

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2017-107

R-4012-2017

21 septembre 2017

PRÉSENTS :

Marc Turgeon

Françoise Gagnon

Louise Pelletier

Régisseurs

Hydro-Québec

Demanderesse

et

Personnes intéressées dont les noms apparaissent ci-après

Décision procédurale – Cadre d'examen du dossier, 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 2018

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, Centre des Énergies Renouvelables (Énergie Cap-Chat Inc.) et Groupe d'Initiatives et de Recherches Appliquées au Milieu (SÉ-CÉR-GIRAM).

LISTE DES DÉCISIONS

Décision	Dossier	Nom du dossier
D-2002-95	R-3401-98	Audience relative à la modification des tarifs de transport d'électricité
D-2005-50	R-3549-2004 et R-3557-2004	Demande relative à la modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec au 1 ^{er} janvier 2005 et Demande d'autorisation du budget des investissements 2005 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars
D-2014-035	R-3823-2012	Demande relative à la modification des tarifs et conditions des services de transport d'électricité pour les années 2013 et 2014
D-2014-145	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.
D-2015-130	R-3934-2015	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec au 1 ^{er} janvier 2016
D-2015-209	R-3888-2014 Phase 1	Demande de modification de la politique d'ajouts au réseau de transport
D-2016-029	R-3934-2015	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec au 1 ^{er} janvier 2016
D-2017-021	R-3981-2016	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1 ^{er} janvier 2017
D-2017-085	R-4012-2017	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec pour l'année 2018
D-2017-090	R-4006-2017	Demande du Transporteur pour la création d'un compte de frais reportés relatif au remplacement d'un automatisme de sauvegarde et des systèmes de contrôle et d'acquisition de données du réseau de transport

1. DEMANDE

[1] Le 1^{er} août 2017, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie), en vertu des articles 25, 31, 32, 48, 49, 50 et 164.1 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi), une demande relative à la modification des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (Tarifs et conditions) pour l'année 2018 (la Demande).

[2] Le 9 août 2017, la Régie rend sa décision procédurale D-2017-085² portant sur l'avis public et l'établissement du calendrier relatif aux demandes d'intervention.

[3] Ce même jour, l'avis est publié sur les sites internet et OASIS du Transporteur ainsi que sur le site internet de la Régie. Le 12 août 2017, il est publié dans les quotidiens *Le Devoir*, *Le Droit*, *Le Nouvelliste*, *La Presse*, *Le Quotidien*, *Le Soleil*, la *Tribune* et *The Gazette*.

[4] Du 16 au 23 août 2017, 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-CÉR-GIRAM.

[5] Le 28 août 2017, le Transporteur transmet ses commentaires sur ces demandes d'intervention, auxquels les personnes intéressées répliquent le 31 août 2017.

[6] Le 1^{er} septembre 2017, SÉ-CÉR-GIRAM dépose une demande d'intervention révisée.

[7] Le 11 septembre 2017, la Régie annonce la tenue d'une séance de travail pour le 22 septembre 2017.

[8] Le 12 septembre 2017, la Régie transmet sa demande de renseignements (DDR) n° 1 au Transporteur.

¹ [RLRQ, c. R-6.01.](#)

² [Décision D-2017-085.](#)

[9] Le 18 septembre 2017, SÉ-CÉR-GIRAM dépose des précisions sur sa demande d'intervention.

[10] 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-0022 et B-0032.

2. CADRE D'EXAMEN DU DOSSIER

[11] Compte tenu de la preuve du Transporteur et après examen des demandes d'intervention soumises, des commentaires du Transporteur et des répliques des personnes intéressées à cet égard, la Régie apporte les précisions suivantes sur certains enjeux au dossier.

2.1 ORGANIGRAMMES ET AJUSTEMENTS ORGANISATIONNELS

[12] La preuve du Transporteur fait état de nouveaux ajustements organisationnels à la division Hydro-Québec TransÉnergie, réalisés en juin 2017 et à venir à l'automne 2017³.

[13] Le Transporteur mentionne que les impacts des ajustements réalisés sont pris en compte dans les revenus requis de 2017 et 2018.

[14] EBM et NEMC souhaitent interroger le Transporteur et émettre des commentaires, le cas échéant, sur les ajustements organisationnels du 22 juin 2017 afin d'évaluer l'impact potentiel de ces changements sur les tarifs de service de transport d'électricité, sur le Code de conduite du Transporteur et sur le principe de la séparation fonctionnelle.

[15] Le Transporteur soutient que le sujet de la séparation fonctionnelle fut largement examiné dans le cadre de la phase 2 du dossier R-3981-2016 et suggère de ne pas l'aborder de nouveau dans le présent dossier.

³ Pièce [B-0006](#), p. 7.

[16] La Régie partage en partie l'avis du Transporteur et n'entend pas entreprendre de nouveau le débat sur le principe de la séparation fonctionnelle dans le présent dossier.

[17] Toutefois, les précisions sur les ajustements entrepris et à venir, notamment en matière d'objectifs poursuivis, d'impacts sur le revenu requis et, le cas échéant, sur le respect du Code de conduite, font partie du cadre d'examen.

[18] La Régie note que la preuve au dossier ne lui permet pas de porter une appréciation adéquate sur les ajustements organisationnels qui ont eu lieu à TransÉnergie. C'est en ce sens qu'un organigramme détaillé de la Direction générale a été requis par la Régie dans sa DDR n° 1.

