

**Par dépôt électronique, courriel et poste**

Le 28 août 2017

M. Pierre Méthé  
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  
Vice-présidence – 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 2018  
Votre dossier : R-4012-2017  
Notre dossier: R054289 YF

---

Monsieur,

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 »), Énergie Solaire Québec (« ÉSQ »), le Centre des Énergies Renouvelables (« CÉR ») et le Groupe d'Initiatives et de Recherches Appliquées au Milieu (« GIRAM ») (collectivement « SÉ-ÉSQ-CÉR-GIRAM »).

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. Demande d'intervention des intéressés ÉSQ, CÉR et GIRAM

Les intéressés ÉSQ, CÉR et GIRAM, lesquels sont des organismes à vocation environnementale, souhaitent intervenir au présent dossier. Ces demandes d'intervention trouvent appui sur la notion d'intérêt public.

Bien qu'historiquement, la Régie ait appliqué de façon large et libérale la notion d'« intérêt pour agir » dans le cadre de ses travaux, le respect des dispositions du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie* demeure incontournable.

L'article 16 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*<sup>1</sup> ainsi que nombreuses décisions de la Régie incarnent les critères qui doivent être satisfaits par un intéressé afin d'obtenir le statut d'intervenant à la Régie. Ceux-ci 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<sup>2</sup>.

Les intéressés doivent donc 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.

Avec égards, les intéressés ÉSQ, CÉR et GIRAM ne démontrent pas à la Régie que leurs participations seront utiles et qu'ils pourront 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.

Avec égards, le Transporteur soumet que les intéressés ÉSQ, CÉR et GIRAM ne satisfont pas aux prescriptions du cadre réglementaire précité afin d'obtenir le statut d'intervenant au présent dossier.

---

<sup>1</sup> *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*, (Décret 1098-2014).

<sup>2</sup> Id., article 19.

## **b. Sujets de l'audience**

Dans la décision procédurale D-2017-085, 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.

Le Transporteur rappelle que la présente demande vise à établir les tarifs et conditions des services de transport applicables pour l'année 2018. Considérant que le dossier R-3897-2014 relativement à l'établissement du mécanisme de réglementation incitative du Transporteur est en délibéré, que le dossier relatif à la politique d'ajouts au réseau de transport (dossier R-3888-2014, phase 2) est toujours suspendu et que le dossier de la *Demande du Transporteur de modification des tarifs et conditions des services de transport pour l'année 2017 – Phase 2* (R-3981-2016) est en délibéré, le Transporteur est d'avis qu'il serait inapproprié d'importer des sujets traités dans ces dossiers dans la présente demande.

Le Transporteur souligne que le présent dossier tarifaire comporte des sujets incontournables qui découlent de la décision D-2017-021 tels que l'analyse coûts-bénéfices de la maintenance additionnelle et l'étude relative à la définition de la catégorie d'investissement « Maintien et amélioration de la qualité du service ».

Dans ces circonstances, le Transporteur considère qu'il serait inapproprié d'accueillir en sus, les multiples sujets supplémentaires mis de l'avant par les intéressés dans leurs demandes d'intervention. La Régie a déjà prévu huit (8) jours d'audience et accueillir ces sujets supplémentaires en sus des sujets d'audience déjà identifiés pourrait induire un risque que le bon déroulement de l'audience puisse être perturbé. À titre d'exemple, le Transporteur ne peut envisager qu'un examen comme celui effectué l'an dernier pour le Projet à 735 kV de la Chamouchouane – Bout-de-l'Île, qui a consisté à remettre en cause les objets et les fondements des décisions antérieures de la Régie, puisse avoir lieu cette année pour le projet de Raccordement des centrales du complexe de la Romaine au réseau de transport ou tout autre projet en cours de déploiement. Le Transporteur comprend et accepte que la Régie et les intervenants puissent questionner les projets mis en service dans l'année. Toutefois, cet exercice ne peut se transformer en une révision déguisée ou récurrente annuellement de décisions antérieures de la Régie ou des principes réglementaires, conventions, méthodes et pratiques comptables qui gouvernent le traitement des mises en service des projets pour l'établissement de la base de tarification de l'année 2018.

Quant aux objectifs d'efficience 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 efficient du présent dossier.

