

Par dépôt électronique, courriel et poste

Le 27 août 2015

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

Yves Fréchette
Avocat
Hydro-Québec – Affaires juridiques

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

OBJET : Demande du Transporteur de modification des tarifs et conditions des services de transport pour l'année 2016
Votre dossier : R-3934-2015
Notre dossier : R050915 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 Hôtellerie Québec (« AHQ ») et l'Association des restaurateurs du Québec (« ARQ ») (collectivement « AHQ-ARQ ») ;
- L'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité (« AQCIE ») et le Conseil de l'industrie forestière du Québec (« CIFQ ») (collectivement « 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 ») ;
- Nalcor Energy Marketing Corporation (« NEMC ») ;
- Regroupement des organismes environnementaux en énergie (« ROÉÉ ») ;
- Stratégies Énergétiques (« SÉ ») et l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (« AQLPA ») (collectivement « SÉ-AQLPA »).

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-2015-130, la Régie mentionne ce qui suit :

« [8] De plus, avec sa demande d'intervention, si la personne intéressée est une personne morale, elle devra fournir un affidavit par lequel un de ses dirigeants confirme les conclusions recherchées contenues à sa demande. »

Le Transporteur constate que les personnes intéressées AHQ¹, ARQ², AQLPA³, GRAME⁴ et SÉ⁵ sont toutes des personnes morales (sans but lucratif) qui demandent le statut d'intervenant et qui sont immatriculées au Registre des entreprises du Québec. Or, aucune de ces personnes morales n'a produit l'affidavit demandé par la Régie dans le paragraphe précité de la décision D-2015-130.

De plus, le Transporteur note que ni les demandes d'intervention de ces personnes morales, ni les lettres de transmission de leurs procureurs ne font mention de l'affidavit exigé par la Régie. À cet égard, ces demandes d'intervention ne sont pas conformes à la décision D-2015-130. Le Transporteur demande à la Régie de rejeter les demandes de ces personnes morales à moins qu'elles n'aient fourni l'affidavit idoine avant que la Régie ne rende sa décision procédurale relative aux demandes d'intervention.

De plus, la décision D-2015-130 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 20 août 2015 à 12 h et doit contenir les informations exigées par le Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie (le Règlement) dont le texte est accessible sur le site internet de la Régie. » (Note omise.)

« [7] Toute personne intéressée doit notamment indiquer la nature de son intérêt, les motifs à l'appui de son intervention, les sujets dont elle entend traiter et, de façon sommaire, les conclusions qu'elle recherche ou les recommandations qu'elle propose ainsi que la manière dont elle entend faire valoir sa position. Le cas échéant, elle doit préciser si elle désire faire entendre des témoins et présenter une preuve d'experts. » (Nous soulignons.)

¹ Numéro d'entreprise du Québec (« NEQ ») 1163557144.

² NEQ 1143971951.

³ NEQ 1147575402.

⁴ NEQ 1145377926.

⁵ NEQ 1148280812.

Le paragraphe 7 précité s'appuie sur l'article 16⁶ du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*⁷ (le « *Règlement* »). De nombreuses décisions de la Régie⁸ 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.*⁹ »

Les intéressés doivent présenter des demandes d'intervention qui sont suffisantes et qui satisfont 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-2014-078¹⁰, 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.* »¹¹ Or, certaines demandes d'intervention ne font pas état des conclusions recherchées ou des recommandations proposées pour des sujets sur lesquels les intéressés souhaitent intervenir.

b. Sujets de l'audience

Le Transporteur rappelle que « *[c]ette demande s'inscrit pour l'essentiel en continuité des demandes des dernières années et reflète une actualisation des projections permettant l'établissement des revenus requis et des tarifs* »¹².

Considérant que la Régie a initié le dossier R-3897-2015 relativement à l'établissement d'un mécanisme de réglementation incitative assurant la réalisation de gains d'efficience par le distributeur d'électricité et le transporteur d'électricité, que la demande du Transporteur relative à la politique d'ajouts au réseau de transport (dossier R-3888-2014) n'a pas encore fait l'objet d'une décision finale de la Régie et que d'autres dossiers sont en cours devant la Régie, le Transporteur est d'avis qu'il serait inapproprié d'importer des sujets traités dans ces dossiers dans la présente demande.

⁶ Anciennement l'article 6 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*, (Décret 437- 2006).

⁷ *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*, (Décret 1098-2014).

⁸ 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.).

⁹ RLRQ, c. R-6.1, r. 4, article 8.