[19] Par ailleurs, le Transporteur mentionne un transfert de la responsabilité de l'application du Code de conduite, depuis le 20 juin 2017, du Directeur Commercialisation et réglementation au Directeur Gouvernance et stratégies d'affaires. Il demande, à cet égard, une modification à certaines dispositions du Code de conduite, des Tarifs et conditions et de la procédure de traitement des plaintes.

[20] **La Régie retient ce sujet dans le présent dossier.**

2.2 EFFICIENCE

[21] En matière d'efficience, la Régie accordera, dans le cadre du présent dossier, un intérêt particulier aux éléments de suivis des exigences suivantes formulées dans sa décision D-2017-021 :

« [68] Elle [la Régie] requiert du Transporteur qu'il dépose, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, une preuve comportant les éléments de suivi proposés par le Transporteur en audience, à savoir :

- *un suivi de l'évolution des IF [indisponibilités forcées] au 31 décembre 2016;*
- *un rapport reflétant l'état d'avancement de la mise en œuvre de la maintenance additionnelle au cours de six premiers mois de 2017;*

- *une analyse coûts-bénéfices de la maintenance additionnelle sur 10 ans, basée sur une quantification des coûts évités par la réduction des IF, en identifiant les hypothèses méthodologiques et les résultats de l'analyse.*

[...]

[70] La Régie ordonne au Transporteur d'entreprendre le développement d'un indicateur IF prenant en compte l'impact sur le réseau et la durée des IF, pour la période de 2010 à 2016. Elle lui ordonne également de fournir, dans le cadre du prochain dossier tarifaire les données de base et les résultats du calcul reflétant le degré de corrélation avec le niveau de risque »⁴.

[22] La Régie souhaite une meilleure compréhension de la preuve au dossier⁵. Tel que prévu dans sa lettre du 11 septembre 2017⁶, elle tiendra une séance de travail à cet effet au cours de laquelle elle s'attend à ce que le Transporteur réponde aux préoccupations qu'elle a formulées.

Rentabilité de spécifications techniques normalisées pour les familles d'équipement

[23] Dans sa décision D-2017-021, la Régie réitère l'exigence suivante :

« [115] Elle [la Régie] réitère donc la demande formulée dans sa décision D-2016-029 et s'attend à ce que le Transporteur, dans son prochain dossier tarifaire, appuie son allégation, par des études et des chiffres à l'appui démontrant que les bénéfices dégagés par la standardisation des équipements sont supérieurs aux coûts engendrés par cette dernière, notamment en ce qui a trait à la mise en place d'équipements qui, en raison de cette standardisation, possèdent des spécifications supérieures à celles qui seraient requises par un projet »⁷.

[24] L'AHQ-ARQ prévoit questionner le Transporteur sur la rentabilité de spécifications techniques normalisées pour les familles d'équipement autres que celle des sectionneurs.

⁴ Décision [D-2017-021](#), p. 27.

⁵ Pièces [B-0007](#), [B-0008](#) et [B-0009](#).

⁶ Pièces [A-0005](#) et [A-0006](#).

⁷ Décision [D-2017-021](#), p. 35.

[25] Le Transporteur fait valoir que sa preuve sur le sujet a pour objet de démontrer la rentabilité économique de l'application de ce concept en prenant, pour exemple, la famille des sectionneurs et que sa preuve n'a été réalisée que pour répondre à une demande spécifique de la Régie à cet égard.

[26] La Régie considère que la preuve au dossier, en suivi de son ordonnance formulée dans ses décisions D-2017-021⁸ et D-2016-029⁹, pourra faire l'objet de questionnements, le cas échéant. Elle rappelle que cette exigence visait essentiellement à obtenir une quantification des bénéfiques en regard des coûts supplémentaires associés à cette standardisation des équipements. Elle ne juge pas utile de requérir de complément de preuve du Transporteur pour les familles d'équipement autres que celle des sectionneurs, compte tenu du contexte spécifique dans lequel son ordonnance s'inscrivait. **La rentabilité de spécifications techniques normalisées pour les familles d'équipement autres que celle des sectionneurs est donc exclue du présent dossier.**

2.3 INDICATEURS DE PERFORMANCE, OBJECTIFS CORPORATIFS ET BALISAGE

[27] Certains intéressés souhaitent intervenir sur les indicateurs de performance, les objectifs corporatifs et le balisage.

[28] 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 des indicateurs de performance 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.

[29] 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, les indicateurs existants est exclue du présent dossier.

⁸ [Page 35](#), par. 115.

⁹ [Page 28](#), par. 212.

[30] En ce qui a trait aux objectifs corporatifs, la Régie rappelle que leur détermination demeure une prérogative de gestion du Transporteur et que le rôle de la Régie s'exerce au niveau des budgets qui y sont associés¹⁰. Néanmoins, la preuve déposée par le Transporteur sur le sujet pourra faire l'objet de questionnements, le cas échéant.

2.4 PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES, CONVENTIONS, MÉTHODES ET PRATIQUES COMPTABLES

Modalités de disposition du compte de frais reportés lié au dossier R-4006-2017

[31] Le Transporteur demande l'approbation de modalités de disposition du compte de frais reportés (CFR) demandé dans le dossier R-4006-2017 relatif au remplacement d'un automatisme de sauvegarde et des systèmes de contrôle et d'acquisition de données du réseau de transport.