### c. Budgets de participation

La somme des budgets de participation déposés s'établit à près de 487 k\$<sup>3</sup>.

À sa décision D-2016-137 du dossier tarifaire 2017 du Transporteur, la Régie mentionne :

**[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* (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.** [...]

[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* » (Nos soulignés)

Le Transporteur est d'avis que les paramètres précités doivent guider la Régie dans son évaluation des frais de participation des intervenants au présent dossier.

Le Transporteur souligne que les procureurs conjoints de EBM et NEMC présentent un budget pour les services de procureurs de 250 heures chacun. Cette valeur est largement supérieure à l'ensemble des budgets pour les services juridiques des autres intéressés collectivement. 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. Avec égards, ces budgets pour les services juridiques des intéressés sont disproportionnés.

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**

Au paragraphe 27 de sa demande d'intervention, l'AHQ-ARQ mentionne vouloir questionner le Transporteur sur la rentabilité de spécifications techniques normalisées pour les familles d'équipement autres que celle des sectionneurs.

<sup>3</sup> Par sa décision D-2017-049, la Régie a accordé des frais totaux de 260 390,86\$.

En réponse et avec égards, le Transporteur considère d'une pertinence toute relative l'analyse de la rentabilité à l'égard des autres familles d'équipement dans la mesure où la preuve déposée a pour objet de démontrer la rentabilité économique de l'application de ce concept en prenant, pour exemple, la famille des sectionneurs. La preuve offerte par le Transporteur n'a été réalisée que pour répondre à une demande spécifique de la Régie à cet égard et le Transporteur est d'avis que l'examen doit s'y limiter.

Au paragraphe 31 de sa demande d'intervention, l'intéressé cherche à obtenir des précisions sur l'augmentation du taux des pertes de transport entre 2015 et 2016<sup>4</sup>.

Dans la décision D-2016-029 (paragraphe 345 et 346), la Régie a conclu que le taux de pertes proposé par le Transporteur est calculé conformément à la décision D-2009-015<sup>5</sup> et qu'elle juge satisfaisantes les explications du Transporteur à l'égard de la hausse du taux de pertes de transport.

Au surplus, le Transporteur rappelle que ce sujet a été débattu largement dans le cadre du dossier R-3981-2016. À la suite de ce débat, la Régie conclut comme suit à sa décision D-2017-021:

[521] La Régie constate que l'augmentation du taux de pertes au cours des dernières années peut s'expliquer par plusieurs facteurs, dont la majorité n'est pas sous le contrôle du Transporteur. Elle retient aussi que le Transporteur tient déjà compte des pertes dans ses choix de renforcement du réseau, soit un des seuls facteurs sous son contrôle.

[522] Toutefois, la Régie considère que la hausse du taux de pertes au cours des dernières années est significative et retient que le Transporteur envisage que cette tendance puisse se poursuivre. Comme EBM le souligne, le taux de pertes représente un coût important pour les clients de service de transport. Dans ce contexte, la Régie est d'avis qu'il est opportun de connaître les éléments déterminants influençant le taux de pertes, en fonction du réseau de transport actuel.

[523] La Régie ordonne au Transporteur de déposer, au plus tard dans le cadre de son dossier tarifaire 2019, une étude expliquant et quantifiant les facteurs influençant le taux de pertes actuel du réseau de transport. (Nos soulignés)

Le Transporteur donnera suite à la décision précitée et prévoit déposer une étude dans le cadre de son dossier tarifaire 2019.

Dans l'intervalle, avec égards, en prenant en compte l'effet cumulé des décisions D-2016-029 et D-2017-021, il apparaît peu pertinent et prématuré pour l'intéressé de questionner, dans le cadre du présent dossier, les circonstances justifiant l'évolution du taux de pertes du réseau de transport.

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

---

<sup>4</sup> Voir également le paragraphe 9 de la demande d'intervention d'EBM.

<sup>5</sup> Dossier R-3669-2008 (Demande tarifaire 2009 du Transporteur), section 12.2.

