

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2015-157

R-3934-2015

22 septembre 2015

PRÉSENTS :

Marc Turgeon

Lise Duquette

Laurent Pilotto

Régisseurs

Hydro-Québec

Demanderesse

**Décision procédurale sur le cadre d'examen du dossier,
les demandes d'intervention, les budgets de participation,
le calendrier de traitement et la demande de confidentialité**

***Demande de modification des tarifs et conditions des services
de transport d'Hydro-Québec à compter du 1^{er} janvier 2016***

Personnes intéressées :

Association hôtellerie Québec et Association des restaurateurs du Québec (AHQ-ARQ);

Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AQCIE-CIFQ);

Énergie Brookfield Marketing s.e.c. (EBM);

Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (section Québec) (FCEI);

Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME);

Nalcor Energy Marketing Corporation (NEMC);

Regroupement des organismes environnementaux en énergie (ROEÉ);

Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (SÉ-AQLPA).

1. DEMANDE

[1] Le 30 juillet 2015, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie), en vertu des articles 25, 31, 32, 48, 49, 50 et 164.1 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi), une demande relative à la modification des Tarifs et conditions des services de transport d'électricité pour l'année 2016 (les Tarifs et conditions) (la Demande).

[2] Le 5 août 2015, la Régie rend sa décision procédurale D-2015-130 portant sur l'avis public et l'établissement du calendrier relatif aux demandes d'intervention.

[3] Dans cette même décision, la Régie demandait au Transporteur de soumettre, au plus tard le 28 août 2015, une preuve complémentaire quant aux impacts de divers scénarios de décision dans le dossier R-3927-2015, portant sur la demande conjointe HQT-HQD relative aux modifications de méthodes comptables découlant du passage aux principes comptables généralement reconnus des États-Unis (US GAAP), sur le présent dossier tarifaire.

[4] Le 8 août 2015, l'avis est publié dans les quotidiens précisés dans la décision D-2015-130 et est affiché sur le site internet du Transporteur et sur son site OASIS, ainsi que sur le site internet de la Régie.

[5] Le 10 août 2015, le Transporteur demande un délai additionnel pour reporter le dépôt de sa preuve complémentaire au 15 septembre 2015, demande à laquelle la Régie a acquiescé.

[6] Les 18 et 20 août 2015, les personnes intéressées suivantes font parvenir leur demande d'intervention : l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ, EBM, la FCEI, le GRAME, NEMC, le ROEÉ et SÉ-AQLPA.

[7] Le 27 août 2015, le Transporteur transmet ses commentaires sur ces demandes d'intervention, auxquels les personnes intéressées répliquent le 1^{er} septembre 2015.

[8] Le 15 septembre 2015, le Transporteur dépose sa preuve complémentaire.

¹ RLRQ, c. R-6.01.

[9] La présente décision porte sur le cadre d'examen du dossier, les demandes d'intervention, les budgets de participation et le calendrier de traitement. La Régie se prononce également sur la demande du Transporteur d'ordonnance de traitement confidentiel de la pièce B-0026.

2. CADRE D'EXAMEN DU DOSSIER

[10] La Régie fixe le cadre d'examen du dossier à la lumière de la preuve du Transporteur, des demandes d'intervention, des commentaires du Transporteur et des répliques des personnes intéressées.

[11] Dans le présent dossier, la Régie n'entend pas remettre en cause les méthodologies qu'elle a reconnues à ce jour. Cependant, elle apporte les précisions suivantes sur certains enjeux.

2.1 INTÉGRATION AU PRÉSENT DOSSIER DES CONCLUSIONS RECHERCHÉES AU DOSSIER R-3927-2015

[12] La Régie note que l'AQCIE-CIFQ et EBM souhaitent aborder les impacts associés aux modifications aux méthodes comptables découlant du passage aux principes généralement reconnus des États-Unis (US GAAP).

[13] La Régie précise que toutes les questions liées aux modifications aux méthodes comptables sont examinées dans le dossier R-3927-2015. De plus, la quantification des impacts que de tels changements peuvent entraîner est aussi traitée dans le dossier précité. Le cas échéant, le Transporteur ajustera son dossier tarifaire en fonction de la décision à être rendue au dossier R-3927-2015.

