Par dépôt électronique, courriel et poste

Yves Fréchette
Avocat
Hydro-Québec – Affaires juridiques

75, boul. René-Lévesque Ouest,
4e étage
Montréal (Québec) H2Z 1A4
Tél. : (514) 289-2211, poste 6925
Téléc. : (514) 289-2007
C. élec. : frechette.yves@hydro.qc.ca

Le 28 août 2014

Me Véronique Dubois, Secrétaire
Régie de l'énergie
Tour de la Bourse
800, rue du Square-Victoria
Bureau 2.55
Montréal (Québec) H4Z 1A2

OBJET : Demande du Transporteur de modification des tarifs et conditions des services de transport pour l'année 2015
Votre dossier : R-3903-2014
Notre dossier : R049916 YF

Chère consœur,

Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a pris connaissance des demandes d'intervention des intéressés suivants qui ont été produites au dossier décrit en rubrique :

- L'Association coopérative d'économie familiale de l'Outaouais (« ACEFO ») ;
- L'Association hôtellerie Québec et l'Association des restaurateurs du Québec (« AHQ-ARQ ») ;
- L'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et le Conseil de l'industrie forestière du Québec (« AQCIE-CIFQ ») ;
- Énergie Brookfield Marketing s.e.c. (« EBM ») ;
- La Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (« FCEI ») ;
- Le Groupe de recherche appliquée en macroécologie (« GRAME ») ;
- Le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (« RNCREQ ») ;
- Stratégies Énergétiques et l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (« SÉ-AQLPA ») ;
- L'Union des consommateurs (« UC »).

Le Transporteur soumet à la Régie de l'énergie (la « Régie ») ses commentaires à l'égard de ces demandes d'intervention. Il présente d'abord ses commentaires généraux pour ensuite commenter spécifiquement chacune des demandes d'intervention.

1. Commentaires généraux

a. Demandes d'intervention des intéressés

Dans la décision D-2014-132, la Régie mentionne ce qui suit :

> *« 2.2 DEMANDES D'INTERVENTION ET BUDGETS DE PARTICIPATION*
>
> *[6] Toute personne désirant participer à l'audience publique doit être reconnue comme intervenant au dossier. La demande d'intervention doit être transmise à la Régie et au Transporteur au plus tard le 21 août 2014 à 12 h et doit contenir toutes les informations exigées par le Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie[1] (le Règlement) dont le texte est accessible sur le site internet de la Régie et à son Centre de documentation.*
>
> *[7] Toute personne intéressée doit notamment indiquer la nature de son intérêt, les motifs à l'appui de son intervention, les sujets sur lesquels elle désire intervenir, les conclusions qu'elle recherche ainsi que la manière dont elle entend faire valoir sa position. Le cas échéant, elle doit préciser si elle souhaite faire entendre des témoins, notamment des témoins experts. »* (Nos soulignés)

Le paragraphe 7 précité s'appuie sur l'article 6 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie* (le *« Règlement »*). De nombreuses décisions de la Régie[2] incarnent ces critères qui requièrent qu'un intéressé établisse un lien direct entre le sujet à l'étude et la nature de son intérêt et qu'il démontre la pertinence de son apport à l'étude du dossier eu égard à son champ de compétence. Ces indications sont requises afin que la Régie puisse se prononcer à l'égard de la demande d'intervention soumise et dicter *« le cadre de la participation en fonction de l'intérêt de l'intervenant et de la nature, de l'importance et de l'ampleur des enjeux qu'il aborde.[3] »*

De plus, dans la décision D-2009-103, la Régie mentionne ce qui suit :

> *« La meilleure façon de discuter efficacement d'un sujet aussi concret que la modification d'une méthode d'amortissement est de le faire en impliquant ceux qui sont directement affectés par les changements en question. Cela est à la base même du concept de l'intérêt suffisant appliqué par les tribunaux et de celui, un peu plus large, de « standing » en droit public. Pour reconnaître un standing à une personne intéressée, l'organisme peut tenir compte des circonstances de chaque cas, des questions à débattre et de l'efficacité de l'audience. »[4]*

---

1 RLRQ, c. R-6.1, r. 4, article 6.

2 Voir les décisions D-2004-178 (page 5), D-2005-66 (page 2), D-2005-150 (pages 4 et 5), D-2006-151 (pages 2 et 3), D-2009-121 (page 9, paragraphe 31), D-2010-067, (page 6) et D-2010-214 (page 16 ss.).