¹⁰ 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 1^{er} octobre 2014.

¹¹ Décision D-2014-078, paragraphe 19.

¹² Pièce HQT-1, Document 1, page 5.

Dans la décision D-2015-130, la Régie mentionne également ce qui suit :

« 2.3 SUJETS DE L'AUDIENCE

[12] La Régie a pris connaissance des sujets inclus dans la Demande. Une personne intéressée qui désire aborder un sujet additionnel doit en faire la demande et la motiver. La Régie statuera ultérieurement sur les sujets qu'elle entend examiner dans le cadre du présent dossier.» (Nous soulignons.)

Les intéressés doivent donc faire une demande spécifique et suffisamment motivée afin que la Régie considère un sujet qui déborde de la revue des sujets inclus dans la demande

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

Dans tous les cas, si toutefois la Régie ajoutait des sujets additionnels, le Transporteur demande que lui soit accordé le délai nécessaire pour élaborer, le cas échéant, la preuve correspondante.

De plus, le Transporteur est d'avis que, même si une intervention annoncée porte sur un sujet correspondant à l'un de ceux que la Régie souhaite traiter, le présent dossier ne devrait pas constituer un forum pour réitérer des points de vue déjà entendus et écartés par la Régie, parfois à maintes reprises, lors de dossiers antérieurs.

En outre, la Régie indique dans la décision D-2015-130 qu'elle statuera ultérieurement sur 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 elle.

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

c. Budgets de participation

La somme des budgets de participation déposés s'établit à près de 344 k\$. À titre de comparaison, dans la demande tarifaire pour l'année 2015 (dossier R-3903-2014), la Régie a accordé, dans la décision D-2015-058, des frais de 176 k\$ sur un total demandé de 227 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). Cette dernière demande visait toutefois exceptionnellement la détermination des tarifs pour deux années.

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

2. Commentaires spécifiques

AHQ-ARQ

La demande d'intervention de l'intéressé couvre un spectre très large de sujets, notamment l'examen « *en détail* » de « *l'ensemble des dépenses qui constituent le coût de service du Transporteur* »¹³. L'intéressé n'a précisé ni les conclusions qu'il recherche, ni les recommandations qu'il entend formuler, affirmant notamment qu'il se propose d'examiner, de rechercher des explications et de préciser certains résultats. AHQ-ARQ souhaite aussi examiner les indicateurs de performance, les objectifs corporatifs et le balisage afin de préciser certains résultats et de voir si des bonifications peuvent être recommandées. Or, la Régie s'est dite, maintes fois, satisfaite des informations fournies et de l'analyse des indicateurs de performance, des objectifs corporatifs et du balisage¹⁴. Le Transporteur demande à la Régie que ces sujets soient écartés.

En ce qui concerne la planification du réseau et le niveau de détail que l'intéressé entend examiner, le Transporteur s'interroge sur le lien entre la nature de l'intérêt de l'intéressé 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 véhiculés par le Transporteur dans sa preuve* ».

En outre, le Transporteur comprend que l'intéressé veut examiner les affirmations et explications du Transporteur selon lesquelles certains de ses équipements feraient l'objet de « *spécifications techniques supérieures aux spécifications standards de l'industrie* », à la pièce HQT-3, Document 3, pages 25 à 27. À cet égard, le Transporteur tient à souligner qu'il ne fait pas de telles affirmations à cette pièce, il conclut plutôt que les spécifications auxquelles sont assujettis certains équipements sont basées sur les spécifications de l'industrie mais incluent certaines adaptations requises par les conditions propres à son réseau.

¹³ Demande d'intervention d'AHQ-ARQ, paragraphes 15 et 16.

¹⁴ Décision D-2015-107, paragraphes 105, 112 et 135 (dossier R-3903-2014), décision D-2014-035, paragraphes 116, 128 et 149 (dossier R-3823-2012) et décision D-2012-059, paragraphes 65 et 84 (dossier R-3777-2011).

Compte tenu du grand nombre de sujets qu'AHQ-ARQ souhaite aborder, le Transporteur suggère que la Régie encadre la participation de cet intéressé dans la présente demande.

En ce qui a trait au budget de participation, AHQ-ARQ présente le second budget le plus élevé de tous les intéressés.