[14] La présente formation est cependant appelée à se prononcer sur le moment opportun et la manière de disposer des impacts tarifaires découlant du dossier R-3927-2015 sur les revenus requis du Transporteur pour l'année témoin 2016. Ainsi, aucun autre enjeu lié à ce sujet ne sera traité au présent dossier tarifaire.

[15] La Régie précise que des conciliations entre les données du dossier R-3927-2015 et celles du présent dossier sur le sujet des modifications aux méthodes comptables pourraient s'avérer nécessaires à des fins de clarification.

2.2 TAUX DE RENDEMENT DES CAPITAUX PROPRES

[16] L'AQCIE-CIFQ souhaite examiner les intrants des revenus requis afin de s'assurer que les montants sont bien justifiés, notamment le taux de rendement sur les capitaux propres (TRCP). En réponse aux commentaires du Transporteur, l'AQCIE-CIFQ précise qu'il n'entend pas remettre en question la méthodologie appliquée, mais revoir la valeur des paramètres retenus à la lumière des variables économiques actuelles.

[17] La Régie ne partage pas la conception de l'AQCIE-CIFQ sur l'établissement du TRCP. Elle considère qu'elle ne peut, comme il le suggère, réviser seulement certains paramètres qui ont été pris en compte lors de l'établissement du TRCP autorisé du Transporteur. Elle rappelle que dans sa décision D-2014-034², elle a fixé les valeurs retenues pour chacun des paramètres servant à établir ce taux³ et a choisi de ne pas retenir de formule d'ajustement automatique (FAA) :

« [265] La Régie reconnaît que le recours à une formule d'ajustement automatique requiert, cependant, que les taux d'intérêt sans risque se situent à l'intérieur d'une normale historique. Cela explique l'introduction de seuils minimaux en deçà desquels ces formules deviennent inopérantes.

[266] Comme les taux d'intérêt sans risque demeurent à des niveaux bien inférieurs au seuil minimum d'application d'une éventuelle formule d'ajustement automatique, et qu'une telle formule serait à vrai dire inopérante, la Régie ne juge pas opportun, pour le moment, d'adopter de formule d'ajustement automatique du taux de rendement »⁴.

[18] La Régie juge qu'elle ne peut permettre à l'AQCIE-CIFQ de traiter de ce sujet tel qu'abordé par ce dernier. Elle estime qu'un débat sur ce sujet ne peut être conduit de façon complète et sereine que sur la base de preuves d'experts.

² Dossier R-3842-2013.

³ Page 61, par. 242.

⁴ Dossier R-3842-2013, p. 66 et 67.

[19] Dans ce contexte, la Régie s'interroge sur l'opportunité, la pertinence et l'efficacité de procéder, éventuellement, à l'établissement du TRCP autorisé pour chacune des entreprises sous sa juridiction dans un même dossier. Elle s'y penchera en temps opportun.

2.3 BALISAGE DE LA MASSE SALARIALE

[20] L'AQCIE-CIFQ propose d'examiner la masse salariale en vue de comparer les conditions en vigueur chez le Transporteur avec celles d'autres entreprises. Il mentionne que ce sujet est également proposé au dossier tarifaire du Distributeur⁵.

[21] Le Transporteur estime que cet exercice devrait être exclu du présent dossier, compte tenu du fait qu'Hydro-Québec a conclu des ententes d'une durée de cinq ans avec les syndicats représentant une part importante de ses employés.

[22] La Régie reconnaît la valeur de l'éclairage que peut apporter une étude de balisage portant sur la masse salariale du Transporteur. Toutefois, elle juge qu'il n'y a pas lieu de mettre en place, dans le présent dossier, un processus parallèle à celui déjà amorcé dans le dossier tarifaire du Distributeur.

2.4 IMPACT TARIFAIRE DES INVESTISSEMENTS PROJETÉS

[23] L'AQCIE-CIFQ souhaite différencier l'impact des investissements qui génèrent des revenus de l'impact de ceux qui n'en génèrent pas en utilisant les informations présentées au dossier R-3935-2015. Il lui apparaît pertinent de différencier les deux types d'investissement afin d'en tirer des conclusions appropriées et de faire des recommandations adéquates, le cas échéant.

