

Par dépôt électronique, courriel et poste

Le 23 août 2016

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
Télec. : 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 2017
Votre dossier : R-3981-2016
Notre dossier : R052464 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 ») ;
- 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

La décision D-2016-123 mentionne ce qui suit :

« [6] Toute personne intéressée à participer à l'audience publique doit être reconnue comme intervenant. La demande d'intervention doit être transmise à la Régie et au Transporteur au plus tard le 17 août 2016, à 12 h, et doit contenir toutes les informations exigées au Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie (le Règlement) dont le texte est accessible sur le site internet de la Régie.

[7] Toute personne intéressée doit notamment indiquer la nature de son intérêt, les motifs à l'appui de son intervention, les enjeux sur lesquels elle désire intervenir, les conclusions qu'elle recherche ainsi que la manière dont elle entend faire valoir sa position, y incluant si elle désire faire entendre des témoins, notamment des témoins experts. Les demandes d'intervention devront tenir compte de la section 2.3 de la présente décision. » (Nous soulignons.)

Le paragraphe 7 précité s'appuie sur l'article 16¹ du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*². De nombreuses décisions de la Régie³ 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.⁴

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.

b. Sujets de l'audience

Le Transporteur rappelle que la présente demande vise à établir les tarifs et conditions des services de transport applicables pour l'année 2017. Considérant que la Régie a fixé l'audience du dossier R-3897-2014 relativement à l'établissement du mécanisme de réglementation incitative du Transporteur à compter du 24 avril 2017, que le dossier relatif à la politique d'ajouts au réseau de transport (dossier R-3888-2014, phase 2) est suspendu et que la demande relative au remplacement des disjoncteurs de modèle PK (dossier R-3968-2016) ainsi que le dossier R-3830-2012 sur les exigences techniques de raccordement au réseau de transport sont en cours, le Transporteur est d'avis qu'il

¹ Anciennement l'article 6 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*, (Décret 437- 2006).

² *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*, (Décret 1098-2014).

³ 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.).

⁴ Ibid., article 19.

serait inapproprié d'importer des sujets traités dans ces dossiers dans la présente demande.

De plus, le Transporteur est d'avis que 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. Enfin, le Transporteur considère souhaitable que les interventions demeurent centrées plutôt que d'ouvrir la porte à des examens à la portée non définie, ce qui complique la détermination des enjeux à être traités par chacun ainsi que le déroulement de l'audience.

Dans la décision procédurale D-2016-123, la Régie indique qu'elle statuera ultérieurement sur les enjeux sur lesquels elle entend se concentrer dans le cadre du présent dossier. Conséquemment, le Transporteur prie celle-ci de spécifier, dans cette décision ultérieure, que les intervenants au dossier auront à circonscrire leur participation sur les sujets retenus par elle.

Quant aux objectifs d'efficacité des processus d'audience recherchés par tous les participants, le Transporteur est d'avis qu'une identification précise des sujets à retenir et à exclure permettra de contribuer positivement au déroulement efficace du présent dossier.

Par ailleurs, le Transporteur a pris note de l'intérêt des intéressés à obtenir davantage d'explications sur la mise à niveau de la maintenance de 45 M\$, en lien avec le modèle de gestion des actifs. Afin d'y donner suite, le Transporteur propose la tenue d'une séance d'information sur ce sujet dans la semaine du 12 septembre ou à une autre date à être déterminée par la Régie une fois les intervenants reconnus et préférablement avant l'étape des demandes de renseignements.

c. Budgets de participation

La somme des budgets de participation déposés s'établit à près de 400 k\$. À titre de comparaison, dans la décision D-2016-046 rendue par la Régie dans le cadre de la demande tarifaire 2016 du Transporteur (dossier R-3934-2015), la Régie a accordé des frais de 153 k\$ sur un total demandé de 236 k\$. De même, dans la décision D-2015-058 portant sur la demande tarifaire 2015 du Transporteur (dossier R-3903-2014), la Régie a accordé, des frais de 176 k\$ sur un total demandé de 227 k\$.