AQCIE-CIFQ

AQCIE-CIFQ propose d'examiner la masse salariale en vue de comparer les conditions en vigueur chez le Transporteur avec les conditions en vigueur chez d'autres entreprises comparables, et éventuellement formuler des recommandations à cet égard. Le Transporteur se questionne sur la pertinence et l'utilité d'un tel exercice compte tenu qu'il a conclu des ententes d'une durée de cinq ans avec les syndicats représentant une part importante (environ 90 %) de ses employés. Ainsi, il estime que cet exercice devrait être exclu.

AQCIE-CIFQ entend également examiner les intrants des revenus requis afin de s'assurer que les montants sont bien justifiés, notamment le taux de rendement des capitaux propres. Comme indiqué à la pièce HQT-8, Document 1, le Transporteur demande de reconduire pour l'année 2016 le taux de rendement des capitaux propres fixé par la Régie dans les décisions D-2014-034 (dossier R-3842-2013) et D-2015-017 (dossier R-3903-2014), étant donné que plusieurs facteurs continuent de militer en faveur de son maintien. En conséquence, tout débat lié à la détermination du taux de rendement qui déborde de l'examen de la preuve offerte par le Transporteur devrait être exclu. Par ailleurs, si la Régie souhaite réexaminer le taux de rendement, comme il s'agit d'un sujet faisant l'objet d'expertise, une telle expertise devrait être sollicitée, ce qui constitue une contrainte eu égard aux délais usuels pour le traitement d'une demande tarifaire.

Concernant l'impact tarifaire des investissements projetés à l'horizon 2025, AQCIE-CIFQ entend différencier l'impact des investissements qui génèrent des revenus additionnels et l'impact de ceux qui ne génèrent pas de revenus additionnels en utilisant les informations présentées au dossier R-3935-2015 relatif au budget des investissements 2016 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars. Le Transporteur soutient que dans les demandes tarifaires, la présentation de l'impact tarifaire, à la pièce HQT-9, Document 1, est effectuée pour l'ensemble des investissements. Le Transporteur rappelle également que dans la décision D-2013-049 (dossier R-3817-2012), la Régie a traité amplement de l'impact tarifaire du budget des investissements et a spécifié ses exigences en ce qui a trait à la présentation des informations. L'analyste externe de l'intéressé a participé à ce dossier et a eu l'occasion de faire ses recommandations sur l'impact tarifaire. De plus, la Régie a retenu le sujet visant les modes de calcul de l'impact tarifaire dans le dossier R-3888-2014 relatif à la politique d'ajouts au réseau de transport, qui est en délibéré. L'analyste externe de l'intéressé a également participé à ce dossier. Ainsi, le Transporteur réitère que les

informations et sujets présentés dans des dossiers distincts ne devraient pas être importés et débattus à nouveau dans le présent dossier.

En ce qui a trait au budget de participation, AQCIE-CIFQ présente près de 200 heures pour trois analystes, ce qui est bien plus élevé que la moyenne d'heures des analystes des autres intéressés.

EBM

EBM souhaite intervenir au niveau de la fixation du taux de pertes de transport à 5,8 %. Comme indiqué à la pièce HQT-10, Document 2, le taux de pertes de transport est établi à partir de la moyenne des trois dernières années des pertes réelles, conformément à la décision D-2009-015. Dans cette décision, la Régie juge que cette méthode permettra de refléter la tendance récente des pertes sur le réseau. Selon la Régie, le taux moyen se corrigera alors de lui-même. De plus, une période de trois ans permet de ne pas trop s'éloigner de l'année témoin. La Régie avait donc déjà prévu la prise en compte de l'évolution du taux de pertes au fil des ans. Le Transporteur considère que l'application de la méthode retenue par la Régie permet de fixer le taux de pertes pour l'année 2016. Par ailleurs, dans les décisions¹⁵ relatives aux récentes demandes tarifaires, la Régie a indiqué que le calcul du taux de pertes proposé par le Transporteur est conforme à la décision D-2009-015. Le Transporteur rappelle que la présente demande vise l'actualisation des revenus requis et des tarifs, et non une révision des méthodologies. Ainsi, tout débat sur la fixation du taux de pertes devrait être exclu de la présente demande.

EBM entend également intervenir sur la portée de l'ordonnance 676 de la FERC (le Transporteur comprend qu'il s'agit de l'ordonnance 676-H) et de l'opportunité d'appliquer cette ordonnance au Québec. EBM considère qu'il y aurait lieu d'incorporer les règles du NAESB aux *Tarifs et conditions* par opposition à la pratique actuelle du Transporteur qui est d'y référer de façon externe par le biais d'un lien internet sur son site OASIS. En ce qui a trait au paragraphe 10 de la demande d'intervention de l'intéressé, le Transporteur tient à préciser qu'à la pièce HQT-10, Document 1, page 5, lignes 12 à 19, il n'indique pas « qu'il n'envisage pas apporter des modifications à ses *Tarifs et conditions* suite à ce dépôt ». À cette référence, il indique plutôt que « Le Transporteur tient compte des règles du NAESB [...] ».