[32] Il mentionne avoir comptabilisé un montant à titre de CFR hors base de tarification, sur la base de la projection des charges pour l'année de base 2017, plus intérêts, et en a disposé le solde dans ses revenus requis de l'année 2018.

[33] La Régie a rejeté la demande de CFR dans sa décision D-2017-090, rendue le 22 août 2017 :

« [56] Par conséquent, la Régie rejette la demande de création d'un CFR, hors base de tarification et portant intérêts, relatif aux travaux d'analyse préliminaire en vue du remplacement de l'automatisme RPTC et des systèmes SCADA, afin d'y comptabiliser les frais réels engagés à cette fin en 2017, à compter de la date de dépôt de la Demande »¹¹.

[34] En conséquence, la Régie exclut du présent dossier la demande du Transporteur liée aux modalités de disposition du CFR demandé dans le dossier R-4006-2017 relatif au remplacement d'un automatisme de sauvegarde et des systèmes de contrôle et d'acquisition de données du réseau de transport.

¹⁰ Décision [D-2014-035](#), p. 35.

¹¹ Décision [D-2017-090](#), p. 17.

[35] **Elle ordonne au Transporteur d'apporter les modifications en conséquence dans sa preuve déposée dans le présent dossier, au plus tard le 16 octobre 2017 à 12 h.**

Compte d'écart – norme ASC 715

[36] En ce qui a trait à la norme ASC 715, la Régie précise que toutes les questions liées aux méthodes comptables découlant de ces modifications sont examinées au dossier R-4009-2017. La quantification des impacts que de tels changements peuvent entraîner y est aussi traitée. Le cas échéant, le Transporteur ajustera son dossier tarifaire en fonction de la décision qui sera rendue dans le dossier R-4009-2017.

[37] Dans le présent dossier, des clarifications pourront être apportées en vue de concilier les données du présent dossier avec le dossier R-4009-2017.

[38] **Au présent dossier, la Régie limite l'examen de la norme ASC 715 à la disposition des impacts tarifaires qui découleront de la décision qui sera rendue dans le dossier R-4009-2017. Tout autre enjeu lié à ce sujet est exclu du présent dossier.**

2.5 BASE DE TARIFICATION

[39] L'AQCIE-CIFQ constate qu'une contribution financière de 976,8 M\$ est à venir en 2020 relativement aux investissements mis en service pour l'intégration de la production des centrales du complexe La Romaine. Il s'interroge sur le bien-fondé, pour le Transporteur d'une part, d'amortir des investissements pour lesquels, notamment, il sera remboursé sans égard à l'amortissement cumulé et, d'autre part, de recevoir un rendement à leur égard. L'intéressé compte examiner cette question et formuler les recommandations qu'il jugera pertinentes.

[40] Le Transporteur s'oppose à l'inclusion de ce sujet au présent dossier. S'appuyant sur certaines dispositions de la décision D-2005-50¹² et sur les exigences formulées dans le Guide de dépôt du Transporteur¹³, il soutient qu'il offre au présent dossier les démonstrations requises pour l'intégration, à la base de tarification, des actifs découlant du déploiement du projet de raccordement des centrales du complexe La Romaine.

¹² [Pages 50 à 52.](#)

¹³ [Guide de dépôt pour Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité](#), p. 16 et 17.

[41] Selon le Transporteur, des questions à l'égard des composantes du projet précité, qui entrent en service et qui sont utiles à sa réalisation, ainsi qu'à l'égard des coûts de réalisation sont recevables. Toutefois, cet exercice ne peut se transformer en une révision déguisée de décisions antérieures de la Régie, du cadre réglementaire ou des principes réglementaires, conventions, méthodes et pratiques comptables qui gouvernent le traitement des mises en service des projets pour inclusion à la base de tarification de l'année 2018.

[42] Le Transporteur réfère également à la décision D-2015-209¹⁴, dans laquelle la Régie a retenu, de manière prospective, des modalités d'établissement et de versement de la contribution des ajouts au réseau. Le projet lié à l'intégration de la production des centrales du complexe La Romaine est donc exclu de l'application de ces modalités. Le Transporteur rappelle que la pratique actuelle est d'exiger le versement de la contribution du client lorsque le montant réel pour les ajouts au réseau est connu, soit lors de la mise en service finale du projet¹⁵. Il ajoute que le projet a été autorisé en 2011 et que ses mises en service partielles ont été reconnues dans les demandes tarifaires précédentes.

[43] En réplique, l'AQCIE-CIFQ soutient ce qui suit :

« Contrairement à ce que le Transporteur laisse entendre, les intervenants soulignent que leur intention n'est pas de contester le caractère utile des investissements de transport mis en service dans le cadre du projet La Romaine. [...] Ce n'est pas du tout ce qui est en jeu ici : une fois l'actif reconnu utile pour être inclus dans la base de tarification, doit-il l'être selon le montant complet incluant la portion que le Transporteur n'investit pas? Si un tiers doit payer une contribution pour cet actif, mais ne la paie pas immédiatement, il importe de déterminer qui doit supporter les coûts financiers du délai à payer la contribution et de quelle manière ces coûts doivent être établis. C'est la question d'importance dont il s'agit ici »¹⁶.

[44] L'AQCIE-CIFQ fait également valoir que, par sa décision D-2015-209, la Régie a statué sur les modalités d'établissement et de versement de la contribution pour des ajouts au réseau, mais n'a pas disposé du traitement réglementaire d'une contribution qui serait versée plusieurs années après les mises en service. Il précise que l'enjeu soulevé a trait au traitement réglementaire du montant de la contribution, qui pourrait être pris en compte,

¹⁴ [Page 141](#), par. 587.