3 RLRQ, c. R-6.1, r. 4, article 8.

4 Dossier R-3703-2009, phase 1, décision D-2009-103, page 8.

Les intéressés doivent donc présenter des demandes d'intervention qui sont suffisantes et qui rencontrent les critères requis par le cadre réglementaire applicable à l'égard de la nature de l'intérêt exprimé, des motifs à l'appui des interventions, des sujets sur lesquels ils désirent intervenir et des conclusions qu'ils recherchent.

Plus récemment, dans la décision D-2014-078[5], la Régie mentionne « *qu'il n'est pas suffisant, dans une demande d'intervention, d'énumérer les sujets sur lesquelles une personne intéressée désire intervenir. Il faut notamment préciser de façon sommaire les conclusions recherchées ou les recommandations proposées.* »[6] Or, certaines demandes d'intervention ne font pas état des conclusions recherchées ou des recommandations proposées. Ainsi, le Transporteur suggère que ces intéressés participent à titre d'observateurs au dossier.

b. Sujets de l'audience

Le Transporteur rappelle que *« Cette demande, qui s'inscrit en continuité avec les demandes des dernières années, consiste essentiellement en une actualisation des projections permettant l'établissement des revenus requis et des tarifs »*[7]. Ainsi, le présent dossier consiste essentiellement en une actualisation des revenus requis qui sont nécessaires afin d'assurer la prestation du service de transport d'électricité et ne remet pas en cause les méthodes et principes sous-jacents. Dans ce contexte, le Transporteur est d'avis que cette audience ne devrait pas constituer un forum pour revisiter des méthodes et principes réglementaires qui sont en place depuis plusieurs années.

Dans la décision D-2014-132, la Régie mentionne également ce qui suit :

> *« 2.3 SUJETS DE L'AUDIENCE*
>
> *[11] La Régie a pris connaissance des sujets traités par le Transporteur dans son dossier tarifaire. La Régie précisera, dans la décision procédurale qu'elle rendra pour traiter des demandes d'intervention, les enjeux sur lesquels elle entend se concentrer dans le cadre du présent dossier.*
>
> *[12] <u>Une personne intéressée qui désire aborder un sujet qui n'est pas traité dans la preuve soumise par le Transporteur doit en faire la demande et motiver cette dernière.</u> La Régie décidera de l'opportunité de retenir ce sujet dans la décision procédurale qui traitera des demandes d'intervention.»* (Nos soulignés)

Les intéressés doivent donc faire une demande spécifique et suffisamment motivée afin que la Régie considère un sujet qui déborde de la revue du dossier qui, rappelons-le, consiste essentiellement en une actualisation des revenus requis, sans l'introduction de nouveautés particulières.

---

5 Demande d'approbation du plan d'approvisionnement et de modification des Conditions de service et Tarif de Société en commandite Gaz Métro à compter du 1er octobre 2014.

6 Décision D-2014-078, paragraphe 19.

7 Pièce HQT-1, Document 1, page 5.

Le Transporteur soutient que toute demande d'examen de sujets qui débordent de cette revue du dossier devrait être rejetée.

Avec égards, le Transporteur est d'avis qu'aucun « autre sujet » proposé par les intéressés n'a été suffisamment motivé par ces derniers. De là, le Transporteur demande à la Régie de limiter les sujets d'audience à la revue du dossier produit par le Transporteur sans y ajouter d'autres sujets d'audience.

Par ailleurs, plusieurs intéressés mentionnent dans leurs demandes d'intervention qu'ils se réservent la possibilité d'intervenir à l'égard de tout autre enjeu soulevé par le Transporteur ou les participants aux audiences[8]. Ces mentions sont, de l'avis du Transporteur, susceptibles de créer des débordements du cadre de l'audience. De là, le Transporteur souhaite que la Régie circonscrive et ce, pour toute la durée du processus d'audience, les sujets qui seront discutés et que tout débordement à cet encadrement soit soumis à son autorisation préalable.