[24] Le Transporteur soutient, notamment, que dans les demandes tarifaires l'impact tarifaire est présenté pour l'ensemble des investissements. Il rappelle que dans la décision D-2013-049⁶, la Régie a traité amplement de l'impact tarifaire du budget des

⁵ Dossier R-3933-2015, décision D-2015-145, p. 6, par. 14.

⁶ Dossier R-3817-2012.

investissements et a précisé ses exigences en ce qui a trait à la présentation des informations.

[25] À l'instar du Transporteur, la Régie considère que le sujet a déjà été traité, notamment dans le dernier dossier tarifaire⁷ et qu'il n'est pas pertinent de reprendre ce débat cette année.

2.5 TAUX DE PERTES

[26] EBM souhaite intervenir sur la conclusion recherchée visant la fixation du taux de pertes de transport à 5,8 %, car elle constate une augmentation constante de ce taux depuis 2008. En réplique au Transporteur, qui s'oppose à l'inclusion de ce sujet, EBM soutient qu'elle ne conteste pas la méthodologie utilisée pour établir le taux de perte, mais qu'elle souhaite plutôt interroger le Transporteur sur ce qui justifie cet accroissement.

[27] La Régie considère que l'examen du taux de pertes fait partie des sujets inclus au présent dossier et peut donc être examiné par les intervenants. Cependant, la Régie précise que la remise en question de la méthodologie actuelle d'établissement du taux de perte de transport est exclue des sujets au présent dossier.

2.6 COMMERCIALISATION DES SERVICES DE TRANSPORT

[28] Le GRAME souhaite s'assurer que les procédures prévues par le Transporteur ont permis de faciliter, entre 2013 et 2015, les démarches pour connaître les conditions du réseau aux points de raccordement choisis. Il cherche également à savoir si des promoteurs ont fait des démarches auprès du Transporteur, en lien avec l'ordonnance 792 de la FERC qui a modifié les procédures de raccordement pour les petites centrales.

[29] Le GRAME précise qu'il cherche à obtenir la mise à jour des informations disponibles sur la question des procédures de raccordement pour les petites centrales.

⁷ Dossier R-3903-2014.

[30] Le Transporteur soutient que le sujet des procédures de raccordement de petites centrales, en lien avec l'ordonnance 792 de la FERC, dépasse le cadre de la présente Demande puisqu'il ne fait pas partie de sa preuve.

[31] De plus, il mentionne que les exigences techniques de raccordement applicables aux centrales de 1,0 MW et plus ont été soumises à l'approbation de la Régie dans le cadre du dossier R-3830-2012.

[32] La Régie considère que ce sujet est relié au dossier R-3830-2012, présentement en cours de traitement. En conséquence, elle ne le retient pas pour le présent dossier.

2.7 ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

[33] Le GRAME souligne que dans son décret 579-2015, le gouvernement a demandé à Hydro-Québec d'indiquer, dans son prochain Plan stratégique 2016-2020, les orientations stratégiques pour accroître ses revenus sur les marchés externes, notamment en ce qui concerne les opportunités de construction d'infrastructures de transport et le développement des marchés d'exportation d'électricité aux États-Unis et au Canada. En conséquence, il voudrait aborder ce sujet dans le présent dossier.

[34] Le Transporteur soutient que les orientations stratégiques ne font pas partie de sa Demande et sont hors cadre.

[35] La Régie ne retient pas ce sujet, car elle juge qu'il est prématuré d'en traiter dans le cadre du présent dossier alors que le Plan stratégique 2016-2020 d'Hydro-Québec sera déposé l'an prochain.

2.8 GESTION DES DÉVERSEMENTS ACCIDENTELS DANS L'ENVIRONNEMENT

[36] Le GRAME souhaite vérifier l'impact de l'augmentation des déversements accidentels sur les coûts de récupération, de même que sur les coûts éventuels de remise en état des sites. Il cherche à obtenir plus d'informations afin de déterminer les risques éventuels sur les coûts et sur la contamination de l'environnement.

[37] Le GRAME souhaite également faire des recommandations sur le traitement comptable spécifique, sur l'évolution des coûts liés aux déversements ainsi que sur les travaux de réhabilitation à la suite de déversements en cours d'année.

[38] Le Transporteur se questionne sur la pertinence, pour le GRAME, d'aborder de nouveau ce sujet dans le présent dossier. Le Transporteur rappelle que la Régie questionnait déjà la pertinence pour le GRAME d'aborder ce sujet dans le précédent dossier tarifaire⁸.