## AQCIE-CIFQ

Au paragraphe 14d) de sa demande d'intervention, l'intéressé énonce qu'il souhaite traiter des investissements mis en service pour lesquels une contribution financière est à venir. Il réfère au projet de Raccordement des centrales du complexe de la Romaine au réseau de transport et semble remettre en question le bien-fondé, pour le Transporteur, d'une part, d'amortir des actifs pour lesquels notamment il sera remboursé sans égard à l'amortissement cumulé et, d'autre part, de recevoir un rendement à leur égard.

Avec égards, le Transporteur est en désaccord avec les propos de l'intéressé.

La Régie, dans le passé, confrontée à l'arrimage entre les décisions finales d'autorisation de projet et l'intégration à la base de tarification desdits projets autorisés a rendu sa décision D-2005-050<sup>6</sup> qui fait autorité.

Dans le présent dossier, en adéquation avec les exigences du *Guide de dépôt pour Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité* (chapitre 1, section 20), le Transporteur a offert à la Régie les démonstrations requises pour l'intégration à la base de tarification des actifs découlant du déploiement du projet de Raccordement des centrales du complexe de la Romaine.

Le Transporteur comprend et accepte que la Régie et les intervenants puissent questionner les projets mis en service dans l'année. De là, des questions à l'égard des diverses composantes du projet précité qui entrent en service et qui sont utiles à sa réalisation ainsi qu'à l'égard des coûts de réalisation du projet sont recevables.

---

<sup>6</sup> Extraits aux pages 49 à 52 : *La Régie juge nécessaire de préciser ce qu'elle requiert aux fins de la démonstration du caractère prudemment acquis et utile des actifs aux fins de leur inclusion dans la base de tarification du Transporteur lors d'une demande sous l'article 49 de la Loi.* » [...]

*Pour ses prochains dossiers tarifaires, la Régie demande au Transporteur de dresser la liste des actifs (par projets ou catégories de projets de moins de 25 M\$) qu'il désire ajouter à sa base de tarification. Il en mentionnera l'origine et les conditions de l'approbation préalable. Il soutiendra, vraisemblablement par la déclaration de ses gestionnaires, que ces actifs sont en usage pour l'exploitation de son réseau et qu'ils sont mis au service de ses clients. Par exemple, dans le cas d'une ligne de transport, il affirmera que la ligne est en service ou qu'elle le sera durant l'année témoin projetée et qu'il en perçoit des revenus de transport conformément aux Tarifs et conditions.*

*Sur la base de cette démonstration, la présomption de prudence et d'utilité prend son sens et renversera le fardeau de la preuve pour la faire porter sur les intervenants qui remettent en question l'inclusion de l'actif à la base de tarification du Transporteur.*

*Sur la base de l'information soumise, les intervenants pourront examiner les demandes d'ajout d'actifs, mais ils assumeront le fardeau de renverser cette présomption de bonne foi des décisions antérieures du Transporteur, par une démonstration d'abus, de dépassements de coûts exagérés, d'imprudence ou autrement.*

*La Régie pourra ainsi, à la lumière des informations soumises par le Transporteur, s'assurer que les sommes approuvées ont été prudemment engagées à la lumière des circonstances qui prévalaient au moment de la prise de décision et qu'elle donnera effet à la présomption de bonne foi invoquée par le Transporteur.*

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 comme semble souhaiter le faire l'intéressé.

Par ailleurs, ces sujets sont également reliés aux modalités d'établissement et de versement de la contribution des ajouts au réseau pour les clients du service de transport de point à point, ayant été traitées dans le dossier de la politique d'ajouts présentement suspendu. Soulignons que la Régie a déjà décidé que les modalités qu'elle a retenues s'appliqueront de manière prospective (D-2015-209, par. 587) ce qui exclut le projet visé par l'intéressé. Comme indiqué dans cette décision (par. 566), 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 projet. Le projet de Raccordement des centrales du complexe de la Romaine au réseau de transport a été autorisé par la Régie en 2011 (D-2011-083 et D-2011-083 Motifs), de même que les mises en service partielles reconnues dans les demandes tarifaires précédentes.

Le Transporteur demande à la Régie de rejeter ces sujets mis de l'avant par l'intéressé.

### **EBM/NEMC<sup>7</sup>**

Aux paragraphes 10 et 7 de leurs demandes d'intervention respectives, EBM et NEMC énoncent souhaiter aborder l'impact que pourrait avoir une nouvelle définition de la catégorie d'investissement « Maintien et amélioration de la qualité de service » sur la définition des investissements générant des revenus additionnels, soit la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle » et les autres impacts tarifaires potentiels liés à la définition proposée par le Transporteur.