De plus, le Transporteur est d'avis que, même si une intervention annoncée porte sur un sujet constituant un enjeu dont la Régie souhaite traiter, le présent dossier ne devrait pas constituer un forum pour recycler divers points de vue déjà exprimés par les intéressés qui ont été entendus et écartés par la Régie, parfois à maintes reprises, lors de dossiers antérieurs.

En outre, la Régie indique dans la décision D-2014-132 qu'elle précisera les enjeux sur lesquels elle entend se concentrer dans le cadre du présent dossier. Conséquemment, le Transporteur prie la Régie de spécifier, dans la décision procédurale qu'elle rendra pour traiter des demandes d'intervention, que les intervenants au dossier auront à circonscrire leur participation sur les sujets retenus par la Régie, en évitant notamment de demander toutes sortes d'informations périphériques et apporter des précisions qui ne sont pas pertinentes aux délibérations, selon le cadre d'analyse mis en place.

Quant aux objectifs d'efficience des processus d'audience recherchés par tous les participants, le Transporteur est d'avis que l'identification des sujets à retenir et à exclure permettra de contribuer positivement au déroulement efficient du présent dossier tout en optimisant les coûts de la réglementation.

c. Participation d'experts

L'AQCIE-CIFQ et la FCEI proposent de faire appel aux services d'experts, non encore identifiés, à l'égard des sujets suivants :

---

[8] Voir à titre d'exemples les demandes d'intervention des intéressés suivants : RNCREQ (page 5), SÉ-AQLPA (page 4) et UC (page 9).

AQCIE-CIFQ

« 13. Les intervenants comptent traiter de divers postes des charges nettes d'exploitation. Ils comptent aussi s'attaquer à la problématique de l'efficience du Transporteur, laquelle constitue un enjeu important pour les usagers du réseau. Le Transporteur en traite d'ailleurs abondamment en faisant état de sa stratégie d'efficience et des indicateurs de performance qu'il juge pertinents. Les intervenants souhaitent donc examiner en profondeur cet enjeu afin de s'assurer que les objectifs d'efficience proposés par le Transporteur sont raisonnables et conformes aux pratiques observées dans l'industrie. Les industriels se montrent préoccupés par l'accroissement constant du coût de service et des charges nettes d'exploitation, notamment en regard des cibles du transporteur comparativement aux trop-perçus systématiques observés au cours des dernières années. Les intervenants comptent retenir les services d'un expert dont les frais seront supportés conjointement avec la FCEI, laquelle partage ces préoccupations. Le choix de l'expert n'est pas encore définitivement arrêté, ce qui constitue un obstacle à la préparation d'un budget réaliste. Les intervenants requièrent en conséquence l'autorisation de différer pour le moment la production de leur budget. »

FCEI

« 1*2. La FCEI compte enfin questionner et analyser la problématique de l'efficience du Transporteur. À cet égard, après consultation avec l'AQCIE et le CIFQ, la FCEI souhaite retenir conjointement avec cet intervenant les services d'un témoin expert.*

13. De plus, la FCEI compte analyser en détail la question du coût de retraite en retenant les services d'un témoin expert. »

Avec égards, le Transporteur remet en cause la pertinence d'une telle démarche. La simple actualisation des intrants reconnus au coût du service du Transporteur ne devrait pas susciter l'examen et l'analyse de ces derniers par des experts. De façon générale, l'apport d'experts ne devrait être envisagé que pour l'évaluation de nouveaux principes ou méthodes, ce qui n'est pas le cas du présent dossier.

Ces intéressés ne font notamment pas la démonstration de la nécessité de recourir aux services d'experts afin de les assister ou d'éclairer la Régie au sujet de l'efficience du Transporteur et les aspects que les intéressés souhaitent couvrir excèdent ou sont périphériques au cadre d'examen du dossier, notamment en ce qui concerne les « trop-perçus » à la suite de la décision D-2014-034 de la Régie qui a mis en place le mécanisme de traitement des écarts de rendement.

Le Transporteur demande à la Régie de rejeter ces sujets d'audience et ce, notamment pour les motifs suivants.

Le Transporteur participe, depuis plusieurs années, à différents exercices de balisage dont il présente annuellement les résultats dans ses dossiers tarifaires. Année après année, la performance du Transporteur se compare avantageusement à celle des entreprises balisées.