[39] La Régie considère que ce sujet a été traité lors de précédents dossiers et qu'il n'y a donc pas lieu de l'examiner dans le présent dossier.

2.9 INDICATEURS DE PERFORMANCE

[40] SÉ-AQLPA entend traiter des indicateurs de performance (environnementaux en particulier) et de leur coordination avec le régime d'intéressement et de rémunération incitative. Selon SÉ-AQLPA, il existe actuellement une différence majeure entre la liste des indicateurs fournis à titre informatif et ceux qui, jusqu'à présent, servent à l'atteinte d'objectifs corporatifs se traduisant dans la rémunération.

[41] SÉ-AQLPA considère qu'il est important de raffiner ces indicateurs avant le prochain dossier tarifaire et l'adoption du mécanisme de rendement incitatif (MRI) qui les intégrera en tout ou en partie.

[42] Le Transporteur rappelle les précédentes décisions de la Régie selon lesquelles l'analyse des indicateurs fait ressortir les principaux facteurs ayant contribué à la performance et que la Régie ne jugeait pas nécessaire de tenir un débat de fond sur leur utilité dans un prochain dossier tarifaire⁹.

[43] La Régie réitère qu'elle ne juge pas nécessaire de reprendre le débat sur les indicateurs de performance dans le présent dossier. Par ailleurs, puisque les indicateurs

⁸ Dossier R-3903-2014, décision D-2014-162, p. 22, par. 100 et 101.

⁹ Dossier R-3903-2014, décisions D-2014-162 et D-2015-017.

n'ont pas été définis dans le dossier du MRI, il est prématuré de chercher à raffiner tout ou partie de ceux existant présentement.

3. DEMANDES D'INTERVENTION ET BUDGETS DE PARTICIPATION

3.1 COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

[44] La Régie a pris connaissance des demandes d'intervention des personnes intéressées, des commentaires du Transporteur sur ces demandes et des répliques des personnes intéressées.

[45] La Régie accorde le statut d'intervenant aux personnes intéressées suivantes : l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ, EBM, la FCEI, le GRAME, NEMC et SÉ-AQLPA.

[46] Pour les motifs invoqués aux paragraphes 87 et suivants de la présente décision, la Régie rejette la demande d'intervention du ROÉÉ.

[47] La Régie demande aux intervenants de tenir compte, dans le cadre de leur intervention, des précisions apportées à la section 2 de la présente décision.

[48] De manière générale, la Régie juge que les budgets de participation présentés par les intervenants sont élevés. Elle estime donc nécessaire, à ce stade du dossier, de porter un jugement sur le caractère raisonnable *a priori* des budgets de participation, en fonction des demandes d'intervention soumises et des précisions apportées à la section précédente relative aux enjeux.

[49] Étant donné que les taux horaires, le statut fiscal, le recours à un coordonnateur ou le remboursement de dépenses d'hébergement et de transport peuvent différer d'un intervenant à l'autre, la Régie n'exprime, pour l'instant, son appréciation que sur le nombre d'heures envisagé pour les avocats et les analystes.

[50] **En conséquence, pour l'examen du présent dossier, la Régie fixe la balise de temps de préparation et de participation à l'audience aux seuils maximaux de 80 heures pour les procureurs et de 105 heures pour les analystes.**

[51] La Régie reconnaît, par ailleurs, qu'en fonction du déroulement du dossier, les frais réels engagés par les intervenants pourraient s'avérer inférieurs ou supérieurs à cette balise. Le cas échéant, il appartiendra aux intervenants concernés de justifier les dépassements.

[52] La Régie réitère sa demande aux intervenants de faire tous les efforts nécessaires pour éviter une multiplication des représentations sur un même sujet. Elle tiendra compte de cet aspect dans l'évaluation des frais à octroyer à la fin du dossier.

[53] Enfin, la Régie rappelle que, tel que prévu au *Guide de paiement des frais 2012*¹⁰ (le Guide), lors de l'attribution des frais, elle jugera du caractère nécessaire et raisonnable des frais engagés et de l'utilité de la participation des intervenants à ses délibérations.