En réponse, le Transporteur est d'avis que l'impact sur la définition de la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle », ainsi que les autres impacts tarifaires potentiels, dépassent le cadre prévu par la décision D-2017-021 et celui de la preuve du Transporteur. Aucun élément de celle-ci ne vise à modifier la détermination de la Régie (D-2002-95, p. 297) selon laquelle les ajouts au réseau de transport provenant de la catégorie d'investissement « Maintien et amélioration de la qualité du service » visent la qualité du service rendu par le Transporteur, en permettant de maintenir le bon fonctionnement du réseau et d'assurer le transport d'électricité de façon sécuritaire et fiable au bénéfice de tous les clients du réseau de transport, et qu'il est par conséquent équitable que tous les clients contribuent au paiement de ces ajouts au réseau.

Avec égards, le Transporteur soumet que le sujet d'audience exprimé par les intéressés doit être écarté et leur participation, selon le cas et sans admission, doit se limiter à la preuve offerte par le Transporteur en conformité avec la décision D-2017-021.

---

<sup>7</sup> En raison de la parenté entre les demandes d'intervention de ces intéressés, les commentaires du Transporteur à certains égards sont regroupés sous une seule rubrique. Pour les aspects distincts, les commentaires du Transporteur sont présentés sous des rubriques distinctes.

Aux paragraphes 12 et 9 de leurs demandes d'intervention, les intéressés mentionnent vouloir interroger le Transporteur sur les ajustements organisationnels présentés à la pièce HQT-2, Document 1 dans la perspective d'en évaluer l'impact sur le principe de la séparation fonctionnelle.

Le sujet de la séparation fonctionnelle fut largement examiné dans le cadre de la *Demande du Transporteur de modification des tarifs et conditions des services de transport pour l'année 2017 – Phase 2* (R-3981-2016) laquelle est en délibéré. Le Transporteur suggère de respecter ce délibéré et que le sujet de la séparation fonctionnelle ne soit pas abordé de nouveau dans le présent dossier.

Aux paragraphes 13 et 11 de leurs demandes d'intervention, les intéressés veulent questionner le Transporteur sur la commercialisation des services de transport et plus particulièrement quant aux améliorations apportées à la méthode d'information à ses clients *a posteriori* en lien avec les objectifs de l'article 13.6 des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* et ce, suite à la décision D-2017-021<sup>8</sup>.

Le Transporteur soumet que les intéressés confondent à nouveau le service à la clientèle du Transporteur et le processus d'audience publique pour la détermination des tarifs<sup>9</sup>.

La demande des intéressés relève du traitement de l'information déjà publiée sur le site OASIS. Le Transporteur mentionne qu'il a fourni toute l'information nécessaire lors d'une rencontre avec NEMC. Les intéressés qui transigent en continu sur les marchés de l'énergie sont des usagers sophistiqués du réseau du Transporteur. Ils sont à l'évidence en mesure de traiter l'information qui est disponible sur le site OASIS du Transporteur qui incidemment repose sur une plate-forme reconnue et connue dans le marché.

Lors de l'avis publié le 19 mai 2017 annonçant le début des affichages, le Transporteur a indiqué être disposé à modifier le tableau (l'affichage) en fonction des commentaires à recevoir des clients. Depuis le 19 mai 2017, le Transporteur n'a reçu aucun commentaire de la part des participants, ni des intéressés EBM et NEMC. Or, dans leurs demandes d'intervention au présent dossier, ces intéressés indiquent qu'ils souhaitent proposer des commentaires et soumettre des améliorations à la Régie alors qu'ils n'ont émis aucun commentaire au Transporteur à la suite de son invitation précitée.

Le Transporteur est d'avis que les intéressés ne peuvent utiliser le processus d'audience tarifaire devant la Régie pour aborder des situations relevant du service à la clientèle. Le Transporteur soumet que les sujets de cette nature ne devraient pas être abordés dans le cadre du présent dossier surtout dans le contexte qu'ils n'ont pas fait d'abord l'objet de discussions et d'échanges avec le Transporteur.