¹⁵ Décision [D-2015-209](#), p. 137, par. 566.

¹⁶ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0004](#), p. 2.

indépendamment du moment où cette contribution est versée. Il cite, comme exemple, que la contribution pourrait faire l'objet d'un compte à recevoir portant intérêts et qu'un montant créditeur équivalent pourrait être intégré à la base de tarification. Un tel traitement pourrait éviter d'augmenter temporairement les revenus requis du Transporteur et assurer une plus grande stabilité du tarif.

[45] La Régie permet à l'AQCIE-CIFQ d'aborder la question du traitement réglementaire de la contribution financière de 976,8 M\$. À la lumière des représentations du Transporteur, elle constate que ce sujet pourrait soulever certaines questions juridiques qui pourront être traitées, le cas échéant, dans le cadre du présent dossier.

[46] NEMC souhaite aborder l'impact de l'intégration, à la base tarifaire, de la mise en service de projets d'investissement autorisés et à venir.

[47] La Régie, aux fins de la détermination de la base de tarification, limite l'examen des mises en service à celles projetées pour l'année témoin 2018.

2.6 PLANIFICATION DU RÉSEAU

[48] La Régie entend examiner les sujets usuels traités dans le cadre de la planification du réseau.

[49] Elle n'abordera pas, dans le présent dossier, les éléments méthodologiques de la planification du réseau.

[50] Elle procèdera, en particulier, au suivi de sa décision D-2017-021 lié au critère de la pointe exceptionnelle¹⁷.

[51] En ce qui a trait à la définition de la catégorie d'investissement Maintien et amélioration de la qualité de service (Maintien et amélioration), la Régie constate que la proposition du Transporteur précise que la réduction des pertes électriques constitue une des activités d'investissement de cette catégorie¹⁸.

¹⁷ Décision [D-2017-021](#), p. 107, par. 439.

¹⁸ Pièce [B-0030](#), p. 40.

[52] EBM et NEMC comptent traiter de l'impact que pourrait avoir cette nouvelle définition sur celle de la catégorie Croissance des besoins de la clientèle (Croissance), ainsi que des autres impacts tarifaires potentiels liés à cette définition. Ces intéressées considèrent l'opportunité de référer à la question des pertes de transport pour ce type d'investissement.

[53] NEMC précise que la prise en compte de l'impact sur les pertes de transport des investissements liés à la catégorie Maintien et amélioration pourrait impliquer un ajustement similaire et cohérent à la définition de la catégorie d'investissement Croissance.

[54] Le Transporteur est d'avis que le sujet formulé par EBM et NEMC doit être écarté. Il soutient que l'impact sur la définition de la catégorie Croissance, ainsi que les autres impacts tarifaires potentiels, dépassent le cadre prévu par la décision D-2017-021 et celui de sa preuve. Il rappelle que la décision D-2002-95¹⁹ mentionne qu'il est équitable que tous les clients contribuent au paiement des ajouts au réseau de la catégorie Maintien et amélioration et qu'aucun élément de la preuve qu'il soumet au présent dossier ne modifie ce principe.

[55] La Régie juge que le sujet portant sur la définition de la catégorie Maintien et amélioration pourrait avoir des répercussions sur les autres catégories d'investissement, dont la catégorie Croissance. De ce fait, elle considère que le forum le plus approprié pour en faire l'examen est le dossier lié à la Modification à la politique d'ajouts au réseau de transport. **En conséquence, la Régie exclut le sujet du présent dossier et le transfère à la phase 2 du dossier R-3888-2014.**

Investissements et mises en service projetés sur un horizon de 10 ans

[56] Les investissements et les mises en service projetés sur un horizon de 10 ans constituent un sujet récurrent et pertinent aux dossiers tarifaires du Transporteur. Le sujet fait partie du cadre de la présente audience. Toutefois, la Régie juge utile d'apporter les précisions suivantes sur ce sujet.

[57] La Régie constate que NEMC prévoit intervenir, notamment, sur les hypothèses utilisées par le Transporteur pour la planification des projets d'investissement liés à de

¹⁹ [Page 297.](#)

nouvelles interconnexions, en vue de s'assurer que ces projets d'investissement respectent le principe de neutralité tarifaire.

[58] Le Transporteur soutient que le sujet dépasse le cadre du présent dossier. Selon le cas, si l'un ou l'autre des projets se matérialise, il fera l'objet d'une demande d'autorisation d'investissements, selon le cadre réglementaire applicable.

[59] La Régie constate qu'un seul projet d'interconnexion est prévu sur l'horizon 2027²⁰ et qu'il a déjà fait l'objet d'un examen sous l'article 73 de la Loi. Elle juge ainsi que la question soumise par NEMC manque de connexité avec le présent dossier et s'avère prématurée. **En conséquence, elle exclut l'enjeu proposé par NEMC du présent dossier.**

2.7 COMMERCIALISATION

Relations commerciales avec la clientèle

[60] EBM et NEMC comptent traiter de la commercialisation des services de transport et, plus particulièrement, des améliorations apportées à la méthode d'information soumise par le Transporteur à ses clients *a posteriori* en lien avec les objectifs de l'article 13.6 des Tarifs et conditions. Elles souhaitent pouvoir proposer des modifications additionnelles au mécanisme d'information mis en place en conformité avec l'article 13.6 des Tarifs et conditions.