3.2 COMMENTAIRES SPÉCIFIQUES

AHQ-ARQ

[54] L'AHQ-ARQ se propose d'examiner l'ensemble des dépenses qui constituent le coût de service du Transporteur, en parallèle avec les gains d'efficacité obtenus.

[55] Entre autres, l'AHQ-ARQ recherchera des explications sur la décision du Transporteur de ne pas mettre de l'avant la réduction de la masse salariale de 14 M\$ demandée par la Régie dans sa décision D-2015-017, de même que sur la demande de « Maintenance additionnelle et autres » pour 22 M\$, découlant du modèle de gestion des actifs du Transporteur.

[56] L'AHQ-ARQ compte également intervenir sur les indicateurs de performance, incluant l'IC opérationnel, les objectifs corporatifs et le balisage, afin de préciser certains résultats et de voir si des bonifications peuvent être recommandées. Il compte examiner

¹⁰ Disponible sur le site internet de la Régie au <http://www.regie-energie.qc.ca>.

l'ensemble des projets, en particulier les investissements et mises en service projetés sur un horizon de dix ans, en lien avec les critères de planification du réseau et d'intégration de la production et les diverses prévisions de la capacité du réseau et des besoins.

[57] L'AHQ-ARQ soutient, entre autres, que la planification du réseau est en lien direct avec ses intérêts, puisqu'une planification du réseau qui dépasserait les critères de planification et, en particulier, les critères de fiabilité du client principal du Transporteur, soit le Distributeur, pourrait entraîner des dépenses non nécessaires qui pourraient affecter directement les tarifs d'électricité.

[58] Le Transporteur considère que la Régie devrait encadrer la participation de l'AHQ-ARQ dans la présente Demande, compte tenu du grand nombre de sujets qu'il souhaite aborder. Il ajoute que l'AHQ-ARQ n'a précisé ni les conclusions recherchées ni les recommandations qu'il entend formuler.

[59] Le Transporteur s'interroge sur le lien entre la nature de l'intérêt de l'AHQ-ARQ et les critères de planification du réseau et d'intégration de la production, et les diverses prévisions de la capacité du réseau et des besoins du Transporteur n'est pas clairement établi.

[60] La Régie constate que l'AHQ-ARQ donne peu de détails sur les conclusions qu'il recherche. Cependant, la Régie juge que les sujets que l'AHQ-ARQ entend examiner sont pertinents et considère, *a priori*, que son intervention peut lui être utile.

[61] Par ailleurs, considérant le lieu habituel de travail des personnes agissant au nom de l'intervenant, la Régie lui rappelle qu'il ne pourra, au terme de l'audience, réclamer le remboursement de dépenses liées à l'hébergement et au transport¹¹.

AQCIE-CIFQ

[62] Dans sa demande d'intervention, l'AQCIE-CIFQ indique vouloir traiter de plusieurs enjeux déjà retenus par la Régie.

¹¹ Article 26 du Guide.

[63] L'AQCIE-CIFQ entend examiner les impacts de l'application des modifications aux méthodes comptables à la lumière des nouvelles informations demandées par la Régie, la fiabilité des prévisions du Transporteur sur la base de tarification et les charges nettes d'exploitation, l'impact tarifaire des investissements projetés à l'horizon 2025 et, finalement, les intrants des revenus requis, notamment le taux de rendement sur les avoirs propres.

[64] L'AQCIE-CIFQ demande également à la Régie d'ajouter le sujet du balisage de la masse salariale du Transporteur.

[65] Tel que précisé à la section 2 de la présente décision, trois des sujets identifiés par l'intervenant sont exclus du présent dossier. L'intervenant devra donc veiller à ajuster son budget de participation en conséquence.

[66] La Régie juge que les autres sujets mentionnés par l'AQCIE-CIFQ sont pertinents.

EBM

[67] EBM veut pouvoir se prononcer sur les modifications aux méthodes comptables découlant du passage aux US GAAP, sur les revenus requis de 2015 et 2016, sur la fixation du taux de pertes de transport et sur la portée de l'ordonnance 676-H de la FERC, tenant compte de l'absence de modifications des Tarifs et conditions à la suite du dépôt de cette ordonnance par la FERC.