---

<sup>8</sup> Les intéressés font référence aux tableaux de réduction de service affiché par le Transporteur sur son site OASIS depuis le 19 mai 2017 et mis à jour depuis. Le Transporteur affiche dans ce tableau des informations additionnelles sur les réductions de service qui ne sont pas déjà publiées sur le site OASIS.

<sup>9</sup> Dossier R-3934-2015, notes sténographiques, 27 novembre 2015, p. 190-191.



Avec égards, ces sujets devraient être rejetés.

Aux paragraphes 14 et 13 de leurs demandes d'intervention, les intéressés mentionnent vouloir interroger le Transporteur sur les nouvelles pratiques liées aux avis A-2017-06-19 et A-2017-07-10 parus sur le site OASIS du Transporteur. Ils mentionnent souhaiter s'assurer que ces nouvelles pratiques d'affaires répondent aux standards de l'industrie, incluant les modifications à venir.

Le Transporteur soumet que les intéressés confondent derechef le service à la clientèle du Transporteur et le processus d'audience publique pour la détermination des tarifs.

Ce sujet fait référence à deux avis publiés sur le site OASIS en juin et juillet 2017. Ces avis visaient à informer les clients que le Transporteur sollicite de leur part d'effectuer, sur une base volontaire, des tests de supplantation de transactions dans la version DEMO de l'OASIS afin de tester une fonctionnalité informatique automatisée. L'automatisation de cette fonctionnalité implique la création de transactions par OASIS et le Transporteur souhaite déterminer si cela causerait des interactions sur les systèmes informatiques des clients.

EBM et NEMC ont été contactés pour leur expliquer cette situation. Il ne s'agit pas d'une nouvelle pratique d'affaires mais bien de l'automatisation de règles NAESB déjà appliquées. L'automatisation provient de la mise en place d'un module spécifique d'OASIS, développé par le fournisseur de la plate-forme OASIS du Transporteur, à savoir OATI (module PCM), qui traite automatiquement les cas de supplancements de transactions<sup>10</sup>.

Avec égards, ces sujets devraient être exclus du périmètre de l'audience par la Régie notamment en ce qu'ils sont d'ordre commercial, qu'ils relèvent directement et exclusivement du service à la clientèle du Transporteur et qu'ils concernent la gestion des transactions courantes sur le réseau de transport. Ces sujets n'ont aucune pertinence avec la détermination des tarifs justes et raisonnables pour l'année 2018 qui est l'objet du dossier en cause.

## **NEMC**

Au paragraphe 5 de sa demande d'intervention, l'intéressé énonce le souhait d'interroger le Transporteur sur les éléments qui justifient la hausse tarifaire dont notamment l'impact de l'intégration à la base tarifaire de la mise en service de projets d'investissement autorisés et à venir.

En réponse, comme mentionné précédemment, le Transporteur comprend et accepte que la Régie et les intervenants puissent questionner les projets mis en service dans l'année pour fins d'établissement de la base de tarification. Toutefois, cet exercice ne peut se transformer en une révision déguisée de décisions antérieures de la Régie ou

---

<sup>10</sup> Les supplancements de transactions surviennent lorsqu'il y a concurrence sur les interconnexions. Les règles de supplancements sont codifiées dans les règles NAESB WEQ version 003.0 appliquées par le Transporteur.

une remise en question du cadre réglementaire ou des principes réglementaires, conventions, méthodes et pratiques comptables qui gouvernent le traitement des mises en services des projets pour inclusion à la base de tarification de l'année 2018 comme sembler souhaiter le faire l'intéressé.

Avec égards, le Transporteur soumet que des indications de la Régie apparaissent requises à cet égard.

Au paragraphe 6 de sa demande d'intervention, NEMC veut également interroger le Transporteur sur les documents traitant de la preuve additionnelle concernant 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 et émettre des commentaires sur cette preuve le cas échéant (HQT-3, Document 1.1 et HQT-3, Document 1.2).

De l'avis du Transporteur, les conclusions recherchées par l'intéressé ne sont pas clairement énoncées comme le requiert le cadre réglementaire applicable pour une demande d'intervention suffisante.