[61] Le Transporteur soutient que ces intéressées confondent son service à la clientèle et le processus d'audience publique pour la détermination des tarifs. L'information à traiter est déjà publiée sur le site OASIS.

[62] Dans le présent dossier, la Régie effectuera un suivi de sa décision D-2017-021. Elle rappelle le contenu de son ordonnance :

« [471] [...] La Régie ordonne au Transporteur de lui faire rapport, dans son prochain dossier tarifaire, des améliorations apportées à la méthode

²⁰ Pièce [B-0030](#).

d'information a posteriori présentée dans le cadre du présent dossier, en lien avec les objectifs de l'article 13.6 des Tarifs et conditions »²¹.

[63] La Régie comprend que l'intervention d'EBM et NEMC sur le sujet porte, exclusivement, sur l'examen de la preuve soumise par le Transporteur et s'inscrit dans le cadre strict du suivi de la disposition précitée. Si tel n'est pas le cas, ces intéressées devront ajuster le contenu de leurs représentations en conséquence.

Nouvelles pratiques d'affaires

[64] EBM et NEMC souhaitent s'assurer que les nouvelles pratiques, liées à l'avis A-2017-06-19 intitulé « Période d'essai de supplantation de réservation dans le démo OASIS » et à l'avis A-2017-07-10 intitulé « Fin de la période d'essai de supplantation de réservation », répondent aux standards de l'industrie, incluant les modifications à venir.

[65] Le Transporteur invoque le caractère commercial du sujet qui relève, selon lui, directement et exclusivement de son service à la clientèle, et qui a trait à la gestion des transactions courantes sur le réseau de transport.

[66] La Régie retient des propos du Transporteur que EBM et NEMC ont été contactées afin de leur expliquer qu'il s'agit de l'automatisation des règles de la North American Energy Standards Board (NAESB) déjà appliquées et non pas d'une nouvelle pratique d'affaires.

[67] La Régie ne retient pas cet enjeu soulevé par EBM et NEMC au présent dossier.

Processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau

[68] Dans sa décision D-2017-021, la Régie s'exprimait comme suit sur le processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau (le Processus) :

²¹ Décision [D-2017-021](#), p. 113, par. 471.

« [484] Enfin, la Régie constate qu'un enjeu important demeure quant à la confidentialité des informations. Toutefois elle observe que des discussions ont été amorcées entre le Transporteur et NEMC sur cet enjeu [note de bas de page omise]. Elle n'a donc pas à se prononcer sur celui-ci dans l'immédiat.

[485] La Régie ordonne au Transporteur de lui faire rapport, lors de son prochain dossier tarifaire, des développements survenus sur l'enjeu de la confidentialité des informations tant en ce qui a trait à la portée de l'entente de confidentialité que de la production de procès-verbaux des rencontres, dans le cadre du Processus »²².

[69] La Régie constate que le Transporteur a donné suite à sa demande visant à l'informer des développements « survenus sur l'enjeu de la confidentialité des informations tant en ce qui a trait à la portée de l'entente de confidentialité que de la production de procès-verbaux des rencontres ».

[70] La Régie est d'avis que toute nouvelle proposition relative au Processus lui-même déborde du cadre du présent dossier. Pour tout sujet en lien avec le Processus, elle encourage NEMC et tout participant à échanger avec le Transporteur et à émettre leurs commentaires avant de les soumettre, le cas échéant, dans le cadre d'un dossier tarifaire.

[71] **En conséquence, la Régie exclut ce sujet du cadre d'examen du présent dossier.**

2.8 TAUX DE PERTES

[72] L'AHQ-ARQ et EBM cherchent à obtenir des précisions sur l'augmentation de 3,4 % du taux des pertes de transport entre 2015 et 2016.

[73] Selon les commentaires du Transporteur ayant trait à la demande d'intervention de l'AHQ-ARQ, cette question apparaît peu pertinente et prématurée, compte tenu des décisions D-2016-029²³ et D-2017-021²⁴. En suivi de cette dernière décision, il prévoit déposer une étude dans le cadre de son dossier tarifaire 2019.

²² Décision [D-2017-021](#), p. 116.

²³ [Page 83](#), par. 345 et 346.

²⁴ [Page 123](#), par. 521 à 523.

[74] Le Transporteur demande de ne pas retenir ce sujet dans le cadre du présent dossier et de réitérer les termes de la décision D-2017-021.

[75] La Régie prend acte du fait que le Transporteur prévoit déposer, lors du dossier tarifaire 2019, l'étude qu'elle a demandée dans le cadre de la phase 1 du dossier R-3981-2016. Elle rappelle que l'étude requise vise à expliquer et quantifier les facteurs influençant le taux de pertes actuel du réseau de transport.

[76] Elle considère, néanmoins, que l'explication de la hausse du taux de pertes constatée en 2016 est pertinente au présent dossier puisque, tel que mentionné par l'AHQ-ARQ, cette hausse est prise en compte dans la détermination des tarifs du Transporteur.

[77] En conséquence, la Régie retient au présent dossier l'examen de la hausse du taux de pertes observée en 2016.