Le Transporteur est d'avis qu'un balisage sur les objectifs d'efficience tel que proposé par l'AQCIE-CIFQ et la FCEI n'est ni utile ni requis compte tenu que, tel qu'il est démontré notamment par l'indicateur composite présenté à la pièce HQT-3, Document 1, sa performance globale, en termes de coûts et de fiabilité, est supérieure à celle de ses pairs. Enfin, dans ses dernières décisions[9], la Régie s'est dite satisfaite de l'analyse des indicateurs de balisage présentée.

En ce qui concerne la FCEI qui « *compte analyser en détail la question du coût de retraite* », le Transporteur mentionne que celui-ci est établi selon le référentiel comptable réglementaire reconnu par la Régie, soit selon la norme IAS 19R et, qu'à l'instar de la demande d'expertise liée à l'efficience, l'intéressé n'explique aucunement le mandat qu'il entend donner à cet expert. Au surplus, le sujet du « coût de retraite » a été largement discuté dans les derniers dossiers tarifaires du Distributeur. Aucun enjeu particulier n'a émergé depuis la tenue des ces audiences. De là, le recours à un expert n'est pas pertinent au présent dossier et alourdirait inutilement le processus réglementaire.

De plus, compte tenu du fait que le recours à des experts n'est pas suffisamment motivé et que le calendrier réglementaire est déjà passablement chargé, le Transporteur est d'avis qu'une telle preuve d'expert est non pertinente dans le présent dossier.

Par ailleurs, si la Régie accepte la participation d'experts pour les sujets identifiés, sans admission quant à la valeur de ces sujets, le Transporteur soumet que la tenue de l'audience prévue du 24 novembre au 3 décembre 2014, selon la décision D-2014-132, pourrait être compromise notamment en ce que le Transporteur pourrait également choisir de recourir aux services d'experts.

Le Transporteur se réserve la possibilité de commenter plus avant, le cas échéant, les demandes de reconnaissance du statut de témoin expert, y incluant de demander la tenue d'un voir-dire, et ce, selon la décision procédurale à venir et des sujets à débattre.

d. Budgets de participation

La somme des budgets de participation déposés s'établit à près de 423 k$. À titre de comparaison, dans la demande tarifaire pour l'année 2012 (dossier R-3777-2011), la Régie a accordé, dans la décision D-2012-092, des frais de 227 k$ sur un total demandé de 310 k$. Par ailleurs, dans la demande tarifaire pour les années 2013 et 2014 (dossier R-3823-2012), la Régie a accordé, dans la décision D-2014-096, des frais de 276 k$ sur un total demandé de 439 k$ (excluant les frais intérimaires). Le Transporteur tient à préciser à cet égard que deux intéressés, soit l'AQCIE-CIFQ et la FCEI, n'ont pas encore soumis leur budget de participation.

En sus des commentaires généraux qui précèdent, le Transporteur soumet ci-après ses commentaires spécifiques à l'égard des demandes d'intervention des intéressés.

---

[9] Décision D-2014-035, paragraphe 149, page 39 (Dossier R-3823-2012) et D-2012-059 (Dossier R-3777-2011), paragraphe 84.

2. Commentaires spécifiques

ACEFO

L'ACEFO, sur les sujets qu'il entend aborder, n'explicite pas les conclusions qu'il recherche ou les recommandations qu'il propose selon les exigences précitées dans les commentaires généraux, à la section 1a. Si la Régie accueille la demande de l'intéressé, le Transporteur l'invite à circonscrire la participation de l'ACEFO aux sujets retenus pour l'audience en lien avec ses champs d'intérêt et de compétence.

Au paragraphe 12 de sa demande d'intervention, l'ACEFO *« entend examiner les critères de conception du réseau de transport, notamment quant à la représentation de la production éolienne. À ce sujet, le réseau de transport doit répondre, notamment, à la demande de la charge locale et dans ce cas, le Distributeur compte sur une capacité de production éolienne correspondant à 35 % de la capacité contractuelle des parcs éoliens. »* Bien que l'examen des critères de conception soit visé par le processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport, le Transporteur comprend que l'ACEFO souhaite examiner ces critères dans une optique plus en lien avec le dossier R-3888-2014 relatif à la politique d'ajouts au réseau de transport. Le Transporteur demande l'exclusion de ce sujet dans le cadre du présent dossier.