Au paragraphe 7 de sa demande d'intervention, l'intéressé entend traiter des modifications qui pourraient être requises à la définition de la catégorie d'investissement « Maintien et amélioration de la qualité du service » afin, soutient-il, que le principe de la causalité des coûts soit respecté lorsqu'un tel investissement engendre une réserve de capacité.

Le Transporteur rappelle que sa preuve établit clairement que si une potentielle réserve locale de capacité peut être générée à la suite du choix d'une solution optimale, le coût marginal de cette réserve est nul<sup>11</sup>.

Avec égards, le Transporteur soumet que l'examen du respect du principe de la causalité des coûts de la manière suggérée par l'intéressé n'est pas utile et devrait être écarté par la Régie.

Au paragraphe 8 de sa demande d'intervention, l'intéressé énonce le souhait d'interroger le Transporteur sur les hypothèses utilisées par celui-ci pour la planification concernant les projets d'investissement liés à des nouvelles interconnexions.

Le Transporteur offre une preuve complète sur ses investissements projetés sur un horizon de 10 ans<sup>12</sup> en accord avec les dispositions du *Guide de dépôt pour Hydro-Québec dans ses activités de transport*.

---

<sup>11</sup> Voir HQT-9, Document 1, Annexe 1, p. 36, lignes 26-28 ; p. 37, lignes 1-9 ; p. 39, lignes 3-6. Dans sa décision D-2017-021, paragraphe 397, la Régie concluait au même effet suite aux représentations de l'intéressé et aux témoignages des représentants du Transporteur.

<sup>12</sup> Voir la pièce HQT 9, Document 1, comportant une interconnexion autorisée par la Régie (décision D-2016-093).

Avec respect, les discussions de projets d'investissements éventuels pour de nouvelles interconnexions dépassent le cadre du présent dossier. Selon le cas, si l'un ou l'autre des projets, qui découlent de demandes de services déposées par des clients auprès du Transporteur et qui apparaissent sur OASIS, se matérialisent, ils feront l'objet d'une demande d'autorisation d'investissements selon le cadre réglementaire applicable.

Avec égards, le Transporteur prie la Régie d'écarter ce sujet qui n'est pas pertinent pour la détermination des tarifs 2018 en l'instance.

Au paragraphe 12 de sa demande d'intervention, l'intéressé souhaite interroger le Transporteur sur son bilan de l'application du *Processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport*. L'intéressé entend proposer certaines améliorations additionnelles à ce processus. Il entend de plus commenter ce bilan à la lumière de la décision D-2017-021 et prévoit soumettre des suggestions additionnelles afin d'améliorer le processus, dont notamment la production d'un rapport écrit détaillé des rencontres.

Avec égards, le Transporteur est en désaccord avec l'intéressé et ce sujet devrait être exclu de ce dossier pour les motifs suivants.

Dans la décision D-2012-010, il est indiqué que « le Transporteur doit faire rapport, une fois par année, à la Régie des rencontres tenues dans le cadre de ce processus ». Le Transporteur considère que le rapport public déposé est conforme aux demandes de la Régie.

Le rapport précité donne suite aux rencontres elles-mêmes lors desquelles les participants échangent ouvertement, sous le sceau de la confidentialité pour certains aspects, quant aux sujets couverts lors de la rencontre. NEMC, qui participe à ces rencontres, obtient ainsi toute l'information disponible concernant le contenu des rencontres. De là, la production d'un rapport écrit détaillé de ces rencontres, lequel pourrait contrevenir aux ententes de confidentialité, n'ajouterait aucune information supplémentaire qui puisse être utile à NEMC ou à d'autres participants.

Également, le Transporteur invite l'intéressé à présenter d'abord ses suggestions et pistes d'améliorations au Transporteur dans un format qui contienne une démonstration précise et concrète de celles-ci. Le Transporteur pourra ainsi les examiner à leur mérite et se prononcer à cet égard auprès de l'intéressé dans un forum autre qu'une audience publique tarifaire.

Avec égards, ce sujet qui n'est pas pertinent pour la détermination des tarifs 2018, devrait être exclu du périmètre de l'audience par la Régie.

## **FCEI**

Au paragraphe 17 de sa demande d'intervention, la FCEI « entend demander au Transporteur de justifier quelques autres variations de coûts significatives dont notamment les retraits d'actifs et les frais corporatifs de même que quelques éléments divers du dossier relatifs principalement à l'efficacité et à la tarification ».

