

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2016-137

R-3981-2016

16 septembre 2016

PRÉSENTS :

Marc Turgeon

Lise Duquette

Françoise Gagnon

Régisseurs

Hydro-Québec

Demanderesse

et

Personnes intéressées dont les noms apparaissent ci-après

Décision procédurale – Cadre d'examen de la Demande, demandes d'intervention, budgets de participation, calendrier de traitement et confidentialité

Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec pour l'année 2017

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);

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

LISTE DES DÉCISIONS CITÉES

Décision	Dossier	Nom du dossier
<u>D-2002-95</u>	R-3401-98	Audience relative à la modification des tarifs de transport d'électricité
<u>D-2009-015</u>	R-3669-2008 Phase 1	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec au 1 ^{er} janvier 2009
<u>D-2011-039</u>	R-3738-2010	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec au 1 ^{er} janvier 2011
<u>D-2014-035</u>	R-3823-2012	Modification des tarifs et conditions des services de transport d'électricité pour les années 2013 et 2014
<u>D-2014-145</u>	R-3892-2014	Demande d'approbation d'un contrat de service de transport d'électricité conclu entre Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité et la Société Rio Tinto Alcan Inc.
<u>D-2015-017</u>	R-3903-2014	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1 ^{er} janvier 2015
<u>D-2015-130</u>	R-3934-2015	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1 ^{er} janvier 2016
<u>D-2015-157</u>	R-3934-2015	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1 ^{er} janvier 2016
<u>D-2016-029</u>	R-3934-2015	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1 ^{er} janvier 2016
<u>D-2016-046</u>	R-3934-2015	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1 ^{er} janvier 2016
<u>D-2016-055</u>	R-3888-2014 Phase 2	Demande de modification de la politique d'ajouts au réseau de transport
<u>D-2016-077</u>	R-3968-2016	Demande du Transporteur relative au remplacement des disjoncteurs de modèle PK
<u>D-2016-123</u>	R-3981-2016	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1 ^{er} janvier 2017

1. DEMANDE

[1] Le 29 juillet 2016, 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 (la Demande) pour l'année 2017.

[2] Le 3 août 2016, la Régie rend sa décision procédurale D-2016-123 portant sur l'avis public et l'établissement du calendrier relatif aux demandes d'intervention.

[3] Le 4 août 2016, l'avis est publié sur les sites internet et OASIS du Transporteur ainsi que sur le site internet de la Régie. Le 6 août 2016, il est publié dans les quotidiens *Le Devoir*, *Le Droit*, *Le Nouvelliste*, *La Presse*, *Le Quotidien*, *Le Soleil*, *la Tribune* et *The Gazette*.

[4] Les 16 et 17 août 2016, les personnes intéressées suivantes font parvenir leur demande d'intervention accompagnée de leur budget de participation : l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ, EBM, la FCEI, le GRAME, NEMC et SÉ-AQLPA.

[5] Le 23 août 2016, le Transporteur transmet ses commentaires sur ces demandes d'intervention, auxquels les personnes intéressées répliquent les 25 et 26 août 2016.

[6] 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 les demandes du Transporteur relatives au traitement confidentiel des pièces B-0018 et B-0028.

2. CADRE D'EXAMEN DE LA DEMANDE

[7] Compte tenu de la preuve du Transporteur et après examen des demandes d'intervention soumises, des commentaires du Transporteur et des répliques des personnes

¹ [RLRQ, c. R-6.01.](#)

intéressées, à cet égard, la Régie apporte les précisions suivantes sur certains enjeux au dossier.

2.1 PRÉSENTATION DES DONNÉES

[8] La Régie note que la comparaison des différentes rubriques du revenu requis est basée sur des données qui ont fait l'objet de certains reclassements correspondant aux ajustements apportés à la structure organisationnelle du Transporteur depuis 2015, dont :

- Transfert des actifs et des ressources de la direction Planification financière et Contrôleur vers le groupe Direction financière et contrôle²;
- Transfert de la direction Informatique du transport vers la vice-présidence Technologies de l'information et des communications³;
- Création du groupe Développement de l'entreprise, planification stratégique et innovation⁴;
- Transfert du bureau du contrôleur de la vice-présidence Technologies de l'information et des communications vers le nouveau groupe Direction financière et contrôle⁵;
- Transfert des activités de sécurité cybernétique de la vice-présidence Technologies de l'information et des communications vers la vice-présidence - Ressources humaines⁶;
- Transfert de l'activité « gestion documentaire » de la facturation interne aux frais corporatifs⁷.

[9] La Régie souhaite mieux cerner l'impact de ces reclassements, d'autant plus que la preuve du Transporteur fait ressortir une hausse tarifaire pour l'année témoin 2017 de plus de 7 % par rapport au montant qu'elle a autorisé dans le dernier dossier tarifaire du Transporteur.

² Pièce [B-0014](#), note (1) du tableau, p. 3.

³ *Ibid.*

⁴ Pièce [B-0016](#), p. 53.

⁵ Pièce [B-0016](#), p. 44.

⁶ *Ibid.*

⁷ Pièce [B-0015](#), p. 15.

