune. En effet, l'économie de temps et de frais d'experts ou d'analystes causée par la création d'un regroupement ne se traduit pas automatiquement par une réduction du temps de travail du côté des intervenants.

Sujets soumis par l'ACEF de Québec et mis en doute par le Transporteur.

Au paragraphe 11 de sa demande d'intervention, l'ACEF de Québec exprime son souhait d'intervenir sur 9 sujets identifiés par le Transporteur dans sa demande (HQT-1, Document 1, pages 6 à 8) et repris par la Régie dans sa décision D-2014-081 (page 5).

Au paragraphe 12 de sa demande d'intervention, l'ACEF de Québec précise 4 enjeux qu'elle souhaite traiter *en particulier* si reconnue par la Régie dont les deux suivants:

- *La pertinence d'utiliser une période d'amortissement de 20 ans alors que la vie utile de plusieurs types d'équipements de transport dépasse largement ce niveau (HQT-1, Document 1, page 15, ligne 3 et témoignage d'expert du Transporteur, page 8, ligne 2) ;*

- *Le traitement des coûts reliés aux raccordements des centrales éoliennes et d'autres ressources (HQT-1, Document 1, pages 17-18) alors que certaines de ces ressources ne sont pas requises pour satisfaire les besoins énergétiques des québécois.*

Dans ses commentaires, le Transporteur estime, sans fournir la moindre justification, que ces deux enjeux sont hors du cadre du dossier.

L'ACEF de Québec soumet que la Régie ne devrait pas retenir cette proposition du Transporteur puisque ces enjeux sont en lien direct avec les sujets proposés par le Transporteur.

L'ACEF Québec présente ci-dessous certaines informations complémentaires sur les deux enjeux « mis en doute » par le Transporteur.

Pertinence d'examiner en particulier la période d'amortissement de 20 ans

Le rapport d'expertise du Transporteur présente des résultats de calculs correspondant aux 3 périodes d'amortissement : 5 ans, 20 ans, et 40 ans pour conclure qu'une période d'amortissement de 20 ans est appropriée (HQT-2, Document 1, page 19, paragraphe C). L'ACEF de Québec désire porter à l'attention de la Régie que selon les résultats du rapport d'expert du Transporteur (tableau 4, HQT-2, document 1, page 20), qu'une période d'amortissement de 40 ans permettrait de réduire le coût de transport de la charge locale.

Ce même rapport d'expert affirme que la proposition du Transporteur utilise une période d'amortissement de 20 ans pour calculer les contributions financières de la charge locale, alors qu'on peut raisonnablement supposer qu'elle sera présente sur le réseau indéfiniment :

« The approach uses the full 20-year period to assess the Contributions for serving native load, since one can reasonably assume that native load (including load and resource-related expansions) would continue to remain on HQT's system indefinitely into the future" (HQT-2, Document 1, page 19).

Considérant ces faits reconnus par le Transporteur, l'ACEF de Québec soumet que la Régie devrait permettre à l'ACEF de Québec d'examiner en particulier cet enjeu qui n'est pas en soi un nouveau sujet, mais est en lien direct avec la proposition du Transporteur pour une nouvelle politique d'ajouts.

Traitement des coûts de transport reliés aux raccordements des centrales éoliennes et d'autres ressources

L'ACEF de Québec désire préciser en premier lieu qu'elle n'entend pas soulever ou reprendre dans le présent dossier la problématique fondamentale reliée au fait que certaines ressources éoliennes ne seraient pas requis pour satisfaire les besoins

énergétiques des Québécois (charge locale), considérant que la Régie étudie présentement certains aspects de cette problématique fondamentale entres autres dans le cadre du dossier R-3848-2013 (Intégration éolienne) et R-3864-2013 (Plan d'approvisionnement 2014-2023). L'ACEF de Québec désire examiner plutôt dans le présent dossier le traitement des coûts de transport reliés aux raccordements des centrales éoliennes et d'autres ressources qui seront en lien direct avec la nouvelle politique d'ajouts proposée par le Transporteur, le tout dans l'optique que toute politique d'ajouts du Transporteur devrait être conforme aux lois et décrets gouvernementaux se rapportant aux coûts et besoins énergétiques des Québécois (charge locale) et l'obligation du Transporteur et du Distributeur de minimiser les coûts que les consommateurs québécois devront supporter éventuellement.

De façon plus précise, dans les faits saillants de sa demande, le Transporteur écrit ce qui suit :

« Ajouts au réseau pour le raccordement de centrales visant à alimenter la charge locale Limiter, en premier lieu, la portion des coûts de raccordement des centrales visant à alimenter la charge locale pouvant être intégrée à l'agrégation annuelle des coûts des projets du Distributeur, au montant calculé par l'application de l'allocation maximale à la puissance à transporter sur le réseau. Ajouter, en second lieu, ces coûts à l'agrégation des coûts pour tous les projets du Distributeur (charges et ressources) à être couverts par la croissance prévue sur 20 ans pour les postes satellites et les clients raccordés directement au réseau de transport. » (HQT-1, Document 1, page 7, lignes 4 à 13).