Au paragraphe 13 de sa demande d'intervention, l'ACEFO mentionne qu'il questionnera le Transporteur, entre autres, sur la proportion des livraisons qui exigent un transport ferme en ce qui a trait à l'énergie transitée sur les interconnexions. Le Transporteur souligne que la pièce HQT-9, Document 1 fait état de l'utilisation des interconnexions en présentant les échanges d'énergie en livraison, incluant globalement le transport à long terme et à court terme, autant ferme que non ferme, selon le cas. Dans le présent dossier, le Transporteur actualise cette information pour l'année 2013 et soutient que les détails spécifiques de ces échanges ne sont pas des enjeux de cette audience. Le Transporteur ne devrait pas être contraint par un fardeau de preuve additionnel sur ces détails qu'il ne produit pas usuellement.

Au paragraphe 14 de sa demande d'intervention, l'ACEFO entend également examiner l'impact tarifaire des investissements projetés. Le Transporteur indique que l'impact tarifaire est présenté selon la méthode existante. Les résultats au présent dossier ne sont pas substantiellement différents de ceux présentés aux dossiers récents. Ainsi, un examen approfondi à cet égard n'est pas requis au présent dossier, compte tenu notamment que les modes de calcul de l'impact tarifaire font partie des sujets à traiter dans le dossier R-3888-2014 relatif à la demande de modification de la politique d'ajouts au réseau de transport.

Le Transporteur demande à la Régie, si cette dernière accueille la demande d'intervention, de baliser de façon précise cette intervention afin que le cadre d'analyse du dossier du Transporteur soit respecté.

AHQ-ARQ

La demande d'intervention de l'intéressé couvre un spectre très large de sujets. De plus, le Transporteur note que certains sujets que l'AHQ-ARQ souhaite aborder sont traités par d'autres intéressés.

La Régie, dans les décisions D-2014-004[10], D-2014-106[11] et D-2014-117[12], mentionne généralement que l'intéressé n'a pas suffisamment motivé le lien d'intérêt entre les enjeux ainsi que les secteurs d'activités qu'il représente et que les sujets qu'il identifie seront abordés par d'autres associations ou regroupements de consommateurs qui partagent les mêmes préoccupations et dont les clientèles représentées sont plus larges et davantage affectées. Ainsi, la Régie a rejeté les demandes d'intervention de l'intéressé.

Le Transporteur soumet que les motifs des décisions précitées s'appliquent au présent dossier et que la Régie doit également rejeter la demande d'intervention de l'intéressé. Soulignons également que l'intéressé n'a pas précisé ni les conclusions qu'il recherche, ni les recommandations qu'il entend formuler selon les exigences précitées dans les commentaires généraux, à la section 1a, ce qui constitue un motif supplémentaire de rejet de sa demande.

Subsidiairement, l'intéressé pourrait se prévaloir du statut d'observateur.

AQCIE-CIFQ

L'AQCIE-CIFQ entend examiner la stratégie d'efficience du Transporteur et souhaite retenir les services d'un expert conjointement avec la FCEI afin d'assurer que les objectifs d'efficience proposés sont raisonnables et conformes aux pratiques observées dans l'industrie. Le Transporteur réfère la Régie aux commentaires déjà émis dans la section 1c sur ce sujet.

Au paragraphe 14 de sa demande d'intervention, l'AQCIE-CIFQ veut participer aux débats sur la planification du réseau et militer en faveur de l'établissement d'un mécanisme formel d'examen de cette planification. Le Transporteur estime que la Régie, par la décision D-2012-010[13], a mis ce mécanisme en place en ajoutant le processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport à l'appendice K des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*. Ce processus, donnant lieu à des rencontres dont la tenue fait l'objet d'avis affichés sur le site OASIS du Transporteur constitue le cadre approprié pour traiter la préoccupation de l'AQCIE-CIFQ.

---

[10] Décision D-2014-004, paragraphes 10 à 14 (Dossier R-3863-2013 - Demande relative à l'autorisation du projet Lecture à Distance – Phases 2 et 3).