[10] Ainsi, elle ordonne au Transporteur de déposer, au plus tard le 22 septembre 2016, à 12 h, avec les explications nécessaires, les tableaux de la pièce B-0014, complétés par les impacts du reclassement lié aux différents transferts (Reclassement), soit en y ajoutant les colonnes suivantes :

Pour 2015 :

- Historique 2015 excluant le Reclassement;
- Reclassement;
- Historique 2015 incluant le Reclassement.

Pour 2016 :

- Autorisé 2016 selon la décision D-2016-046 (excluant le Reclassement);
- Reclassement;
- Autorisé 2016 incluant le Reclassement.

[11] À des fins d'efficacité, la Régie ordonne au Transporteur de fournir les fichiers Excel associés à ces tableaux et à chacun des tableaux suivants :

- bases de tarification 2015, 2016 et 2017 présentées aux pièces B-0020, B-0021 et B-0022;
- tableaux 1, 3, A-1, A-2 et G-1 de la pièce B-0023⁸.

2.2 EFFICIENCE

[12] Dans le cadre du présent dossier, le Transporteur a déposé une preuve spécifique afin de répondre aux demandes suivantes de la Régie, formulées dans sa décision D-2016-029, portant sur sa stratégie de gestion des actifs :

« [40] Dans ce contexte, la Régie ordonne au Transporteur de lui présenter, dans le prochain dossier tarifaire, une preuve étayée lui permettant d'apprécier les

⁸ Pièce [B-0023](#), p. 5, 11, 15 et 45.

résultats actuels de la stratégie adoptée quant au maintien des actifs. Notamment, cette preuve devra faire état de la rentabilité économique des actions entreprises et envisagées par le Transporteur ainsi qu'une projection des gains visés à long terme.

[41] Par ailleurs, le Transporteur fait état de sa recherche de nouvelles solutions pour maximiser la performance des équipements et réduire les coûts et les délais de réalisation des projets. Il mentionne des initiatives en cours et à venir liées à l'amélioration des projets, telles une démarche structurée et par étape qu'il a amorcée avec Hydro-Québec Équipement et services partagés (HQÉSP) en 2014 et « une vision globale et commune élaborée avec ses partenaires sur les actions à prioriser » [note de bas de page omise]. La Régie demande au Transporteur de détailler, dans le dossier tarifaire 2017, les résultats à jour de ces deux initiatives et de préciser l'identité des partenaires dont il est question.

[...]

[113] En conséquence, la Régie rejette la demande d'un montant supplémentaire de 22 M\$ aux CNE pour l'année témoin 2016, en vue d'une maintenance additionnelle préventive. Afin de lui permettre d'apprécier les bénéfices économiques à court et à long termes d'une telle requête, la Régie ordonne au Transporteur de lui présenter, dans le prochain dossier tarifaire, une preuve spécifique complète portant sur les avantages comparatifs de sa stratégie axée sur la maintenance préventive et la pérennité des actifs, selon différents rythmes de réalisation »⁹. [nous soulignons]

[13] La Régie accordera une attention particulière au suivi de ces ordonnances. De plus, les besoins additionnels liés à la maintenance ainsi que l'introduction de l'indicateur des indisponibilités forcées (IF) constituent des enjeux importants au présent dossier.

[14] Toutefois, la Régie ne retient pas le sujet en lien avec le projet « Implantation de la maintenance automatisée et gestion de l'information numérique des équipements » (IMAGINE), tel que proposé à la demande d'intervention du GRAME.

⁹. Décision D-2016-029, p. 22, 23 et 40.

[15] La Régie rappelle que, dans sa décision D-2015-017, elle limitait le suivi du projet IMAGINE aux nouveaux développements qui l'affecteraient :

« [63] La Régie note les explications et éclaircissements fournis par le Transporteur relativement aux bénéfices découlant du projet IMAGINE et des développements en matière d'ententes-cadres. Elle note également les modalités de prise en compte des montants associés au FDR dans le coût de service. Elle demande au Transporteur de lui faire part, le cas échéant, de développements à venir affectant ces projets »¹⁰.

[16] En l'absence de nouveaux développements liés au projet IMAGINE, la Régie n'entend pas le réexaminer dans le présent dossier.

[17] En ce qui a trait à la proposition du Transporteur de tenir une séance d'information sur son modèle de gestion des actifs (le MGA)¹¹, la Régie estime qu'elle aurait été profitable pour l'ensemble des participants. Toutefois, compte tenu de son calendrier réglementaire relativement chargé, la Régie ne tiendra pas cette séance avant l'audience dans le présent dossier. Elle invite le Transporteur à inclure une présentation détaillée de ce sujet lors de l'audience.

2.3 INDICATEURS DE PERFORMANCE, OBJECTIFS CORPORATIFS ET BALISAGE

[18] Plusieurs personnes intéressées souhaitent intervenir sur les indicateurs de performance, les objectifs corporatifs et le balisage.

[19] Notamment, l'AHQ-ARQ souhaite examiner ces trois sujets afin de préciser certains résultats et voir si des bonifications peuvent être recommandées.

¹⁰ Décision D-2015-017, p. 26.

¹¹ Pièce [B-0009](#).

[20] SÉ-AQLPA, pour sa part, entend traiter des indicateurs de performance (environnementaux en particulier) et de leur coordination avec le régime d'intéressement et de rémunération incitative. Selon cet intéressé, 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. SÉ-AQLPA considère qu'il est important de raffiner ces indicateurs avant la tenue du dossier tarifaire au cours duquel sera adopté un nouveau mécanisme de réglementation incitative (MRI) qui les intégrera en tout ou en partie.