Par ailleurs, le Transporteur mentionne à titre informatif que les règles du NAESB couvrent les pratiques d'affaires de l'industrie. Lorsqu'une nouvelle pratique est mise en place dans l'industrie, un lien au site du NAESB est disponible sur le site OASIS du Transporteur, auquel ses clients ont accès. La Régie a d'ailleurs traité dans la décision D-2012-010 (dossier R-3669-2008 – Phase 2), de modifications à l'article 4 des *Tarifs et conditions*, où il est question entre autres d'affichage sur le site OASIS de règles, normes et pratiques, dont celles du NAESB. Dans ce dossier, on indiquait que les règles, normes et pratiques qui affectent de façon significative la fourniture du service de transport se retrouvent dans le texte des *Tarifs et conditions*. Celles qui n'affectent pas

¹⁵ Décision D-2015-017, paragraphe 537 (dossier R-3903-2014) et décision D-2014-035, paragraphe 639 (dossier R-3823-2012).

de façon significative la fourniture du service de transport, mais qui sont néanmoins pertinentes, peuvent être affichées sur le site OASIS, afin de ne pas alourdir inutilement le texte des *Tarifs et conditions*. La Régie était d'avis que l'affichage sur le site OASIS des informations pertinentes à la fourniture du service de transport et d'hyperliens vers les autres règles, normes ou pratiques suivies par le Transporteur permettra l'accès à une information uniforme et transparente pour l'ensemble des intéressés. Dans ce contexte, le Transporteur estime que ce sujet ne devrait pas être retenu dans la présente demande.

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

FCEI

L'intéressé souhaite « *interroger le Transporteur* » et « *obtenir des éclaircissements* » sur un grand nombre de sujets liés aux formules paramétriques et à l'établissement des revenus requis et à l'efficience sans toutefois mentionner les conclusions qu'il recherche à cet égard ni les recommandations qu'il entend formuler sur ces sujets.

Or, dans la décision D-2014-078, 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.* »¹⁶

Le Transporteur est d'avis qu'aucun sujet additionnel n'a été suffisamment motivé par l'intéressé. De là, le Transporteur demande à la Régie de limiter les sujets à la revue du dossier qu'il a produit, sans y ajouter d'autres sujets.

En ce qui a trait au budget de participation, les honoraires du procureur sont à 375 \$/heure (comparativement au *Guide de paiement des frais 2012* à 255 \$/heure pour un avocat senior externe). Le Transporteur s'en remet à la Régie quant à l'admissibilité du taux horaire majoré du procureur de la FCEI sous réserve de ses commentaires à l'étape des demandes de remboursement de frais.

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

¹⁶ Décision D-2014-078, paragraphe 19 (dossier R-3879-2014), 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 1^{er} octobre 2014.

GRAME

Selon le 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 considère que l'objectif visé par l'intéressé est vaste et non circonscrit.

Aux paragraphes 16 et suivants de sa demande d'intervention, le GRAME entend, une nouvelle fois, intervenir sur les coûts liés aux déversements accidentels et de remises en état de sites. Or, la Régie, dans sa décision D-2014-162, indiquait ce qui suit :

[100] Le Transporteur questionne la pertinence de voir le GRAME aborder de nouveau le sujet relatif aux coûts liés aux déversements accidentels et de remises en état de sites. Il réfère à la décision D-2014-096 dans laquelle la Régie a jugé peu utile la participation du GRAME à cet égard. La Régie considère que ce sujet a été amplement traité lors du dernier dossier tarifaire et ne le retient donc pas dans le présent dossier.

[101] En ce qui a trait aux indicateurs de performance, le GRAME souhaite obtenir des d'informations additionnelles sur les déversements accidentels. La Régie réitère, tel qu'exprimé à la section 2 de la présente décision, qu'elle n'entend pas reprendre ce débat dans le présent dossier. (Nous soulignons.)

Le Transporteur se questionne sur la pertinence, par l'intéressé, d'aborder de nouveau ce sujet dans le présent dossier.