[11] Décision D-2014-106, paragraphe 21 (Dossier R-3891-2014 - Demande relative aux options d'électricité interruptible).

[12] Décision D-2014-117, paragraphe 17 (Dossier R-3888-2014 - Demande de modification de la politique d'ajouts au réseau de transport).

[13] Dossier R-3669-2008 - Phase 2.

Quant au traitement des coûts des interconnexions dans la méthode de répartition du coût du service[14], le Transporteur applique la méthode retenue par la Régie dans les décisions antérieures, notamment la décision D-2006-66[15] ainsi que la décision D-2009-015[16] en ce qui a trait à la répartition des coûts de l'interconnexion avec l'Ontario, dossier dans lequel un expert de l'intéressé a participé. Aux fins de la répartition des coûts des interconnexions, la Régie a décidé qu'elle privilégie l'utilisation du facteur d'utilisation du réseau (en prenant en compte la puissance et l'énergie). La Régie a d'ailleurs reconnu dans plusieurs décisions, dont la décision D-2014-035, que la méthode appliquée par le Transporteur pour la répartition du coût du service est conforme à la méthode définie dans ses décisions antérieures. Comme le Transporteur a produit au présent dossier la mise à jour de la répartition du coût du service selon la méthode reconnue, le Transporteur est d'avis que le sujet évoqué par l'intéressé dépasse le cadre du dossier.

Le Transporteur demande à la Régie, si cette dernière accueille la demande d'intervention, de baliser de façon précise cette intervention afin que le cadre d'analyse du dossier du Transporteur soit respecté.

EBM

La demande d'intervention de l'intéressé est très succincte quant aux conclusions recherchées et aux recommandations qu'il entend fournir. Dans le cas où la Régie autoriserait EBM à intervenir au présent dossier, le Transporteur l'invite à circonscrire sa participation au sujet de la commercialisation du service de transport.

Par ailleurs, le Transporteur est d'avis que la programmation aux 15 minutes a fait l'objet d'un vaste débat dans le dernier dossier tarifaire. La Régie, dans la décision D-2014-035[17], constate que le Transporteur a donné suite à la décision D-2012-059 quant au projet pilote de la programmation aux 15 minutes. Elle demande également au Transporteur de l'informer d'éventuels développements quant à l'implantation de ce programme en plus de le libeller dans les *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*. De l'avis du Transporteur, la preuve au dossier répond aux impératifs de la Régie et un réexamen de la programmation aux 15 minutes est non pertinent dans le cadre du présent dossier.

En ce qui a trait au budget préliminaire présenté par l'intéressé, le Transporteur considère élevé le nombre d'heures prévues pour le travail des avocats compte tenu des sujets énoncés.

Le Transporteur demande à la Régie, si cette dernière accueille la demande d'intervention, de baliser de façon précise cette intervention afin que le cadre d'analyse du dossier du Transporteur soit respecté.

---

[14] Paragraphe 15 de la demande d'intervention de l'AQCIE-CIFQ.
[15] Dossier R-3549-2004 - Phase 2.
[16] Dossier R-3669-2008 - Phase 1.
[17] Dossier R-3823-2012, décision D-2014-035, paragraphes 595 et 596.

FCEI

L'intéressé entend *« obtenir des éclaircissements »* sur à peu près tous les sujets liés aux formules paramétriques et à l'établissement des revenus requis sans toutefois mentionner les conclusions qu'il recherche à cet égard ni les recommandations qu'il entend formuler sur ces sujets. De plus, la FCEI souhaite obtenir des *« informations complémentaires »* sur la maintenance systématique et conditionnelle, sur les simulations des activités de maintenance et pérennité et sur l'impact de la planification opérationnelle consolidée. Le Transporteur tient à mentionner à la Régie qu'il a déposé une preuve complète sur ces sujets et que les conclusions recherchées par l'intervenant sont diffuses et incomplètes.

Quant à l'efficience et au coût de retraite, le Transporteur se questionne sur la pertinence d'un recours à un expert sur l'efficience conjointement avec l'AQCIE-CIFQ ainsi qu'à un expert sur le coût de retraite, tel qu'il l'a mentionné dans ses commentaires généraux, à la section 1c. De plus, l'intéressé n'explicite pas les mandats de ces experts. Pour ces raisons, le Transporteur demande à la Régie de rejeter ces demandes de la FCEI.