[21] Le Transporteur soutient que l'examen proposé par l'AHQ-ARQ en ce qui a trait à ces sujets particuliers devrait être exclu de la présente demande. Il rappelle que la Régie s'est maintes fois dite satisfaite des analyses produites et qu'elle considère que les informations fournies, telles que présentées, sont utiles à l'évaluation de la performance du Transporteur.

[22] Le Transporteur demande également d'exclure du présent dossier le sujet des indicateurs de performance tel que soumis par SÉ-AQLPA. Il rappelle, à cet effet, le paragraphe suivant de la décision D-2015-157 :

« [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 n'ont pas été définis dans le dossier du MRI, il est prématuré de chercher à raffiner tout ou partie de ceux existant présentement »¹².

[23] La Régie considère que les indicateurs de performance, les objectifs corporatifs et le balisage constituent des sujets récurrents dans chaque dossier tarifaire du Transporteur. Les analyses fournies par le Transporteur en matière d'indicateurs de performance et de balisage font partie intégrante de la preuve au dossier et, à ce titre, leur examen s'inscrit dans le cadre de l'audience.

[24] Cependant, la Régie n'entend pas remettre en question les indicateurs de performance existants. Ainsi, toute intervention visant à raffiner ou bonifier, en tout ou en partie, la méthodologie des indicateurs existants est exclue du présent dossier.

¹² Décision D-2015-157, p. 10 et 11.

[25] En ce qui a trait aux objectifs corporatifs, la Régie constate que le Transporteur modifie, dans le présent dossier, leur pondération et introduit trois nouveaux objectifs. Elle rappelle, à cet égard, que la détermination des objectifs corporatifs demeure une prérogative de gestion du Transporteur et que le rôle de la Régie s'exerce au niveau des budgets qui y sont associés¹³. D'ailleurs, dans sa décision D-2016-029, la Régie n'a pas reconnu la totalité du montant demandé par le Transporteur à titre de rémunération incitative :

« [62] Pour ces motifs, la Régie reconnaît un montant de 1,4 M\$ à titre de rémunération incitative pour l'année témoin 2016. Aux fins de faire reconnaître, dans le cadre de ses prochains dossiers tarifaires, les charges qui sont associées à la rémunération incitative dans ses revenus requis, le Transporteur devra revoir les cibles visées par les objectifs corporatifs afin qu'elles soient suffisamment ambitieuses et qu'elles reflètent un réel défi l'incitant à améliorer sa performance et à rechercher un niveau supérieur de réalisations »¹⁴.

2.4 PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES ET MÉTHODES D'ÉTABLISSEMENT DU COÛT DE SERVICE

[26] La Régie portera une attention particulière, dans le présent dossier, sur les ajouts et modifications demandés par le Transporteur, soit :

- le délai supplémentaire pour le dépôt de la pièce HQT-5, document 1 des futurs rapports annuels;
- les comptes de frais reportés (CFR) liés aux disjoncteurs de modèle PK et leurs modalités de disposition;
- le suivi lié à la demande de la Régie relative à l'établissement d'un mécanisme réglementaire qui serait applicable advenant le cas où le test de la durée de vie moyenne pondérée de l'ensemble des immobilisations excéderait 50 ans.

¹³ Décision D-2014-035, p. 35.

¹⁴ Décision D-2016-029, p. 27.

[27] Le remplacement des disjoncteurs de modèle PK fait l'objet d'une demande d'autorisation en vertu de l'article 73 de la Loi, en cours de traitement, et dans le cadre de laquelle la Régie, par sa décision D-2016-077¹⁵, autorisait le Transporteur à créer un CFR.

[28] Dans le cadre du présent dossier, le Transporteur demande la création d'un nouveau CFR pour y comptabiliser des frais liés à ce même projet. Il demande, de plus, l'approbation des modalités de disposition communes pour ces deux CFR.

[29] Le GRAME souhaite se prononcer sur les modalités de disposition des CFR. Il soutient, toutefois, que la demande d'autorisation pour le remplacement de l'ensemble des disjoncteurs de modèle PK n'a pas encore fait l'objet d'une décision de la Régie et propose de reporter l'examen de cet enjeu après la décision qui sera rendue dans le cadre du dossier R-3968-2016.

[30] La Régie entend examiner, dans le cadre du présent dossier, les demandes du Transporteur en lien avec les CFR, dont celles portant sur les modalités de disposition commune. La décision que la Régie rendra à ce sujet tiendra compte, évidemment, de celle qui sera rendue dans le cadre du dossier R-3968-2016.

[31] Par ailleurs, la Régie considère que la preuve du Transporteur mérite des éclaircissements quant à la justification du second CFR. En effet, dans le cadre du dossier R-3968-2016, la Régie a accordé l'autorisation au Transporteur de créer, à compter de la date du dépôt de la demande initiale, un CFR pour y comptabiliser les frais suivants :

« [40] [...]

« *Travaux urgents*

- *la charge d'amortissement liée au retrait d'actifs découlant du remplacement des disjoncteurs PK et à la réduction des durées de vie utile;*
- *la charge d'amortissement liée aux nouveaux disjoncteurs SF₆;*
- *le rendement découlant de l'ajout, à la base de tarification du Transporteur, des nouveaux disjoncteurs à compter de leur mise en service, au taux applicable conformément aux décisions de la Régie;*

¹⁵ Pages 13 et 14.