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

Comme ce fut le cas pour sa demande d'intervention au dossier R-3934-2015, la présente demande d'intervention de l'AHQ-ARQ 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* »⁵.

L'AHQ-ARQ souhaite par ailleurs 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.

En ce qui concerne les indicateurs de performance et le balisage, le Transporteur rappelle que la Régie s'est dite maintes fois satisfaite des analyses produites⁶. Elle considère que les informations fournies, tels que présentées, sont utiles à l'évaluation de la performance du Transporteur. L'examen proposé par l'intéressé en ce qui a trait à ces sujets particuliers devrait donc être exclu de la présente demande.

Pour ce qui est des objectifs corporatifs, le Transporteur souligne que la Régie a reconnu que leur détermination demeure une prérogative de gestion, et que son rôle s'exerce au niveau des budgets qui y sont associés. Le Transporteur recommande donc que leur examen soit encadré en ce sens.

AQCIE-CIFQ

En ce qui a trait au budget de participation de l'AQCIE-CIFQ, l'intéressé prévoit 212 heures pour trois analystes, ce qui semble important compte tenu des sujets qu'il compte aborder.

EBM

Aux paragraphes 8 et 9 de sa demande d'intervention, EBM s'inquiète de l'augmentation du taux de pertes de transport et considère soumettre une preuve démontrant l'évolution des taux de perte de transport dans les autres juridictions de même que les différences importantes entre l'évolution du taux de pertes de transport du Transporteur comparativement aux autres indicateurs de performance.

Le Transporteur mentionne qu'EBM a également traité du taux de pertes de transport dans le dossier R-3934-2015. Dans la décision D-2016-029, paragraphes 345 et 346, la Régie a conclu que le taux de pertes proposé par le Transporteur est calculé conformément à la décision D-2009-015⁷ et qu'elle juge satisfaisantes les explications du Transporteur à l'égard de la hausse du taux de pertes de transport. En fait, dans la décision D-2009-015, la Régie avait déjà prévu la prise en compte de l'évolution du taux de pertes, en considérant que la méthode qu'elle a retenue permettra de refléter la tendance récente des pertes sur le réseau, que le taux moyen se corrigera alors de

⁵ Demande d'intervention de l'AHQ-ARQ, paragraphes 15 et 19.

⁶ Décision D-2016-029, paragraphes 58 et 69 (dossier R-3934-2015), 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).

⁷ Dossier R-3669-2008 (Demande tarifaire 2009 du Transporteur), section 12.2.

lui-même et qu'une période de trois ans permet de ne pas trop s'éloigner de l'année témoin. Ainsi, comme la Régie l'a précisé dans la décision D-2015-157 au dossier R-3934-2015, 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.

Le Transporteur a précisé, dans le dossier R-3934-2015, tel qu'il est indiqué dans la décision D-2016-029, que plusieurs facteurs peuvent concourir à influencer les pertes de transport réelles, dont la charge transitée, la configuration du réseau et le mode d'exploitation du réseau. Ces divers éléments, avec lesquels composent différemment les réseaux voisins, font en sorte qu'il est difficile, voire inutile, de comparer la performance des différents réseaux entre eux. En outre, le taux de pertes de transport ne fait pas partie des indicateurs de performance reconnus par la Régie, de sorte que l'examen de l'évolution du taux de pertes de transport comparativement à ceux-ci ne semble pas une mesure appropriée, notamment puisque les indicateurs tiennent compte de données et critères adaptés à ceux-ci.

Par ailleurs, à son budget de participation, EBM présente 141 heures pour les services de deux procureurs ce qui est de beaucoup supérieur à la moyenne d'heures budgétées pour les travaux des procureurs des autres intéressés.

Le Transporteur souligne également que l'intéressé EBM retient la même firme et les mêmes procureurs que l'intéressé NEMC. Or, NEMC, à son budget de participation, prévoit 160 heures pour les services de la même firme et procureurs, soit le nombre le plus important d'heures budgétées pour les travaux des procureurs parmi l'ensemble des intéressés au présent dossier.