3. DEMANDES D'INTERVENTION ET BUDGETS DE PARTICIPATION

3.1 COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

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

[79] La Régie rappelle que pour obtenir le statut d'intervenant, une personne intéressée doit, conformément aux articles 5, 6 et 8 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*²⁵ et à la satisfaction de la Régie, démontrer son intérêt à participer, sa représentativité et l'objectif qu'elle vise par son intervention. Dans son appréciation de la demande d'intervention, la Régie tient compte du lien entre les conclusions recherchées et l'intérêt de la personne intéressée. La demande d'intervention doit ainsi démontrer la

²⁵ [RLRQ, c. R-6.01, r. 4.1.](#)

pertinence de l'apport de la personne intéressée à l'étude du dossier, eu égard à son champ de compétence.

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

[81] Elle ordonne aux intervenants, le cas échéant, de fournir, **au plus tard le 28 septembre 2017 à 12 h**, une déclaration sous serment au soutien de leur demande d'intervention, comme indiqué 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.

[82] Quant aux sujets abordés par les intervenants, la Régie leur demande de tenir compte, dans le cadre de leur intervention, des précisions qu'elle a apportées à la section 2 de la présente décision à l'égard des enjeux circonscrits ainsi que des commentaires spécifiques qui suivent.

[83] 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, elle note les propos contenus dans la réplique de NEMC visant à ne 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 de NEMC et d'EBM dans ce dossier* »²⁷.

[84] Enfin, la Régie rappelle que, tel que prévu au *Guide de paiement des frais 2012*²⁸ (le Guide), lors de l'attribution des frais, elle jugera du caractère nécessaire et raisonnable des frais engagés et de l'utilité de la participation des intervenants à ses délibérations.

²⁶ Décision [D-2015-130](#), p. 5.

²⁷ Pièce [C-NEMC-0004](#), p. 6.

²⁸ [Guide de paiement des frais 2012](#).

3.2 COMMENTAIRES SPÉCIFIQUES

AHQ-ARQ

[85] L'AHQ-ARQ propose d'examiner :

- L'ensemble des dépenses du coût de service du Transporteur en parallèle avec les gains d'efficacité obtenus.
- Les besoins de maintenance additionnels en lien avec le modèle de gestion des actifs (MGA).
- Les investissements et mises en service projetés sur un horizon de 10 ans. L'intervenant entend, entre autres, interroger le Transporteur sur la démonstration du respect du critère de la pointe exceptionnelle et sur les effets positifs sur la planification du réseau de l'optimisation des limites de transit au cours des prochaines années.

[86] De manière générale, la Régie considère que l'intervention prévue par l'AHQ-ARQ est pertinente.

[87] Néanmoins, conformément à la section 2, la Régie ne permet pas à l'intervenant de faire des représentations sur la rentabilité de spécifications techniques normalisées pour les familles d'équipement autres que celle des sectionneurs.

AQCIE-CIFQ

[88] L'AQCIE-CIFQ prévoit :

- Mettre à jour son analyse de l'historique des valeurs autorisées et des valeurs réelles de différentes composantes des revenus requis et des mises en service du Transporteur, effectuée dans le cadre du dossier R-3981-2016, et faire des propositions à cet égard.
- Analyser les informations fournies par le Transporteur en matière de maintenance additionnelle. L'intervenant soutient que la comparaison

économique des scénarios sur la période de 10 ans doit notamment être basée sur des valeurs actualisées.

- Traiter des modalités de disposition du compte d'écarts hors base de tarification lié aux modifications de la norme ASC 715 traitant des avantages sociaux futurs, demandé dans le cadre du dossier R-4009-2017.
- Obtenir plus d'informations sur le suivi de la décision D-2017-021 en lien avec le critère de pointe exceptionnelle²⁹.
- Aborder la question du traitement réglementaire des contributions à venir, notamment celle liée au projet de raccordement des centrales du complexe La Romaine.

[89] La Régie est d'avis que l'intervention de l'AQCIE-CIFQ est ciblée et juge que les sujets qu'il prévoit traiter sont pertinents.

[90] Toutefois, en termes de budget, la Régie juge que le nombre d'heures d'analyse soumis par l'intervenant est beaucoup trop élevé, compte tenu de la portée de son intervention.

EBM et NEMC

[91] EBM et NEMC entendent interroger le Transporteur sur :

- la hausse tarifaire du tarif de service de transport point à point;
- la définition de la catégorie d'investissement Maintien et amélioration;
- les ajustements organisationnels survenus au sein du Transporteur le 22 juin 2017;
- la méthode d'information *a posteriori* en lien avec les objectifs de l'article 13.6 des Tarifs et conditions;
- les nouvelles pratiques liées aux avis A-2017-06-19 et A-2017-07-10.

²⁹ Décision [D-2017-021](#), p. 107, par. 439.

[92] Sur ce dernier point, compte tenu de la section 2 de la présente décision, la Régie ne permet pas aux intervenantes d'intervenir sur le sujet.

[93] Par ailleurs, elle leur demande de tenir compte des précisions apportées à la section 2 de la présente décision et d'ajuster la portée de leur intervention en conséquence.

EBM

[94] En ce qui a trait à la question des pertes de transport qu'EBM compte aborder, la Régie réfère aux précisions apportées à la section 2 et permet à l'intervenante de faire des représentations sur l'enjeu ainsi délimité afin de clarifier la preuve.

[95] Par ailleurs, la Régie juge que le budget de participation soumis par l'intervenante est très élevé, particulièrement pour ce qui est des honoraires d'avocat. Elle considère qu'une centaine d'heures pour l'avocat devrait être envisagée pour l'examen du dossier, tel que circonscrit.