Remplacement des disjoncteurs résiduels et actifs connexes

- *la charge d'amortissement liée à la réduction des durées de vie utile, nette de la réduction du rendement découlant de cette réduction des durées de vie utile* » [note de bas de page omise].

[...]

ACCORDE au Transporteur l'autorisation de créer, à compter de la date du dépôt de la demande initiale, un compte de frais reportés, hors base de tarification et portant intérêts, pour y comptabiliser tous les coûts, les charges et les frais engagés à compter du dépôt de cette demande, tel que décrit dans la présente décision »¹⁶.

[32] Dans le cadre de la Demande, le Transporteur intègre cette dernière description du CFR à la section 2.2.1.1 « Pratique existante – Disjoncteurs PK prioritaires ». Il ajoute, à la section 2.2.1.2, la « Pratique demandée – Disjoncteurs résiduels », qu'il décrit de la manière suivante :

« La nouvelle pratique comptable règlementaire demandée consiste à créer un CFR (ci-après : « CFR – Disjoncteurs PK résiduels »), hors base de tarification et portant intérêts, pour y comptabiliser la charge d'amortissement réelle liée au retrait, en 2017, des disjoncteurs de modèle PK résiduels et des actifs connexes et à la réduction de la durée de vie utile décrite à la section 7.1 de la pièce HQT-7, Document 1, nette de la réduction du rendement liée à cette réduction »¹⁷.

[33] La Régie comprend que les disjoncteurs de modèle PK résiduels sont visés par le CFR autorisé par sa décision D-2016-077 ainsi que par la « nouvelle pratique comptable règlementaire demandée ». Aussi, elle se questionne sur la nécessité de recourir à un deuxième CFR.

[34] Elle ordonne donc au Transporteur de fournir, au plus tard le 22 septembre 2016 à 12 h, un complément de preuve visant à :

¹⁶ Décision D-2016-077, p. 10, 11 et 14.

¹⁷ Pièce [B-0013](#), p. 10.

- **expliquer les différences entre le CFR autorisé dans le cadre du dossier R-3968-2016 et la « nouvelle pratique comptable réglementaire » demandée dans le cadre du présent dossier, en ce qui a trait aux disjoncteurs résiduels;**
- **justifier la nécessité d'une nouvelle pratique comptable réglementaire pour les disjoncteurs résiduels et préciser les éléments non couverts par le CFR demandé dans le cadre du dossier R-3968-2016;**
- **préciser l'impact de la nouvelle pratique demandée pour les disjoncteurs résiduels sur le montant estimé entre 53 M\$ et 73 M\$ que le Transporteur prévoyait verser au CFR dans le cadre du dossier R-3968-2016¹⁸.**

[35] Par ailleurs, en ce qui a trait à la réduction des durées de vie utile des disjoncteurs de modèle PK qui fait notamment l'objet de la pièce B-0019¹⁹, la Régie rappelle les ordonnances suivantes formulées dans ses décisions D-2002-95 et D-2011-039 :

« Durée de vie utile des immobilisations. Pour tout changement de durée de vie utile des immobilisations qui peut avoir un impact tarifaire, la Régie s'attend à ce qu'avant de modifier les tarifs, le transporteur justifie le changement et indique les résultats avec et sans la modification [...] »²⁰.

« [313] La Régie réitère sa préoccupation émise à la décision D-2002-95 et demande au Transporteur de justifier tout changement ayant un impact tarifaire et de présenter, avant son implantation, l'impact de ce changement sur un horizon de cinq années »²¹.

[36] La Régie constate que certaines informations en lien avec ces décisions ne sont pas fournies. **Elle ordonne donc au Transporteur de fournir, au plus tard le 22 septembre 2016 à 12 h, les informations suivantes :**

- **une justification du changement des durées de vie utile et les résultats avec et sans la modification;**
- **l'impact de ce changement, sur un horizon de 5 ans;**
- **l'équivalent du tableau 25 de la pièce B-0019, p. 26, pour la réduction de vie utile des disjoncteurs de modèle PK.**

¹⁸ Dossier R-3968-2016, pièce [B-0005](#), p. 21.

¹⁹ Pièce [B-0019](#), p. 26 et 27.

²⁰ Décision D-2002-95, p. 91.

²¹ Décision D-2011-039, p. 71.

2.5 PLANIFICATION DU RÉSEAU

[37] SÉ-AQLPA souhaite, en utilisant les données des indicateurs de performance et leur segmentation et en examinant les coûts comparatifs d'entretien et autres charges, vérifier si la nouvelle stratégie du Transporteur de privilégier les ajouts au réseau par raccordements en dérivation plutôt que par « bouclage » aux postes est ou non optimale à long terme en fonction de son impact tarifaire et sur la fiabilité du réseau.

[38] Le Transporteur précise que le recours au raccordement en dérivation ne correspond pas à une stratégie, encore moins une stratégie nouvelle, mais bien à un choix qui s'effectue en fonction des avantages que confère ce choix en certaines circonstances depuis plusieurs décennies. Il en est de même pour ce qui est des lignes à 120 kV à conducteurs en faisceau double. Dans ce contexte, le Transporteur s'interroge sur la pertinence de l'exercice proposé par SÉ-AQLPA et considère que ce sujet doit être rejeté, d'autant plus qu'il ne fait pas partie de la preuve du Transporteur dans le cadre de la Demande.