Ainsi, la même firme et les mêmes procureurs demandent un budget global de 300 heures de représentation pour les intéressés EBM et NEMC dans le présent dossier. Avec égards, le présent dossier ne comporte aucun aspect juridique d'une envergure telle qui puisse justifier de pareils budgets pour des services juridiques de la part des intéressés précités.

FCEI

À son budget de participation, la FCEI présente, comme dans ses demandes d'intervention antérieures, des honoraires pour son procureur à 375 \$/heure (comparativement au *Guide de paiement des frais 2012* à 255 \$/heure pour un avocat senior externe).

Or, dans la décision D-2016-046⁸, la Régie a jugé que le taux horaire majoré demandé par l'intervenant pour les honoraires de son avocat principal était déraisonnable. Elle retient plutôt, aux fins du calcul des frais admissibles, le taux horaire externe maximum pour un avocat senior prévu à l'article 22 du Guide. Compte tenu de ce qui précède, le Transporteur s'en remet à la Régie quant à l'admissibilité du taux horaire majoré du

⁸ Dossier R-3934-2015 (Demande tarifaire 2016 du Transporteur), paragraphe 29.

procureur de la FCEI sous réserve de ses commentaires à l'étape des demandes de remboursement de frais.

GRAME

Au paragraphe 12 de sa demande d'intervention, le GRAME souhaite traiter de nouveau des procédures de raccordement pour les petites centrales. 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* réfèrent déjà au raccordement de centrales, notamment, et ils seront mis à jour dans un dossier tarifaire distinct, selon les indications de la Régie dans la décision D-2016-127. Dans cette dernière décision, la Régie a approuvé, entre autres, les exigences techniques de raccordement au réseau de transport applicables aux centrales de 1,0 MW et plus, dans le cadre du dossier R-3830-2012 qui demeure en cours. Ce sujet a été exclu du dossier R-3934-2015 selon la décision D-2015-157, paragraphe 32, car la Régie considérait qu'il est relié au dossier R-3830-2012. Par conséquent, ce sujet devrait être rejeté.

Aux paragraphes 13 à 15 de sa demande d'intervention, le GRAME souhaite traiter d'« échanges de puissance sur une base saisonnière et marché de l'exportation ». Le Transporteur rappelle que le GRAME a également traité des échanges d'électricité dans le dossier R-3934-2015. Toutefois, la Régie a jugé, dans la décision D-2016-046, que la participation de l'intervenant a été peu utile à ses délibérations et que ses recommandations étaient basées sur une preuve peu concluante.

Aux paragraphes 19 et 20 de sa demande d'intervention, le GRAME produit des énoncés relatifs au dossier des disjoncteurs PK. Or, ces énoncés sont sans rapport avec la preuve produite par le Transporteur dans le cadre du dossier R-3968-2016 précité, actuellement sous examen par la Régie. De là, les conclusions recherchées par l'intéressé sont hors cadre et sans fondement. Par conséquent, ce sujet devrait être rejeté.

Au paragraphe 22 de sa demande d'intervention, le GRAME entend, une nouvelle fois, intervenir sur le nombre de litres déversés accidentellement. Or, la Régie, dans sa décision D-2014-162, indiquait ce qui suit :

[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 questionne la pertinence d'aborder de nouveau ce sujet dans le présent dossier.

Au paragraphe 23 de sa demande d'intervention, le GRAME « *entend également analyser le projet de surveillance Imagine, soit la stratégie de maintenance du réseau visant à réduire le coût des interventions et le temps d'indisponibilité des installations, et cela, en lien avec la demande portant sur l'amélioration de la maintenance. Le GRAME constate que bien que ce projet n'apparaît plus dans le suivi déposé par Transporteur à la pièce B-0008 portant sur les investissements porteurs d'efficience, il est d'avis que ces deux enjeux (maintenance ciblée et surveillance des équipements) sont étroitement liés et complémentaires* ».