Le Transporteur demande à la Régie, si cette dernière accueille la demande d'intervention, de baliser de façon précise cette intervention afin que le cadre d'analyse du dossier du Transporteur soit respecté.

GRAME

Au paragraphe 3 de sa demande d'intervention, le GRAME *« désire contribuer activement à l'examen de la demande tarifaire du Transporteur pour l'année 2015, afin de s'assurer que les décisions en résultant intègrent le mieux possible les politiques et préoccupations actuelles en matière de développement durable. »* Le Transporteur juge que l'objectif visé par l'intéressé est vaste et non circonscrit.

Au paragraphe 15, le GRAME entend intervenir sur les coûts liés aux déversements accidentels et de remises en état de sites. Or, la Régie, dans sa décision D-2014-096, *« [58] […] juge peu utile la participation du GRAME à l'égard du démantèlement, de l'enlèvement et de la remise en état des sites. D'une part, les principes sous-jacents ont déjà fait l'objet d'un débat dans un dossier précédent et aucun élément nouveau et pertinent n'a été apporté sur le sujet. D'autre part, la Régie ne juge pas utile les représentations de l'intervenant à l'égard des normes comptables. »* Le Transporteur se questionne sur la pertinence, par l'intéressé, d'aborder de nouveau ce sujet dans le présent dossier.

Aux paragraphes 13, 19 et 20, le GRAME souhaite discuter de l'importance stratégique des pratiques implantées, des initiatives d'innovations technologiques et de la simulation des activités de maintenance. Le Transporteur se questionne sur le lien entre ces sujets et la nature de l'intérêt, la représentativité et le champ de compétence du GRAME.

Au paragraphe 23, le GRAME réclame de nouveau « le nombre de litres déversés » et le « nombre de litres récupérés ». Ces renseignements ne correspondent pas à l'indicateur retenu par la Régie dans la décision D-2012-059[18]. De plus, au même paragraphe, le GRAME prétend qu'il est opportun de vérifier l'impact de l'augmentation du nombre de déversements entre 100 et 4 000 litres de 2012 et 2013 par rapport à 2010 et 2011. Or, de nouveau[19] le GRAME ne tient pas compte du taux de récupération indiqué à la preuve du Transporteur[20].

Au niveau de l'ordonnance 792 de la FERC, le GRAME ne soumet aucune conclusion recherchée sur ce sujet et le Transporteur questionne le lien entre ce sujet et la nature de l'intérêt de l'intéressé. De plus, la pièce HQT-10, Document 1 précise que *« Le Transporteur, dans ses Tarifs et conditions, permet déjà aux propriétaires de futures centrales de demander des études exploratoires à un coût minime permettant de quantifier les coûts de raccordement »*, de sorte que l'examen de ce sujet n'est pas d'intérêt au présent dossier.

Le Transporteur demande le rejet de la demande d'intervention de l'intéressé car elle ne rencontre pas les critères décrits à la section 1a des présentes.

Subsidiairement, l'intéressé pourrait se prévaloir du statut d'observateur. Sans admission, si la Régie accueille la demande d'intervention, le Transporteur suggère de baliser de façon précise cette intervention afin que le cadre d'analyse du dossier du Transporteur soit respecté.

Finalement, le Transporteur trouve élevé le budget de participation (nombre d'heures d'analyse) de l'intéressé compte tenu de ses sujets d'intervention.

RNCREQ

La demande d'intervention de l'intéressé ne mentionne aucunement les sujets sur lesquels il compte intervenir[21] et ne comporte aucune conclusion recherchée ni aucune recommandation formulée.

Le Transporteur demande ainsi le rejet de la demande d'intervention de l'intéressé car celle-ci ne rencontre pas les critères décrits à la section 1a des présentes. Subsidiairement, l'intéressé pourrait se prévaloir du statut d'observateur. Sans admission, si la Régie accueille la demande d'intervention, le Transporteur suggère de baliser de façon précise cette intervention afin que le cadre d'analyse du dossier du Transporteur soit respecté.