[39] La Régie comprend que les dossiers d'investissement déposés sous l'article 73 de la Loi se prêtent difficilement à un examen d'ensemble de planification du réseau. C'est pour ce motif qu'elle permet l'examen de ce sujet. Elle tient toutefois à rappeler à SÉ-AQLPA que son pouvoir d'autorisation est lié aux budgets d'investissement et aux coûts que le Transporteur souhaite inclure dans ses tarifs.

[40] En conséquence, pour être utile aux délibérations de la Régie et aux fins de respecter sa juridiction, cet intéressé doit aborder les types d'ajouts au réseau sous l'angle de la détermination des investissements et des coûts à inclure dans le revenu requis du Transporteur.

2.6 COMMERCIALISATION

Procédures de raccordement pour les petites centrales

[41] Le GRAME souhaite s'assurer que les procédures offertes par le Transporteur entre 2013 et 2016 ont permis de faciliter les démarches pour connaître les conditions du réseau au point de raccordement choisi. Il souhaite vérifier auprès du Transporteur les impacts

qu'il entrevoit à la suite de la décision rendue dans le dossier R-3830-2012. De plus, le GRAME prévoit vérifier auprès du Transporteur si des promoteurs ont fait des démarches, entre 2013 et 2016, en lien avec l'ordonnance 792 de la Federal Energy Regulatory Commission (la FERC).

[42] Le Transporteur soutient que ce sujet devrait être exclu du présent dossier, étant relié au dossier R-3830-2012 en cours de traitement, qui traite, entre autres, des exigences techniques de raccordement au réseau de transport applicables aux centrales de 1,0 MW et plus. Il rappelle que pour ce motif la Régie a exclu, par sa décision D-2015-157, ce sujet du dossier R-3934-2015.

[43] Pour les motifs invoqués par le Transporteur, la Régie exclut ce sujet du présent dossier.

Partage saisonnier de puissance avec les réseaux voisins

[44] Le GRAME souhaite interroger le Transporteur sur les autres démarches possibles dans l'avenir avec des réseaux voisins autres que celui de l'Ontario, afin d'en améliorer ou augmenter l'accès pour les fins d'exportation ou d'importation pour les besoins en puissance de sa clientèle comme Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur), en lien avec le plan stratégique d'Hydro-Québec qui indique que des conditions favorables sont réunies pour favoriser l'exportation d'énergie renouvelable.

[45] La Régie note que le processus pour des ajouts au réseau de transport, que ce soit pour la charge locale ou les exportations, est bien encadrée par les *Tarifs et conditions du service de transport d'Hydro-Québec* (les Tarifs et conditions) actuellement en vigueur. Elle note aussi que ce processus est sous examen par la Régie dans le dossier R-3888-2014. Dans le présent dossier, le Transporteur ne propose pas d'autres démarches potentielles. Elle est d'avis qu'il s'agit-là d'une préoccupation qui pourrait être abordée dans le cadre du processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau. **Elle exclut ce sujet du présent dossier tarifaire.**

[46] En ce qui a trait au projet pilote de programmation de réserve 10 minutes avec le réseau du Nouveau-Brunswick, le GRAME propose de vérifier si le Transporteur fait référence uniquement à des centrales de source hydroélectrique ou si ces capacités de vente de réserve peuvent être utilisées aussi pour favoriser les échanges et la commercialisation de l'énergie de production éolienne.

[47] Bien que le sujet relatif au projet pilote de programmation de réserve 10 minutes avec le réseau du Nouveau-Brunswick soit pertinent, la Régie est d'avis que la vérification suggérée par le GRAME n'est pas utile dans le cadre du présent dossier tarifaire.

2.7 TAUX DE PERTES

[48] Certaines demandes d'intervention soulignent l'augmentation du taux de pertes.

[49] Ainsi, EBM entend soumettre une preuve démontrant l'évolution des taux de pertes de transport dans les autres juridictions ainsi que les différences importantes entre l'évolution du taux de pertes de transport du Transporteur, comparativement aux autres indicateurs de performance.

[50] Le Transporteur soutient que la remise en question de la méthode actuelle d'établissement du taux de pertes de transport devrait être exclue des sujets au présent dossier.

[51] Il rappelle également les facteurs mentionnés dans la décision D-2016-029 pouvant influencer les pertes de transport réelles, dont la charge transitée, la configuration du réseau et le mode d'exploitation du réseau. Il est difficile, voire inutile, selon lui, de comparer la performance, en matière de taux de pertes, des différents réseaux entre eux.

[52] Dans sa réplique, EBM précise que son intervention ne vise pas à remettre en question la méthode actuelle d'établissement du taux de pertes de transport calculé conformément à la décision D-2009-015, mais simplement à comprendre et à questionner le Transporteur sur l'établissement des pertes réelles justifiant une nouvelle hausse annuelle. EBM souhaite, en particulier, questionner le Transporteur sur les mécanismes qu'il serait possible de mettre en place pour contrer ou contrôler de telles augmentations significatives pour l'avenir.