Or, la Régie, dans la décision D-2015-017⁹, demande au Transporteur de lui faire part, le cas échéant, de développements à venir notamment en lien avec ce projet. Comme le Transporteur n'a fait part d'aucun nouveau développement dans le présent dossier relativement au projet IMAGINE, il considère que ce sujet doit être exclu du dossier.

Le Transporteur note, de plus, que l'intéressé se dit d'accord avec le besoin d'adapter la stratégie de maintenance ciblée à l'état du parc d'actifs¹⁰ et relève ses préoccupations à l'égard de la détérioration potentielle des équipements de transformation¹¹.

SÉ-AQLPA

Dans sa demande d'intervention, SÉ-AQLPA souhaite, une nouvelle fois, aborder la question des indicateurs de performance afin, dit-il, de les raffiner et bien identifier leur rôle, 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-2015-157¹², 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.* » Ainsi, le Transporteur est d'avis que ce sujet devrait être exclu de l'étude de la présente demande.

Le Transporteur note, de plus, que SÉ-AQLPA partage certaines inquiétudes exprimées dans sa demande sur la hausse des risques en maintenance et en pérennité compte tenu du rythme actuel des activités en maintenance. Cet intéressé s'inquiète également des effets des réductions appliquées par la Régie, dans la décision D-2016-029, sur les superficies des emprises entretenues, notamment, ainsi que des effets de la recherche d'une meilleure efficience sur la qualité de la gestion des actifs et autres travaux de maintenance préventive.

⁹ Dossier R-3903-2014 (Demande tarifaire 2015 du Transporteur), paragraphe 63.

¹⁰ Demande d'intervention du GRAME, paragraphe 21.

¹¹ *Ibid*, paragraphe 30.

¹² Dossier R-3934-2015 (Demande tarifaire 2016 du Transporteur), paragraphe 43.

Quant au souhait de l'intéressé d'examiner l'optimalité de « la stratégie nouvelle du Transporteur de privilégier les ajouts au réseau par raccordements en dérivation plutôt que par « bouclage » aux postes (pour supporter le concept nouvellement choisi de lignes énormes à 120 kV à double conducteurs) », 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, et ce depuis plusieurs décennies. Dans d'autres circonstances, le raccordement par bouclage peut être privilégié. Il en est de même pour ce qui est des lignes à 120 kV à conducteurs en faisceau double, très peu nombreuses sur le réseau, car utilisées dans des conditions particulières. Dans ce contexte, le Transporteur s'interroge sur la pertinence de l'exercice proposé par l'intéressé 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 présente demande.

Par ailleurs, SÉ-AQLPA allègue s'inquiéter quant à la « méthodologie du calcul de la contribution du Distributeur pour les ajouts au réseau ». Le Transporteur rappelle qu'à la demande de la Régie, l'évaluation de la contribution requise du Distributeur pour chacune des années historique, de base et témoin projetée est présentée dans les demandes tarifaires depuis plusieurs années, et ce, sous le format que la Régie a retenu. De plus, l'établissement de la contribution du Distributeur, y compris le partage des coûts entre différents clients du service de transport et l'attribution des coûts entre différentes catégories d'investissement, sont des sujets faisant partie du dossier R-3888-2014, dont l'étude de la phase 2 a été suspendue *sine die* par la Régie. Par conséquent, le Transporteur est d'avis que le présent dossier n'est pas le forum approprié afin de traiter de la méthode de calcul de la contribution du Distributeur ni du format de présentation de cette contribution. Ces sujets devraient donc être écartés.

En ce qui a trait à son budget de participation, l'intéressé présente 240 heures pour trois analystes, ce qui est près du double de la moyenne d'heures des analystes des autres intéressés. Encore cette année, cet intéressé présente le budget le plus élevé de tous les intéressés au dossier.

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

Yves Fréchette

c.c. Intéressés (par courriel seulement)