FCEI

[96] La FCEI entend examiner les thèmes suivants :

- la base de tarification;
- les dépenses nécessaires à la prestation de service, notamment les charges nettes d'exploitation (CNE) en lien avec le centre de téléconduite et le centre de conduite du réseau et la maintenance additionnelle, les retraits d'actifs et les frais corporatifs;
- l'efficacité, notamment l'analyse du Transporteur et le rapport d'expertise de la firme Roland Berger;
- les principes comptables : compte d'écarts relatif aux modifications de la norme ASC 715 en 2019.

[97] La Régie est d'avis que l'intervention de la FCEI est ciblée. Sur le dernier sujet énuméré ci-dessus, elle renvoie l'intervenante à la section 2 de la présente décision.

GRAME

[98] Selon le GRAME, le Transporteur doit :

- Présenter le détail des effets des interruptions et de déclenchements sur la fiabilité du réseau, de même que sur l'environnement. Le GRAME soutient que l'indicateur environnemental portant sur le nombre de litres d'huile déversés ne permet pas de faire un lien entre les IF, les déversements et leurs coûts et le type d'équipement responsable.
- Identifier les catégories d'équipements à la source des défaillances, tout en faisant un lien direct avec les investissements requis en pérennité et les besoins en maintenance (préventive, ciblée et de correction).
- Présenter les impacts des défauts d'équipements sur les autres équipements et présenter les coûts additionnels en maintenance et, notamment, en coûts de remplacement d'équipements résultant de la croissance du taux de défaillance d'équipements.

[99] Le GRAME souhaite également obtenir de l'information ciblée sur les catégories d'équipements pouvant influencer l'indice de continuité de service (IC) et l'indicateur environnemental portant sur les déversements accidentels, les indicateurs de performance liés à la gestion des déversements accidentels dans l'environnement.

[100] Le GRAME souhaite des précisions sur l'impact des fuites d'huile des unités de mesures sur l'environnement et les coûts de récupération ainsi que sur le nombre de déversements résultant des transformateurs de mesure. Il prévoit, entre autres, produire une analyse basée sur les coûts/bénéfices sur les choix à faire entre la maintenance préventive et le remplacement des transformateurs de mesure.

[101] Le GRAME entend également examiner le budget spécifique de 8 M\$ pour la maintenance conditionnelle prioritaire.

[102] Selon le GRAME, le Transporteur doit fournir davantage de détails sur le niveau des capacités d'interconnexion en modes livraison et réception avec l'Ontario, eu égard aux besoins contenus dans l'entente signée entre le Québec et l'Ontario pour la période du 1^{er} janvier 2017 au 31 décembre 2023. L'intéressé souhaite, le cas échéant, évaluer les besoins d'investissements additionnels à venir.

[103] Le Transporteur précise, en ce qui a trait au rapport de la firme Roland Berger, que la conformité environnementale, bien qu'importante pour lui, n'a pas fait l'objet d'une quantification de sa part, par souci de conservatisme et de simplicité, et qu'étant donné le peu de bénéfices tangibles qu'une telle quantification pourrait susciter, l'exercice semble peu utile.

[104] Sur la question de l'interconnexion avec l'Ontario, le Transporteur soutient ne pas être partie à l'entente citée par le GRAME et qu'il répond aux besoins de transport de ses clients, selon leurs demandes et en fonction des disponibilités de son réseau.

[105] La Régie est d'avis que l'angle sous lequel le GRAME prévoit intervenir dans le cadre de la maintenance additionnelle n'apportera pas de plus-value directe quant à l'appréciation économique de l'enjeu. Il en est de même pour l'examen envisagé des CNE. La Régie retient les motifs exposés par le Transporteur en ce sens.

[106] Quant au sujet portant sur les catégories d'équipements pouvant influencer plus directement l'IC et l'indicateur environnemental, la Régie, à l'instar du Transporteur, considère que l'exercice proposé semble peu utile et ne le retient donc pas dans le présent dossier.

[107] En ce qui a trait aux besoins éventuels en projets d'investissement additionnels à venir, en lien avec les capacités de l'interconnexion avec l'Ontario, la Régie considère que ce sujet ne constitue pas un enjeu dans l'actuel dossier.

[108] **En conséquence, la Régie n'accorde pas le statut d'intervenant au GRAME.**

NEMC

[109] Outre les sujets énumérés ci-dessus, NEMC prévoit aborder :

- l'analyse coûts/bénéfices de la maintenance additionnelle et le calcul des bénéfices liés à la dégradation additionnelle des équipements évitée par la maintenance additionnelle sur 10 ans;
- l'impact de l'intégration à la base tarifaire de la mise en service de projets d'investissement autorisés et à venir;
- les éléments composant la stratégie de planification du réseau de transport quant aux différentes demandes d'investissement, notamment en ce qui a trait aux nouvelles interconnexions.

[110] La Régie demande à NEMC d'ajuster son intervention en fonction des précisions apportées à la section 2 de la présente décision.

[111] Enfin, la Régie juge que le budget demandé par l'intervenante est disproportionné. Elle considère qu'une certaine d'heures pour l'avocat devrait être envisagée pour l'examen du dossier, tel que constitué. Pour ce qui est de l'analyse, la Régie juge que le nombre d'heures prévu est également très élevé, considérant les enjeux admissibles à traiter.

SÉ-CÉR-GIRAM

[112] Une demande d'intervention conjointe est soumise par les organismes SÉ, CÉR et GIRAM. Elle fournit une description de chacun des trois organismes.