[53] La Régie considère que l'examen du taux de pertes est pertinent. À cet égard, elle réfère à la réponse suivante apportée par le Transporteur dans le cadre de son Rapport annuel 2015 et s'attend à ce que les interventions en tiennent compte :

« 4. Références : (i) Pièce HQT-4, document 5, p. 3;
(ii) Rapport annuel 2014, Pièce HQT-2, document 10, p. 3.

Préambule :

(i) Le taux de pertes de transport pour l'année 2015 s'établit à 6,13 %.
(ii) Le taux de pertes de transport pour l'année 2014 s'établit à 5,91 %.

Demande :

4.1 Veuillez expliquer la hausse du taux de pertes pour l'année 2015.

R4.1

L'augmentation du taux de perte en 2015 s'explique essentiellement par une sollicitation accrue du réseau compte tenu des températures plus froides pour la période hivernale 2015. En effet, les mois de janvier à mars 2015 ont été les plus froids d'une période historique couvrant les 70 dernières années, de sorte qu'à Montréal et à Québec, l'écart entre les températures moyennes pour ces mois et les normales a été le plus prononcé »²².

[54] Quant aux questionnements sur les mécanismes qu'il serait possible de mettre en place pour contrer ou contrôler de telles augmentations significatives pour l'avenir, la Régie juge le sujet pertinent.

[55] **Toutefois, la Régie n'entend pas, dans le présent dossier, remettre en cause la méthodologie de détermination du taux de pertes, telle que fixée dans sa décision D-2009-015²³.** Elle constate, d'ailleurs, qu'aucune personne intéressée n'inclut ce sujet dans sa demande d'intervention.

²² [Rapport annuel 2015 du Transporteur, pièce HQT-8, document 1](#), p. 6 et 7.

²³ Page 97.

[56] **La Régie ne retient pas non plus, aux fins du présent dossier, les aspects liés à la comparaison avec les autres juridictions, en lien avec le sujet.** Elle ne voit pas l'utilité d'entreprendre l'exercice proposé par EBM aux fins d'examen des facteurs explicatifs des hausses du taux de pertes.

2.8 CONTRIBUTION POUR LES AJOUTS AU RÉSEAU DE TRANSPORT

[57] SÉ-AQLPA se dit inquiet du fait que la méthodologie du calcul de la contribution du Distributeur pour des ajouts au réseau (y compris les choix de la répartition des coûts associés à un projet plutôt que ceux considérés comme des améliorations) ait pour effet de faire assumer par la charge locale des coûts qui devraient plutôt être assumés par la masse de la clientèle du Transporteur.

[58] Le Transporteur est d'avis que le présent dossier n'est pas le forum approprié aux fins de traiter de la méthode de calcul de la contribution du Distributeur ni du format de présentation de cette contribution.

[59] Dans sa réplique, SÉ-AQLPA mentionne que sa préoccupation n'est pas d'allouer des allocations maximales, mais porte sur le fait que des actifs pourtant très similaires d'un dossier à l'autre sont répartis dans des proportions extrêmement variables entre le Transporteur et le Distributeur.

[60] La Régie est d'avis que la portée de l'intervention prévue par SÉ-AQLPA sur le sujet manque de clarté.

[61] Elle ne souhaite pas, dans le présent dossier, procéder à des modifications des méthodologies en vigueur associées au dossier R-3888-2014 qui, bien que suspendu, demeure sous examen.

[62] La Régie rappelle que la détermination de la contribution du Distributeur et les aspects de répartition des coûts font partie des sujets examinés dans le cadre du dossier générique sur la Politique d'ajouts²⁴ et que, tel que mentionné par le Transporteur, l'étude de la phase 2 de ce dossier a été suspendue *sine die* par la Régie²⁵.

²⁴ Dossier R-3888-2014.

²⁵ Décision D-2016-055.

[63] **Dans les circonstances, la Régie exclut du présent dossier l'examen de l'enjeu soulevé par SÉ-AQLPA, relatif à la contribution pour les ajouts au réseau.**

3. DEMANDES D'INTERVENTION ET BUDGETS DE PARTICIPATION

3.1 COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

[64] Dans son appréciation des demandes d'intervention, la Régie tient compte du lien entre les conclusions recherchées par la personne intéressée et son intérêt. Les demandes d'intervention doivent démontrer la pertinence de l'apport de la personne intéressée à l'étude du dossier, eu égard à ses préoccupations.

[65] Dans le cadre du présent dossier, la Régie accorde le statut d'intervenant à l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ, EBM, la FCEI, le GRAME, NEMC et SÉ-AQLPA.

[66] Elle ordonne aux intervenants, le cas échéant, de fournir, **au plus tard le 22 septembre 2016 à 12 h**, une déclaration sous serment au soutien de leur demande d'intervention, comme elle l'indiquait dans sa décision D-2015-130 :

« [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 »²⁶.

[67] **Quant aux sujets abordés par les intervenants, la Régie demande à ces derniers de tenir compte, dans le cadre de leur intervention, des précisions qu'elle a apportées à l'égard des enjeux circonscrits à la section 2 de la présente décision.**

[68] 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 *a priori* sur le caractère raisonnable des budgets de participation, en fonction des demandes d'intervention soumises et des précisions apportées à la section 2 de la présente décision.

²⁶ Décision D-2015-130, p. 5.

[69] 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.