En ce qui concerne la commercialisation des services de transport, le GRAME souhaite traiter des sujets suivants :

- Procédures de raccordement pour les petites centrales (paragraphe 12) : ce sujet dépasse le cadre de la présente demande. L'ordonnance 792 de la Federal Energy Regulatory Commission (FERC) sur le raccordement des petites centrales ne fait pas partie de la preuve du Transporteur (cette ordonnance était exclue des enjeux du dossier R-3903-2014 selon la décision D-2014-162, paragraphe 50). Par ailleurs, les *Tarifs et conditions* prévoient le raccordement de centrales, sans différenciation par rapport à leur taille. De plus, le Transporteur a soumis à l'approbation de la Régie, dans le cadre d'un dossier distinct (dossier R-3830-2012) qui est en délibéré, les exigences techniques de raccordement au réseau de transport applicables aux centrales de 1,0 MW et plus. Par conséquent, ce sujet devrait être rejeté.
- Analyse des ventes de réserves (paragraphe 13, 14) et échanges de puissance sur une base saisonnière (le Transporteur signale qu'il n'est pas partie prenante au partage saisonnier de puissance entre Marketing d'énergie HQ inc. et l'IESO) : le Transporteur estime qu'il n'y a pas de lien suffisant entre la nature de l'intérêt du GRAME et ce sujet qu'il entend aborder.

En outre, le GRAME réfère au décret 579-2015 du gouvernement du Québec, sans en justifier le traitement dans la présente demande et sans présenter clairement les conclusions recherchées ou les recommandations proposées. Le Transporteur mentionne par ailleurs que les orientations stratégiques du prochain Plan stratégique 2016-2020 d'Hydro-Québec ne font pas l'objet de la présente demande. Il n'y a donc pas lieu de retenir un tel sujet hors cadre.

NEMC

NEMC souhaite essentiellement intervenir à l'égard des investissements et des mises en service projetés sur un horizon de 10 ans ainsi que l'estimation de l'impact tarifaire. Le Transporteur rappelle que ces informations sont présentées à la Régie en continuité avec ses demandes antérieures.

En ce qui concerne le souhait de NEMC d'intervenir sur les règles du NAESB, le Transporteur réfère aux commentaires présentés précédemment, dans la section visant EBM, et soutient que ce sujet devrait être exclu de la présente demande.

Par conséquent, le Transporteur demande à la Régie d'encadrer l'intervention de l'intéressé en fonction de la preuve déposée. Avec égards, il importe également de ne pas élargir la portée de la présente audience sur d'autres aspects, dont entre autres l'ouverture et l'accessibilité au réseau de transport, ou le processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport qui ont fait l'objet de décisions finales de la Régie.

ROEE

L'intéressé indique que son intervention portera sur la planification du réseau de transport, pour « vérifier » si le Transporteur n'a pas davantage tenu compte de l'entente avec l'Ontario (en mentionnant dans la même veine le dossier R-3925-2015 du Distributeur, demande relative à l'utilisation de la centrale de TransCanada Energy Ltd (TCE) de Bécancour en périodes de pointe, ainsi que le dossier R-3933-2015, demande tarifaire 2016-2017 du Distributeur). La recommandation de l'intéressé (par. 22) et par conséquent son intervention à ce sujet sont sans objet, pour les raisons suivantes.

Comme noté à la pièce HQT-10, Document 1, l'entreprise Marketing d'énergie HQ inc. et l'IESO ont convenu d'un partage saisonnier de puissance pendant les saisons de pointe respectives. Le Transporteur n'est pas partie prenante de cette entente. Ainsi, le Transporteur estime que la présente demande n'est pas le forum approprié pour discuter des implications financières et des modalités commerciales des ententes conclues par d'autres parties.

Par ailleurs, dans la planification des investissements sur le réseau, le Transporteur tient compte des besoins de transport de la clientèle, comme présenté notamment à la pièce HQT-9, Document 1. Par exemple, lorsque la capacité du réseau du Transporteur ne peut accommoder une demande de service de transport à long terme, le Transporteur

examinera les diverses solutions techniques permettant de répondre à cette demande. Les projets d'investissement sont présentés à la pièce HQT-9, Document 1. Le Transporteur considère que sa preuve est complète quant à la planification des investissements.

Compte tenu de la nature très ciblée de la demande d'intervention de l'intéressé, visant des sujets sans incidence ou lien direct avec la présente demande de modification des tarifs et conditions des services de transport pour l'année 2016, le Transporteur demande à la Régie de rejeter cette demande d'intervention. Subsidièrement, l'intéressé pourrait se prévaloir du statut d'observateur¹⁷. Sans admission, si la Régie accueille la demande d'intervention, le Transporteur suggère d'encadrer de façon précise cette intervention afin que le cadre d'analyse du dossier soit respecté.