[68] En ce qui a trait à la portée de l'ordonnance 676-H de la FERC, le Transporteur indique qu'il n'a pas mentionné dans sa preuve, contrairement à ce que soutient EBM, qu'il n'envisage pas apporter de modifications à ses Tarifs et conditions à la suite de ce dépôt, mais plutôt qu'il tient compte des règles du North American Energy Standards Board (NAESB).

[69] Pour ce qui est des règles du NAESB, qui couvrent les pratiques d'affaires de l'industrie, le Transporteur rappelle que dans sa décision D-2012-010¹², la Régie a traité de l'affichage sur le site OASIS de règles, normes et pratiques, dont celles du NAESB. Il

¹² Dossier R-3669 Phase 2.

estime donc que ce sujet ne devrait pas être retenu. Dans le cas contraire, il demande que la Régie encadre ce sujet de façon précise, pour respecter le cadre d'analyse du dossier.

[70] La Régie juge que la question relative à l'ordonnance 676-H de la FERC est pertinente.

[71] La Régie considère comme pertinents les autres sujets que l'intervenante compte aborder.

FCEI

[72] La FCEI souhaite interroger le Transporteur sur plusieurs éléments liés aux formules paramétriques, à l'établissement du revenu requis et à l'efficacité.

[73] Le Transporteur mentionne que la FCEI souhaite obtenir des éclaircissements sur un grand nombre de sujets, sans toutefois préciser les conclusions qu'elle recherche ni les recommandations qu'elle entend formuler à cet égard. Il est d'avis qu'aucun sujet additionnel n'a été suffisamment motivé par la FCEI.

[74] La Régie juge que les sujets dont la FCEI veut traiter font partie de la preuve du Transporteur. L'intervenante peut donc les examiner.

GRAME

[75] Le GRAME souhaite intervenir sur la commercialisation des services de transport, les indicateurs de performance et les dépenses nécessaires à la prestation du service de transport.

[76] Le GRAME mentionne qu'en 2013, le Transporteur indiquait avoir reporté certains coûts à la suite d'un retard opérationnel et des défis de mise en œuvre, alors qu'en 2014 et 2015, il a conduit ces activités à l'aide de ressources internes et a inscrit ces dépenses sous la rubrique « Stocks et autres ». Le GRAME souhaite questionner les coûts associés aux « Services externes, Stocks et autres » et soumettre des recommandations à la Régie à l'égard de certaines charges d'exploitation liées à la protection et à la réhabilitation de l'environnement découlant de ces activités.

[77] Le GRAME souhaite également interroger le Transporteur sur les résultats des procédures mises en place pour permettre des échanges de puissance d'un maximum de 500 MW sur une base saisonnière au point d'interconnexion ON et pour l'échange fiable de réserves entre le Québec et le Nouveau-Brunswick.

[78] Tel que précisé à la section 2 de la présente décision, trois des sujets identifiés par l'intervenant sont exclus du présent dossier.

[79] Les charges relatives aux « Services externes, Stocks et autres » sont des éléments faisant partie de la Demande. Leur examen est donc pertinent au présent dossier. Cependant, la Régie considère que le GRAME n'a pas démontré de façon probante le lien qu'il établit entre l'examen de ces charges et la protection et la réhabilitation de l'environnement, ni les conclusions qu'il recherche à cet égard.

[80] La Régie permet au GRAME d'intervenir au présent dossier sur le seul sujet des échanges de puissance avec les réseaux voisins, notamment celui de l'Ontario. L'intervenant devra donc veiller à ajuster son budget de participation en conséquence.

NEMC

[81] NEMC veut s'assurer de l'accessibilité du réseau du Transporteur et du caractère juste et raisonnable des tarifs. Elle demande d'intervenir afin d'être en mesure de commenter la planification proposée et, plus particulièrement, les investissements et mises en service projetés sur un horizon de 10 ans, ainsi que l'impact tarifaire de ces investissements. Elle souhaite également traiter de l'incorporation par référence des règles du NAESB aux Tarifs et conditions, conformément à l'ordonnance 676-H de la FERC.

[82] Le Transporteur demande à la Régie d'encadrer l'intervention de NEMC en fonction de la preuve qu'il a déposée. Il soutient qu'il importe de ne pas élargir la portée de la présente audience sur d'autres aspects, tels, entre autres, l'ouverture et l'accessibilité au réseau de transport ou le processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau, qui ont fait l'objet de décisions finales de la Régie.