[70] **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 90 heures pour les avocats et de 110 heures pour les analystes.**

[71] Selon l'article 22 du *Guide de paiement de frais 2012*²⁷ (le Guide), lorsque la Régie détermine des balises, les honoraires pour la préparation du dossier sont payés sur une base horaire selon les taux maxima prévus à cet article. **La Régie entend s'y conformer dans le présent dossier.**

[72] La Régie rappelle également l'article 26 du Guide ayant trait au remboursement des dépenses de transport et d'hébergement. Ceux-ci sont remboursés, en sus de l'allocation forfaitaire, seulement si la séance de travail ou l'audience se tient à plus de 100 km du lieu habituel de travail²⁸.

[73] Par ailleurs, elle reconnaît 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 de possibles dépassements.

[74] 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. À cet égard, la Régie note les propos des procureurs d'EBM et de NEMC à l'effet qu'ils ne souhaitent pas « *dédoubler le travail lors d'éventuelles demandes de remboursement de frais et que, lorsqu'il sera possible de le faire, les procureurs au présent dossier entendent profiter des économies d'échelles qui découleront de la représentation d'EBM et de NEMC dans ce dossier* »²⁹.

²⁷ Disponible sur le site internet de la Régie au <http://www.regie-energie.qc.ca>.

²⁸ [Guide de paiement des frais 2012](#), article 26, p. 7.

²⁹ Pièce [C-EBM-0004](#), p. 3.

[75] Enfin, la Régie rappelle que, tel que prévu au 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

[76] 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. L'intervenant entend examiner la planification du réseau de transport et les investissements et cherchera à obtenir des précisions sur l'augmentation du taux de pertes de transport entre 2014 et 2015.

[77] La Régie juge que les sujets que l'AHQ-ARQ entend examiner sont pertinents et considère, *a priori*, que l'intervention de ce dernier lui sera utile, dans le respect de la section 2 de la présente décision.

[78] Puisque les dossiers tarifaires mettent en cause des sujets récurrents, la Régie s'attend à ce que les renseignements obtenus dans les dossiers réglementaires précédents sur ces sujets soient pris en compte dans le cadre de l'intervention.

AQCIE-CIFQ

[79] Dans sa demande d'intervention, l'AQCIE-CIFQ indique vouloir traiter de plusieurs enjeux, dont la fiabilité des prévisions des montants inclus à la base de tarification, le MGA et les impacts du remplacement proposé des disjoncteurs de modèle PK sur la base de tarification et les revenus requis de l'année 2017.

[80] La Régie juge que les sujets que l'AQCIE-CIFQ souhaite aborder sont pertinents.

EBM

[81] La Régie juge que les sujets mentionnés par EBM dans sa demande d'intervention sont pertinents, dans les limites fixées à la section 2 de la présente décision.

[82] Compte tenu des sections 2 et 3.1 de la présente décision, la Régie s'attend à ce que le budget de participation d'EBM soit ajusté en conséquence.

FCEI

[83] La FCEI souhaite interroger le Transporteur sur plusieurs éléments liés à l'établissement du revenu requis et à l'efficacité, tels que les charges nettes d'exploitation (CNE) (masse salariale, coûts capitalisés, formule paramétrique), les besoins additionnels en maintenance, les Autres charges, la base de tarification et les investissements projetés sur un horizon de 10 ans.

[84] La Régie juge que les sujets dont la FCEI veut traiter sont pertinents. Ainsi, elle permet à l'intervenante de les examiner, dans les limites fixées à la section 2 de la présente décision.

[85] Par ailleurs, conformément au paragraphe 71 de la présente décision, la Régie calculera la demande de paiement de frais avec un taux horaire du procureur au dossier de 255 \$/heure.

GRAME

[86] Le GRAME prévoit intervenir sur la commercialisation des services de transport, les méthodes comptables et les dépenses nécessaires à la prestation du service de transport. Sur ce dernier point, l'intervenant souhaite examiner la stratégie de maintenance ciblée proposée par le Transporteur dans une optique de réduire les risques de défaillance et de fuites dans l'environnement. Il entend également analyser le projet de surveillance IMAGINE et les charges inscrites à la rubrique « Services externes, Stock et autres ».

[87] Les sujets liés à la commercialisation, aux méthodes comptables ainsi que le projet IMAGINE ont été abordés à la section 2 de la présente décision. La Régie demande au GRAME de s'y conformer et s'attend à ce que son budget de participation soit ajusté en conséquence.

[88] Les dépenses nécessaires à la prestation du service de transport, dont les charges relatives aux « Services externes, Stocks et autres » sont des éléments faisant partie du présent dossier. Leur examen est donc pertinent. Cependant, la Régie rappelle au GRAME qu'il doit, pour être utile aux délibérations de la Régie, aborder les notions de protection et de réhabilitation de l'environnement sous l'angle de la détermination des coûts à inclure dans le revenu requis. De plus, le GRAME devra tenir compte, dans le cadre de son intervention, de tout renseignement déjà obtenu lors de dossiers réglementaires précédents.

NEMC

[89] NEMC s'intéresse au taux de pertes de transport, à la base de tarification, à la commercialisation des services de transport ainsi qu'au bilan relatif à l'Appendice K des Tarifs et conditions.

[90] La Régie juge que les sujets dont NEMC veut traiter font partie de la preuve du Transporteur et elle permet donc à l'intervenante de les examiner.

