CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

No : R-3903-2014

Demande de modification des tarifs et conditions de service d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité à compter du 1er janvier 2015.

HYDRO-QUÉBEC

Demanderesse

-ET-

L'ASSOCIATION COOPÉRATIVE D'ÉCONOMIE FAMILIALE DE L'OUTAOUAIS
109, rue Wright, Gatineau (Québec),
J8X 2G7;

Intervenante

Régie de l'énergie
DOSSIER: R.3903.2014
DÉPOSÉE EN AUDIENCE
Date: 01.12.2014
Pièces n°: NON COTÉE

PLAN D'ARGUMENTATION DE L'ACEF DE L'OUTAOUAIS

1. L'ACEF de l'Outaouais (ou «ACEFO»), fondée en octobre 1966, est une association coopérative dont la mission est de conseiller, d'informer et de représenter les consommateurs au sujet de leurs droits et intérêts. L'ACEF de l'Outaouais regroupe les consommateurs afin de promouvoir leurs droits et offrir des services, notamment, dans le domaine du budget, de l'endettement, de l'énergie et de la consommation;

2. Dans le cadre du présent dossier, l'ACEF de l'Outaouais a déposé un mémoire, C-ACEFO-0008, adopté le 26 novembre 2014 (N.S., 26 novembre 2014, vol.3, pp. 219 à 242) et elle a, notamment, participé à l'audience et procédé au contre-interrogatoire des témoins du Transporteur suite au témoignage de ces derniers (N.S., 25 octobre 2014, vol.2, pp. 12 à 33);

3. Dans le cadre du présent dossier, Hydro-Québec, dans ses activités de transport d'électricité (le «Transporteur» ou «HQT») demande à la Régie de l'énergie d'approuver, pour l'année 2015, des revenus requis de l'ordre de 3 211,3 M$ (B-0004, p. 6);

I. Efficience et gains d'efficience

4. Dans la décision D-2014-035, la Régie a fixé à 2 % la cible d'efficience pour l'année témoin projetée 2014 et à 1,5 % la cible d'efficience pour l'année de base 2013 (D-2014-035, pp. 29-30; C-ACEFO-0008, p.3);

5. Dans le présent dossier, le Transporteur propose de fixer ses gains d'efficience à 1%. Selon l'ACEF de l'Outaouais, les justifications fournies par le Transporteur au sujet de cette proposition demeurent insuffisantes et peu concluantes et elles ne justifient pas le fait de fixer les gains d'efficience à 1%, une cible qui demeure trop basse, surtout considérant la décision D-2014-035 (D-2014-035, pp. 29-30; C-ACEFO-0008, pp.3-4);

6. De plus, il est constaté que les charges nettes d'exploitation ont été relativement stables pour la période 2009-2012, mais que malgré les gains d'efficience réalisés par le Transporteur, l'accroissement des CNE, pour la période de 2012 à 2015, est de 13,6% (C-ACEFO-0008, p.4);

7. En conséquence, compte tenu, notamment, de l'insuffisance des explications du Transporteur et du fait que les charges nettes d'exploitation ont augmenté de 13,6% depuis 2012, l'ACEFO propose de maintenir le gain d'efficience à 2%, soit au même niveau qu'en 2014 (C-ACEFO-0008, pp.3-4; N.S., 26 octobre 2014, vol.3, pp. 229-230);

II. Mesure globale de la performance et de l'efficience

8. Dans la décision D-2014-035, la Régie demande au Transporteur de proposer, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, une méthode de suivi des gains d'efficience qui permettra d'identifier et de mesurer annuellement les gains d'efficience recherchés. Cette méthode devra permettre de démontrer comment le Transporteur entend réaliser son efficience liée aux CNE (D-2014-035, p.26; C-ACEFO-0008, pp. 4-5);

9. Au sujet des indicateurs SAIDI et T-SAIDI, la définition de ce que mesure chacun d'entre eux permet de constater qu'ils ne mesurent pas la même réalité : entre autres, l'indicateur SAIDI n'inclut que les interruptions de 5 minutes et plus, mais tient compte de l'ensemble des clients touchés par l'interruption, alors que l'indicateur T-SAIDI inclut toutes les interruptions de 1 minute et plus, mais sans tenir compte du nombre de point de livraison touchés par l'interruption (B-0046, rép. 9.3, p.14; C-ACEFO-0008, p.7);

10. Étant donné que les deux indicateurs ne reflètent pas la même réalité, l'ACEFO demeure non convaincue par les explications du Transporteur relativement à son choix de retenir l'indicateur T-SAIDI pour son indicateur

composite et la demande de la Régie formulée dans sa décision D-2014-035 ne semble pas adéquatement rencontrée (C-ACEFO-0008, p.7);

11. Selon l'ACEFO, l'indicateur composite présenté par le Transporteur ne constitue pas «une méthode de suivi des gains d'efficience qui permettra d'identifier et de mesurer annuellement les gains d'efficience recherchés». L'ACEFO demande à la Régie de ne pas accepter la proposition présentée par le Transporteur et de réitérer sa demande énoncée dans sa décision D-2014-035 (C-ACEFO-0008, p.7; N.S., 26 novembre 2014, vol.3, pp. 232-235);

III. Indicateurs de performance

a) Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité du réseau en MW

12. Selon l'ACEFO, bien qu'une analyse prenant en considération une période depuis 2001, telle celle présentée par le Transporteur, soit intéressante, une analyse se concentrant sur une période plus récente permet de mettre plus d'emphase sur les tendances les plus récentes, tel qu'il appert, notamment, de la figure présentée à la page 9 de la pièce C-ACEFO-0008 (C-ACEFO-0008, pp.8-9; N.S., 26 novembre 2014, vol.3, pp. 230-231);

b) Coût de service total, excluant les taxes, en fonction de la capacité du réseau en MW