---

[18] Voir la réponse à la question 4.4 du GRAME à la pièce HQT-14, Document 6 (dossier R-3823-2012).

[19] Dossier R-3823-2012, pièce HQT-16, Document 1, p. 25.

[20] Pièce HQT-3, Document 2, p.18, tableau 14 et lignes 4-7.

[21] Par ailleurs, dans le dossier tarifaire du Distributeur (R-3905-2014), le RNCREQ a présenté une demande d'intervention datée du 22 août 2014, soit le lendemain du dépôt de la demande d'intervention de l'intéressé dans le présent dossier, dans laquelle il identifie des sujets d'intervention et un budget de participation.

Finalement, le Transporteur se questionne sur le niveau élevé du budget de participation compte tenu que l'intéressé n'a pas été en mesure d'énoncer clairement les sujets précis qu'il entend aborder ainsi que les analystes à retenir pour étudier la demande du Transporteur.

SÉ-AQLPA

Au paragraphe 4.1) de sa demande d'intervention, l'intéressé souhaite, une nouvelle fois, aborder la question des objectifs corporatifs et plus particulièrement l'absence d'objectifs en lien avec l'environnement. Dans le dossier R-3823-2012[22], le Transporteur a justifié l'ensemble de ses objectifs corporatifs et a expliqué le contexte dans lequel leur choix est fait.

Dans la décision D-2014-035[23], la Régie a rappelé que le choix des objectifs corporatifs appartient au Transporteur et a convenu que l'examen de la pondération des différentes catégories doit tenir compte du caractère hybride et inclusif de certains objectifs corporatifs. Ainsi, le Transporteur est d'avis que ce sujet devrait être exclu de l'étude du présent dossier.

Au paragraphe 4.2), l'intéressé entend examiner les résultats de certains indicateurs de performance, plus précisément l'indice de continuité. De l'avis du Transporteur, SÉ-AQLPA n'a pas su démontrer le lien entre la nature de son intérêt et les conclusions visées relatives à ce sujet.

Au paragraphe 4.3), l'intéressé entend soumettre des recommandations sur l'optimisation des investissements en lien avec l'efficience et les indicateurs de performance. De l'avis du Transporteur, ce sujet n'est pas en lien avec la nature de l'intérêt de SÉ-AQLPA.

Quant au budget de participation soumis par l'intéressé, le Transporteur le juge élevé compte tenu des sujets sur lesquels l'intéressé entend intervenir.

Le Transporteur demande le rejet de la demande d'intervention de l'intéressé car elle ne rencontre pas les critères décrits à la section 1a des présentes.

Subsidiairement, l'intéressé pourrait se prévaloir du statut d'observateur. Sans admission, si la Régie accueille la demande d'intervention, le Transporteur suggère de baliser de façon précise cette intervention afin que le cadre d'analyse du dossier du Transporteur soit respecté.

---

[22] Dossier R-3823-2012, Pièce HQT-16, Document 1, pages 26-27.
[23] Décision D-2014-035 (Dossier R-3823-2012), paragraphes 128 et 129.

UC

Le Transporteur s'en remet à la discrétion de Régie quant à la demande d'intervention de l'UC et demande à la Régie, si cette dernière accueille la demande d'intervention, de baliser de façon précise cette intervention afin que le cadre d'analyse du dossier du Transporteur soit respecté.

En ce qui concerne la référence de l'intéressé au plan budgétaire du gouvernement du Québec pour l'année 2014-2015, le Transporteur tient à préciser qu'au moment du dépôt de sa demande tarifaire, ce plan n'avait pas été adopté par le gouvernement. De plus, les orientations présentées dans ce plan budgétaire visent Hydro-Québec dans son ensemble et non spécifiquement le Transporteur. Ainsi, les mesures qu'Hydro-Québec pourrait prendre pour répondre aux attentes du gouvernement relèvent de sa gestion interne et ne devraient être abordées dans le présent dossier. Le Transporteur demande donc à la Régie de rejeter ce sujet d'intervention présenté par l'intéressé.

Veuillez recevoir, chère consœur, l’expression de nos sentiments les meilleurs.

Yves Fréchette
/jg

c.c. Intéressés (par courriel seulement)