[91] Par ailleurs, la Régie réitère les commentaires formulés à l'égard d'EBM au paragraphe 82 de la présente décision.

SÉ-AQLPA

[92] SÉ-AQLPA propose de traiter du suivi des indicateurs de performance, notamment environnementaux, et de leur coordination avec le régime d'intéressement et de rémunération incitative. Il souhaite également examiner les charges d'exploitation et les investissements en lien avec l'efficacité, le MGA et les indicateurs de performance. En outre, il entend aborder des aspects liés à la planification du réseau de transport et à la méthodologie du calcul de la contribution du Distributeur pour les ajouts au réseau.

[93] La Régie demande à SÉ-AQLPA de se conformer aux précisions apportées à la section 2 de la présente décision sur plusieurs des sujets qu'il compte aborder. L'intervenant devra également ajuster son budget de participation en conséquence.

4. CALENDRIER

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

Le 22 septembre 2016 à 12 h	Date limite pour le dépôt de la preuve complémentaire du Transporteur et des déclarations sous serment des intervenants
Le 30 septembre 2016 à 12 h	Date limite pour le dépôt des demandes de renseignements au Transporteur
Le 14 octobre 2016 à 12 h	Date limite pour le dépôt des réponses du Transporteur aux demandes de renseignements
Le 24 octobre 2016 à 12 h	Date limite pour le dépôt de la preuve des intervenants
Le 4 novembre 2016 à 12 h	Date limite pour le dépôt des demandes de renseignements aux intervenants
Le 11 novembre 2016 à 12 h	Date limite pour le dépôt des réponses des intervenants aux demandes de renseignements
Du 17 au 25 novembre 2016	Période réservée pour l'audience

[95] 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 **24 octobre 2016 à 12 h**.

5. CONFIDENTIALITÉ

[96] Le Transporteur dépose, sous pli confidentiel, la pièce B-0028 intitulée « Schéma unifilaire et schémas d'écoulement de puissance ».

[97] Il 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 cette pièce, sans restriction quant à sa durée.

[98] Au soutien de sa demande, le Transporteur dépose une affirmation solennelle de monsieur François Lévesque, chef - Étude de réseaux, direction principale Planification, Expertise et Soutien Opérationnel pour la division Hydro-Québec TransÉnergie. Monsieur Lévesque allègue que la pièce pour laquelle le Transporteur demande un traitement confidentiel contient des renseignements d'ordre stratégique relatifs aux installations du Transporteur et que leur divulgation en faciliterait la localisation, permettrait d'identifier leurs caractéristiques et pourrait ainsi compromettre la sécurité du réseau de transport. Il soumet que le caractère confidentiel de cette pièce et l'intérêt public requièrent l'émission de l'ordonnance demandée, sans restriction quant à sa durée.

[99] Le Transporteur dépose également sous pli confidentiel la pièce B-0018 intitulée « Établissement des achats de service auprès de RTA ».

[100] Il 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 cette pièce, sans restriction quant à sa durée.

[101] Au soutien de sa demande, le Transporteur dépose une affirmation solennelle de monsieur Stéphane Verret, directeur - Commercialisation et affaires réglementaires, direction – Commercialisation et affaires réglementaires, pour la division Hydro-Québec TransÉnergie. Monsieur Verret allègue que la pièce pour laquelle le Transporteur demande un traitement confidentiel présente les prévisions de coûts ainsi que de besoins de transport et contient des renseignements à l'égard de Rio Tinto Alcan inc.

[102] Cette pièce contient des renseignements dont le traitement confidentiel a été ordonné par la Régie dans sa décision D-2014-145 et leur traitement confidentiel est toujours requis, en ce qu'elle contient des renseignements à caractère financier et commercial dont la divulgation publique serait préjudiciable. Ces informations sont considérées par le Transporteur comme étant des données confidentielles.

[103] Le Transporteur soumet que le caractère confidentiel des informations contenues à la pièce B-0018 devrait être reconnu et protégé par la Régie, comme ce fut le cas en pareilles circonstances par le passé.

[104] Par ailleurs, le Transporteur permet aux intervenants reconnus par la Régie d'avoir accès aux pièces confidentielles en souscrivant à un engagement de confidentialité et de non-divulgation qu'il soumettra.

[105] **Pour les motifs indiqués aux affirmations solennelles, la Régie accueille les demandes du Transporteur visant le traitement confidentiel des renseignements contenus aux pièces B-0018 et B-0028, sans restriction quant à leur durée.**

[106] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

ORDONNE au Transporteur de soumettre une preuve complémentaire, tel qu'indiqué aux sections 2.1 et 2.4 de la présente décision, aux paragraphes 10, 11, 34 et 36, **au plus tard le 22 septembre 2016 à 12 h;**

CIRCONSCRIT le cadre d'examen de la Demande, 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;

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

ACCUEILLE les demandes de traitement confidentiel du Transporteur et **INTERDIT** la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus aux pièces B-0018 et B-0028, sans limite quant à la durée;

ORDONNE aux participants de se conformer à l'ensemble des autres éléments décisionnels contenus dans la présente décision.

Marc Turgeon
Régisseur

Lise Duquette
Régisseur

Françoise Gagnon
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 et M^e Nicolas Dubé;

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

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

Hydro-Québec représentée par M^e Yves Fréchette;

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

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