SÉ-AQLPA

Dans sa demande d'intervention, l'intéressé souhaite, une nouvelle fois, aborder la question des indicateurs de performance et leur coordination avec le régime d'intéressement et de rémunération incitative, sous le motif que le dossier actuel est le dernier dans lequel il est possible de raffiner les indicateurs de performance avant l'adoption d'un mécanisme de réglementation incitative (dossier R-3897-2014).

Dans la décision D-2015-017, la Régie considérait « *que l'analyse des indicateurs de performance présentée par le Transporteur permet de faire ressortir les principaux facteurs ayant contribué à sa performance en 2014 [et qu'elle ne juge pas nécessaire de tenir un débat de fond sur leur utilité dans un prochain dossier tarifaire]* »¹⁸. (Nous soulignons.) De plus, dans la décision procédurale D-2014-162¹⁹ (dossier R-3903-2014), elle excluait toute remise en question de ceux-ci :

« [18] La Régie n'entend pas remettre en question la liste des indicateurs de performance qu'elle a reconnus à ce jour et qui sont présentés par le Transporteur à l'annexe 1 de la pièce B-0009. Les données de base fournies par le Transporteur répondent aux attentes exprimées par la Régie dans ses décisions antérieures.

[...]

[25] Toutefois, elle n'entend pas reprendre les débats sur les objectifs corporatifs du Transporteur qui ont fait l'objet du dernier dossier tarifaire liés, notamment, à la non-concordance avec les indicateurs de performance. » (Note omise.)

Ainsi, le Transporteur est d'avis que ce sujet devrait être exclu de l'étude de la présente demande.

L'intéressé entend soumettre des recommandations sur l'optimisation des investissements en lien avec l'efficacité 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.

¹⁷ Article 21 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*.

¹⁸ Décision D-2015-017, pages 33 et 34 (dossier R-3903-2014).

¹⁹ D-2014-162, paragraphes 18 et 25 (dossier R-3903-2014).

En ce qui concerne le projet de l'intéressé d'examiner les charges d'exploitation en lien avec l'efficience et les indicateurs de performance (p. 2 et 3), le Transporteur s'interroge sur l'utilité des représentations de SÉ-AQLPA qui se dit préoccupé « *par la baisse de performance de l'indice de continuité* » alors que cet indice s'améliore. En effet, une baisse de l'IC-Transport, comme indiqué à la pièce HQT-3, Document 2, tableau 5, traduit une baisse d'interruption de service, et par conséquent une amélioration de cet indice.

Le Transporteur note que l'intéressé réitère le contenu de sa demande d'intervention formulée dans le dossier R-3934-2014. Or, Il n'est aucunement démontré qu'« *une baisse de la fiabilité et de la qualité du service [...] pourrait amener des clientèles non actives à opter pour des sources d'approvisionnement plus polluantes* »²⁰. La référence à « *une négligence du Transporteur à investir en maintien des actifs* » est non justifiée à la lumière des investissements réalisés en maintien des actifs, présentés dans les demandes tarifaires antérieures.

Par ailleurs, cet intéressé mentionne dans sa demande d'intervention qu'il se réserve la possibilité d'intervenir à l'égard de tout autre sujet qui pourrait être soulevé par le Transporteur ou les participants et qui soulèverait des questions environnementales ou de développement durable²¹. Cette mention est, de l'avis du Transporteur, susceptible de créer des débordements du cadre de l'audience. De là, le Transporteur souhaite que la Régie circoncrive et ce, pour toute la durée du processus d'audience, les sujets qui seront discutés et que tout débordement par rapport à cet encadrement soit soumis à son autorisation préalable.

En ce qui a trait au budget de participation, SÉ-AQPLA présente 240 heures pour trois analystes, ce qui est pratiquement le double de la moyenne d'heures des analystes des autres intéressés. Enfin, c'est de loin le budget le plus élevé de tous les intéressés.

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

(S) Yves Fréchette

Yves Fréchette

/jg

c.c. Intéressés (par courriel seulement)

²⁰ Les clientèles sont approvisionnées par la production hydraulique à plus de 95 % selon le plus récent Rapport sur le développement durable d'Hydro-Québec, page 31.

²¹ Demande d'intervention de SÉ-AQLPA, page 4.