[83] NEMC souhaite avoir l'opportunité de soumettre une preuve traitant de la portée de l'ordonnance 676-H de la FERC, sujet faisant partie de la preuve du Transporteur. L'objectif qu'elle recherche dans le cadre du présent dossier est de faire valoir, comme principe général, l'opportunité d'appliquer au Québec l'exigence de la FERC visant à

incorporer, par référence, les règles du NAESB aux Tarifs et conditions, afin de les rendre obligatoires. Elle ajoute que, selon sa compréhension, le Nouveau-Brunswick a procédé récemment à cette incorporation par le biais de l'appendice P de son *Open Access Transmission Tariff* (OATT).

[84] Par ailleurs, NEMC est en désaccord avec le Transporteur et elle soutient que l'ouverture et l'accessibilité au réseau de transport devraient être abordées dans le présent dossier car elles sont le principe fondamental au cœur du service de transport.

[85] Finalement, NEMC dit appuyer EBM dans sa recherche d'informations sur la justification du taux de pertes réelles sur le réseau de transport.

[86] Comme mentionné précédemment, la Régie juge que le sujet relatif à l'ordonnance 676-H de la FERC est pertinent au présent dossier. Pour ce qui est de l'ouverture et l'accessibilité au réseau de transport, bien que ce sujet demeure pertinent, la Régie ne croit pas opportun de l'examiner à nouveau dans le présent dossier, puisqu'elle s'est récemment prononcée sur ce sujet dans la décision D-2012-010¹³.

ROÉÉ

[87] Le ROÉÉ veut intervenir sur la planification du réseau de transport, plus particulièrement au sujet des interconnexions et de l'intégration du bloc de 500 MW de puissance découlant de l'entente de collaboration Québec-Ontario, en lien avec les objectifs environnementaux.

[88] Le ROÉÉ veut s'assurer que le Transporteur a adéquatement tenu compte, dans sa planification, de la disponibilité de la puissance offerte par l'Ontario et de l'incidence de celle-ci sur les revenus requis et les investissements projetés. Le ROÉÉ entend recommander à la Régie d'exiger qu'Hydro-Québec tienne compte de l'existence de cette ressource en puissance dans la planification de ses investissements.

[89] Le Transporteur précise qu'il n'est pas partie prenante à cette entente de collaboration avec l'Ontario. Ainsi, il estime que la présente Demande n'est pas le forum

¹³ Dossier R-3669-2008 Phase 2.

approprié pour discuter des implications financières et des modalités commerciales des ententes conclues par d'autres parties.

[90] Compte tenu de la nature très ciblée de la demande d'intervention du ROEÉ, visant des sujets sans incidence ou lien direct avec la présente Demande, le Transporteur requiert de la Régie qu'elle rejette cette demande d'intervention.

[91] Le ROEÉ n'est pas convaincu que l'entente de collaboration Québec-Ontario n'a aucune incidence sur la planification des investissements dans le réseau de transport. Il croit au contraire qu'elle pourrait engendrer des investissements additionnels au point d'interconnexion ON et reporter d'autres investissements prévus ailleurs dans le réseau.

[92] Étant donné que la demande d'intervention du ROEÉ porte sur un seul sujet et que celui-ci sera traité par le GRAME, la Régie rejette la demande d'intervention du ROEÉ.

SÉ-AQLPA

[93] SÉ-AQLPA souhaite traiter des indicateurs de performance, notamment environnementaux, et de leur coordination avec le régime d'intéressement et de rémunération incitative. Il souhaite également traiter des charges d'exploitation et de l'optimisation des investissements, en lien avec l'efficacité et les indicateurs de performance, ainsi que de la planification du réseau de transport.

[94] Tel que précisé à la section 2 de la présente décision, la révision des indicateurs de performance est exclue du présent dossier.

[95] SÉ-AQLPA dit vouloir s'assurer de la suffisance des investissements à la base de tarification dans une perspective d'équité intergénérationnelle, vu les prévisions du Transporteur en ce qui a trait à la croissance du risque de défaillance des équipements de son réseau.

[96] Le Transporteur soutient que l'affirmation de SÉ-AQLPA quant à sa négligence d'investir en maintien des actifs est non justifiée à la lumière des investissements réalisés.