13. Selon les analyses de l'ACEFO, en éliminant l'effet d'une variation du taux de rendement sur la base de tarification, le coût de service total s'est maintenu au-dessus de l'inflation (IPC) pour toute la période 2009-2015, tel qu'il appert, notamment, de la figure présentée à la page 11 de la pièce C-ACEFO-0008 (C-ACEFO-0008, pp. 9-11);

14. L'ACEF de l'Outaouais est d'avis que le Transporteur n'a pas maintenu l'évolution du ratio du coût total en fonction de la capacité du réseau sous l'évolution qu'aurait eu ce ratio selon l'IPC pour la période 2009-2015. Dans cette perspective, l'ACEFO considère que les efforts du Transporteur pour réduire les CNE doivent être maintenus (C-ACEFO-0008, pp. 10-11; N.S., 26 novembre 2014, vol.3, pp. 231-232);

c) Coût des immobilisations nettes en fonction de la capacité du réseau de transport en MW

15. Avec l'information disponible et notamment tel qu'explicité aux pages 12 et 13 de la pièce C-ACEFO-0008, sont constatées la valeur et la tendance à la hausse du ratio du coût des immobilisations nettes en fonction de la

capacité du réseau. Selon l'ACEFO, il serait pertinent de comparer la situation du Transporteur à celle d'autres transporteurs (C-ACEFO-0008, pp.12-13; N.S., 26 novembre 2014, vol.3, pp. 238-239);

IV. Balisage

a) Dépenses en exploitation et maintenance par la valeur de l'actif – Contribution postes

16. L'ACEFO accepte la conclusion du Transporteur selon laquelle les résultats du Transporteur n'ont pas connu de dégradation. Cependant, il reste que la performance du Transporteur est beaucoup moins bonne que celle des participants. Avec égard, les explications fournies par le Transporteur ne permettent pas de justifier un ratio plus élevé d'environ 50%. L'ACEFO recommande à la Régie de demander que le Transporteur présente une justification plus élaborée concernant cet écart de 50% (C-ACEFO-0008, pp.14-16; N.S., 26 novembre 2014, vol.3, pp. 236-238);

b) Dépenses en exploitation et maintenance par MVA (transformateur installé) – Contribution des postes

17. Selon les analyses de l'ACEFO, il peut être constaté que la valeur des participants a atteint un maximum en 2009 et a diminué par la suite, jusqu'en 2012. Par contre, la valeur de HQT a atteint un minimum en 2008, puis n'a pas cessé d'augmenter depuis cette date. L'écart qui était d'environ 20% en 2009 est passé à 253% en 2012 (C-ACEFO-0008, pp. 16-18);

18. Selon l'ACEFO, si les explications du Transporteur concernant les particularités de son réseau permettent de justifier une valeur plus élevée pour HQT, elles ne permettent pas de justifier l'ampleur de l'écart et de comprendre pourquoi cet écart est grandissant depuis l'année 2009. L'ACEFO recommande à la Régie de demander que le Transporteur présente une justification plus élaborée concernant l'ampleur de l'écart et le fait que cet écart s'accroisse depuis l'année 2009 (C-ACEFO-0008, pp. 16-18; N.S., 26 novembre 2014, vol.3, pp. 239-241);

V. Impact tarifaire des investissements projetés à l'horizon 2024

a) Impact tarifaire des investissements ne générant pas de revenus additionnels

19. L'analyse de l'ACEFO permet de constater que l'impact tarifaire diminue lorsque les investissements sont inférieurs à l'amortissement, alors que l'impact tarifaire augmente lorsque les investissements sont supérieurs à

l'amortissement. En conséquence, l'ACEFO conclut que le maintien du tarif annuel au niveau actuel implique que la valeur des investissements ne générant pas de revenus additionnels ne doit pas être supérieure à la valeur annuelle de l'amortissement (C-ACEFO-0008, pp.18-20; N.S., 26 novembre 2014, vol.3, pp. 223-229);

b) Impact tarifaire des investissements générant des revenus additionnels

20. Dans la décision D-2002-95, la Régie a indiqué que les modalités de traitement des ajouts pour le service de point à point doivent permettre d'obtenir un impact tarifaire, au pire, neutre pour les autres clients; alors que les ajouts pour la charge locale devaient recevoir un traitement semblable (D-2002-95, pp. 298 et 299; C-ACEFO-0008, pp. 20-22);

21. L'analyse de l'ACEFO permet de constater que l'objectif mentionné dans la décision D-2002-95 ne semble ne pas être atteint par le Transporteur, dans le présent dossier. Cependant, il est souhaité que cette situation soit améliorée suite à l'examen du dossier R-3888-2014 concernant la politique des ajouts au réseau, déposé par le Transporteur à la Régie en mai 2014 (C-ACEFO-0008, pp.20-22);

VI. Conclusions

22. En conclusion, l'ACEF de l'Outaouais demande respectueusement à la Régie de l'énergie de prendre en considération les analyses et les préoccupations présentées et de mettre en application les recommandations énoncées dans le cadre du présent dossier;

23. Le tout étant soumis respectueusement.

Montréal, le 1er décembre 2014

_____

ACEF DE L'OUTAOUAIS
Me Stéphanie Lussier