[113] SÉ a pour mission de promouvoir les objectifs du développement durable dans les domaines de l'énergie, de la gestion des ressources, de l'aménagement du territoire et des transports, en favorisant une planification stratégique harmonisant les considérations environnementales, énergétiques, sociales et économiques, d'une manière équitable entre les générations et entre les nations.

[114] Le CÉR effectue des travaux de recherche et d'interprétation dans le domaine des énergies renouvelables au Québec depuis 1994.

[115] Le GIRAM est un groupe entièrement bénévole et a comme mission, entre autres, d'intervenir sur les dossiers se prêtant à la diffusion de valeurs patrimoniales et environnementales, de choix de société, de principes de développement durable, notamment dans l'aménagement du territoire. Il contribue également à l'éducation relative à l'environnement de la population en général et des divers intervenants du milieu.

[116] La Régie considère que SÉ-CÉR-GIRAM n'a pas fait la démonstration de son intérêt dans le dossier. Elle partage la position du Transporteur et juge que l'intéressé n'a pas démontré que sa participation sera utile dans le cadre du présent dossier, ni qu'elle pourra contribuer à approfondir certains éléments pertinents au dossier tarifaire du Transporteur :

« Les intéressés n'ont pas démontré la pertinence de leurs apports respectifs à l'étude du dossier tarifaire eu égard à leurs champs de compétences qui sont notamment l'éducation et la sensibilisation aux énergies vertes, l'interprétation dans le domaine des énergies renouvelables et la diffusion des valeurs patrimoniales et environnementales. Les expériences pratiques ou expertises particulières annoncées par les intéressés ne sont pas de nature à donner un éclairage valable à la Régie à l'égard de l'objet de la demande tarifaire du Transporteur »³⁰.

[117] De plus, la Régie est d'avis que l'angle sous lequel SÉ-CÉR-GIRAM entend traiter ses sujets n'apportera pas de plus-value à l'examen du présent dossier tarifaire.

[118] En conséquence, la Régie n'accorde pas le statut d'intervenant à SÉ-CÉR-GIRAM.

4. CALENDRIER

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

³⁰ Pièce [B-0044](#), p. 2.

Le 22 septembre 2017, à 9 h 30	Séance de travail sur le thème Efficience
Le 29 septembre 2017 à 12 h	Date limite pour le dépôt des DDR au Transporteur
Le 16 octobre 2017 à 12 h	Date limite pour le dépôt des réponses du Transporteur aux DDR
Le 24 octobre 2017 à 12 h	Date limite pour le dépôt de la preuve des intervenants et fin d'intervention, le cas échéant ³¹
Le 3 novembre 2017 à 12 h	Date limite pour le dépôt des DDR aux intervenants
Le 10 novembre 2017 à 12 h	Date limite pour le dépôt des réponses des intervenants aux DDR
Du 21 au 29 novembre 2017 et, si nécessaire, le 30 novembre 2017	Période réservée pour l'audience

5. CONFIDENTIALITÉ

[120] Le Transporteur demande à la Régie de rendre une ordonnance de traitement confidentiel en vertu de l'article 30 de la Loi à l'égard des renseignements contenus à la pièce B-0022 intitulée « Établissement des achats de service auprès de RTA », sans restriction quant à sa durée.

[121] Au soutien de sa demande, le Transporteur dépose une affirmation solennelle de monsieur Stéphane Verret, directeur - 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 de Rio Tinto Alcan inc. 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. Elle contient des renseignements à caractère financier et commercial dont la divulgation

³¹ Tel que prévu au [Guide de paiement des frais 2012](#), tout intervenant jugeant utile de mettre fin à son intervention dans le présent dossier doit indiquer son intention à cet égard et soumettre ses conclusions à la Régie.

publique serait préjudiciable. Ces informations sont considérées par le Transporteur comme étant des données confidentielles.

[122] Le Transporteur demande à la Régie de rendre une ordonnance de traitement confidentiel en vertu de l'article 30 de la Loi à l'égard des renseignements contenus à la pièce B-0032 intitulée « Schéma unifilaire et schémas d'écoulement de puissance ».

[123] Au soutien de sa demande, le Transporteur dépose une affirmation solennelle de monsieur Patrick Doyle, chef – Stratégies du réseau principal et des interconnexions, direction principale Planification, expertise et soutien opérationnel pour la division Hydro-Québec TransÉnergie. Monsieur Doyle 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.

[124] 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.

[125] Après examen des affirmations solennelles, la Régie juge que les motifs qui y sont invoqués justifient l'émission de l'ordonnance demandée à l'égard des renseignements contenus aux pièces B-0022 et B-0032.

[126] **La Régie accueille, en conséquence, les demandes du Transporteur visant le traitement confidentiel des renseignements contenus aux pièces B-0022 et B-0032, sans restriction quant à leur durée.**

[127] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

CIRCONSCRIT le cadre d'examen, 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 et NEMC;

REJETTE les demandes d'intervention du GRAME et de SÉ-CÉR-GIRAM;

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-0022 et B-0032, sans limite quant à leur durée;

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

Marc Turgeon
Régisseur

Françoise Gagnon
Régisseur

Louise Pelletier
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, Centre des Énergies Renouvelables (Énergie Cap-Chat Inc.) et Groupe d'Initiatives et de Recherches Appliquées au Milieu (SÉ-CÉR-GIRAM) représenté par M^e Dominique Neuman.