[97] La Régie considère que la planification des investissements et les inclusions à la base de tarification du Transporteur font partie des éléments à examiner au présent dossier.

4. CALENDRIER

[98] La Régie fixe l'échéancier suivant pour le traitement de la présente Demande :

Le 6 octobre 2015 à 12 h	Date limite pour le dépôt des demandes de renseignements au Transporteur
Le 21 octobre 2015 à 12 h	Date limite pour le dépôt des réponses du Transporteur aux demandes de renseignements
Le 29 octobre 2015 à 12 h	Date limite pour le dépôt de la preuve des intervenants
Le 9 novembre 2015 à 12 h	Date limite pour le dépôt des demandes de renseignements aux intervenants
Le 17 novembre 2015 à 12 h	Date limite pour le dépôt des réponses des intervenants aux demandes de renseignements
Du 24 novembre au 3 décembre 2015	Période réservée pour l'audience

[99] Par ailleurs, tel que prévu au Guide, tout intervenant jugeant utile de mettre fin à son intervention dans le présent dossier doit indiquer son intention de ce faire et soumettre ses conclusions à la Régie au plus tard le **29 octobre 2015 à 12 h**.

5. CONFIDENTIALITÉ

[100] Le Transporteur a déposé, sous pli confidentiel, la pièce B-0026 intitulée « Schéma unifilaire et schémas d'écoulement de puissance ».

[101] Le Transporteur demande à la Régie de rendre une ordonnance de traitement confidentiel en vertu de l'article 30 de la Loi, à l'égard des renseignements contenus à la pièce B-0026, et ce pour une durée indéterminée.

[102] Une affirmation solennelle est déposée par le Transporteur au soutien de sa demande. Il y est notamment indiqué que la divulgation publique des renseignements contenus dans les schémas unifilaires faciliterait la localisation des diverses installations du Transporteur, notamment des lignes et des postes, et permettrait d'identifier leurs caractéristiques, ce qui compromettrait vraisemblablement la sécurité de son réseau de transport.

[103] De plus, les schémas unifilaires, déposés sous pli confidentiel, contiennent des informations relatives à l'alimentation de clients du Distributeur et des informations sur les réseaux ou installations de production de tiers desservis par le réseau du Transporteur. La divulgation publique de ces informations faciliterait l'identification de ces clients ou producteurs et de leurs installations, informations considérées par le Transporteur comme étant des données de nature commerciale et confidentielle.

[104] Le Transporteur permet aux intervenants reconnus par la Régie d'avoir accès à la pièce confidentielle en souscrivant à un engagement de confidentialité et de non-divulgation qui sera soumis par le Transporteur.

[105] **La Régie accueille, pour les motifs indiqués à l'affirmation solennelle déposée par le Transporteur, la demande de traitement confidentiel du Transporteur.**

[106] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

LIMITE les sujets dont les intervenants pourront traiter, tel qu'indiqué aux sections 2 et 3 de la présente décision;

ACCORDE le statut d'intervenant à l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ, EBM, la FCEI, le GRAME, NEMC et SÉ-AQLPA;

REFUSE le statut d'intervenant au ROEÉ;

FIXE le calendrier tel que prévu à la section 4 de la présente décision;

ACCUEILLE la demande de traitement confidentiel du Transporteur et **INTERDIT** la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus à la pièce B-0026, sans limite quant à la durée.

Marc Turgeon

Régisseur

Lise Duquette

Régisseur

Laurent Pilotto

Régisseur

Représentants :

Association hôtellerie Québec et Association des restaurateurs du Québec (AHQ-ARQ) représenté par M^e Steve Cadrin;

Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AQCIE-CIFQ) représenté par M^e Pierre Pelletier;

Énergie Brookfield Marketing s.e.c. (EBM) représentée par M^e Paule Hamelin;

Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (section Québec) (FCEI) représentée par M^e André Turmel;

Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME) représenté par M^e Geneviève Paquet;

Hydro-Québec représentée par M^e Yves Fréchette;

Nalcor Energy Marketing Corporation (NEMC) représentée par M^e Pierre Legault et M^e Paule Hamelin;

Regroupement des organismes environnementaux en énergie (ROEE) représenté par M^e Franklin S. Gertler;

Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (SÉ-AQLPA) représenté par M^e Dominique Neuman.