La proposition du Transporteur ci-haut citée implique donc plusieurs hypothèses, notamment celle voulant que l'allocation relative aux coûts de raccordement des centrales devrait être *liée* à la croissance des besoins de transport prévue sur 20 ans. Le Transporteur semble vouloir mettre dans le même sac la satisfaction des besoins énergétiques de la charge locale (alimentation de la charge locale) et *« la puissance à transporter sur le réseau »*. L'ACEF de Québec entend démontrer que cette partie de la politique d'ajouts proposée par le Transporteur comporte certaines faiblesses ou défauts méthodologiques et désire soumettre à la Régie des recommandations pertinentes sur ce sujet.

L'ACEF de Québec souligne que la proposition du Transporteur est complètement différente de la politique d'ajouts actuelle approuvée par la Régie, comme on peut le constater à la lecture du rapport d'expertise du Transporteur :

« The existing policy allows HQD to bundle its load-growth-related network upgrades that are commissioned in any given year. The Contributions calculated for load-growth-related network upgrades are offset against other network upgrades that cost less than the Maximum Allowance. Separately, the Maximum Allowance is applied to each generation resource-related network upgrade to estimate the required Contribution. Thus, the Contributions for the generation resource-related network upgrades are estimated separately and potentially independently rolled-in with embedded costs." (HQT-2, Document 1, pages 20-21).

Ce rapport d'expert confirme également que la modification proposée par le Transporteur citée précédemment a des **impacts sur les coûts de transport reliés aux centrales de production d'électricité** *« visant à alimenter la charge locale »* selon le Transporteur :

« As described in Section IV.B, under the modified approach, if HQD's aggregated load-growth network upgrade costs exceed the Maximum Allowance, HQD would bear the entire cost associated with the generation resource-related upgrades through Contributions. If some credits remain available from load-growth-related upgrades (in cases when the Maximum Allowance is greater than the upgrade costs), HQD would apply those credits to offset the network upgrade costs associated with the generation-resources, but would cap the application of the credits to the allowance provided under the current approach." (HQT-2, Document 1, page 23, lignes 7 à 13)

L'ACEF de Québec souhaite donc que la Régie lui permette d'examiner en profondeur les hypothèses et paramètres d'allocation des coûts utilisés par le Transporteur dans son traitement des coûts de transport reliés aux raccordements des centrales éoliennes et d'autres ressources, ainsi que toutes autres options susceptibles d'améliorer l'équité des tarifs de transport. L'ACEF de Québec désire préciser qu'il s'agirait d'un examen détaillé d'un sujet soulevé par le Transporteur et non d'un nouveau sujet.

Autres sujets

Dans sa décision D-2014-081 (paragraphe 15), la Régie se propose de faire parvenir au Transporteur sa demande de renseignements (DDR) une semaine avant le dépôt des DDR des intervenants afin d'éviter toute redondance entre les questions de la Régie et celles des intervenants. L'ACEF de Québec estime que cette façon de procéder permettrait un allègement du temps que devraient consacrer les intervenants sur leurs DDR et donc leurs coûts associés, en autant que les réponses du Transporteur soient fournies selon le calendrier fixé par la Régie et adéquates.

D'autre part, certains intervenants ont demandé la traduction en français du rapport d'expertise écrite en anglais du Transporteur soumise sous la cote HQT-2, Document 1, et intitulé « Policy on Network Upgrades – Direct Testimony of Judy W. Chang On Behalf of Hydro-Québec TransÉnergie ». Compte tenu que ce rapport fait partie intégrante de la preuve du Transporteur, l'ACEF de Québec suggère que le Transporteur prenne en charge la traduction même si la version originale en anglais doit être considérée comme la seule et unique version officielle. Ceci réduirait le temps d'attente de certains intervenants n'ayant pas la connaissance ou la maîtrise de l'anglais pour commencer l'examen de cette partie de la preuve du Transporteur. Il réduirait également le coût associé à la recherche de firmes de traduction compétentes et à la coordination et au contrôle de la traduction du document mentionné. Dans le cas où le Transporteur refuse de faire la traduction de ce rapport d'expertise, l'ACEF de Québec recommande que la Régie ordonne au Transporteur de le faire dans les plus brefs délais possibles, au minimum avant le 3 juillet 2014, date prévue pour une rencontre préparatoire en cas de besoin.

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

Denis Falardeau
Avocat
ACEF de Québec

C.c. Me Yves Fréchette, Me Éric Dunburry