De l'avis du Transporteur, les conclusions recherchées par la FCEI ne sont pas clairement énoncées, particulièrement en ce qui concerne l'efficacité et la tarification, comme le requiert le cadre réglementaire applicable pour une demande d'intervention suffisante.

## **GRAMÉ**

Dans sa demande d'intervention, le GRAMÉ fait référence à quelques reprises aux besoins d'informations supplémentaires concernant le lien entre les indisponibilités forcées, les déversements et leurs coûts de récupération (paragraphe 13), le nombre de déversements résultant des unités de mesure (paragraphe 23) et l'IC-Transport afin de spécifier les catégories d'équipement à la source des défaillances (paragraphe 16 et 17).

Or, la Régie, dans sa décision D-2017-021 au paragraphe 89, rappelle que les indicateurs liés aux déversements accidentels portent sur leur nombre et leur taux de récupération. Elle ne juge pas utile d'exiger du Transporteur une divulgation systématique de leurs coûts.

De plus, la Régie s'est dite, maintes fois, satisfaite des informations fournies et de l'analyse des indicateurs de performance. Elle considère que les informations fournies, tels que présentées, sont utiles à l'évaluation de la performance du Transporteur.

Avec respect, le Transporteur demande à la Régie que ce sujet soit écarté.

Au paragraphe 17 de sa demande d'intervention, le GRAMÉ mentionne être d'avis que les liens qu'il décrit au paragraphe 15, soit le lien entre le niveau de maintenance et la conformité environnementale, devraient être présentés de manière synthétique, mais assez précisément afin de permettre [sic] de justifier les investissements en pérennité et en maintenance.

Aux pages 10 et 11 de la pièce HQT-3, Document 1.2, la firme Roland Berger mentionne avoir considéré, dans son analyse de rentabilité, 14 impacts d'une hausse des défaillances d'équipements, des indisponibilités forcées et interruptions de courant chez le client. De ces 14 impacts, 9 ont été jugés négligeables puisqu'ils représentaient des coûts inférieurs à 5 M\$ sur 10 ans. La conformité environnementale bien qu'importante pour le Transporteur, n'a pas fait l'objet d'une quantification par souci de conservatisme et de simplicité. Étant donné le peu de bénéfices tangibles qu'une telle quantification demandée par l'intéressé pourrait susciter, le Transporteur soumet que l'exercice semble peu utile et prie la Régie de ne pas retenir ce sujet d'intervention.

Au même paragraphe 17, le GRAME ajoute être d'avis que la preuve du Transporteur sera complète s'il identifie les catégories d'équipements à la source des défaillances, les investissements requis en pérennité et les besoins en maintenance (préventive, ciblée et de correction) pour ces équipements.

Le Transporteur soutient que sa preuve est complète, l'information demandée par l'intéressé est un intrant au modèle de gestion des actifs reconnu par la Régie qui permet de faire le meilleur choix d'intervention entre la maintenance et les investissements pour chaque famille d'équipement.

Aux paragraphes 28 et suivants de sa demande d'intervention, l'intéressé demande au Transporteur de fournir plus de détails, à savoir si les interconnexions actuelles permettent, en mode exportation, de satisfaire les besoins d'exportations annuelles de 2 TWH vers l'Ontario.

Le Transporteur offre une preuve complète sur la capacité de transfert de ses interconnexions et ses investissements sur un horizon de 10 ans à la pièce HQT-9, Document 1.

Le Transporteur n'est pas partie à l'entente citée par l'intéressé. Il répond aux besoins de transport de ses clients selon les demandes de ces derniers et en fonction des disponibilités de son réseau.

Avec égards, le Transporteur estime que la présente demande de détermination de son tarif pour l'année 2018 n'est pas le forum approprié pour discuter de ce sujet qui devrait être écarté.

### **SÉ-ÉSQ-CÉR-GIRAM**

À la rubrique 4.1 de sa demande d'intervention, l'intéressé se propose d'aborder une amélioration de la présentation de la planification décennale des investissements du Transporteur de manière à y inclure une sensibilité aux écarts dans la prévision décennale de la demande de la charge locale en réseau intégré, le tout avec pour objectif ultime de prendre en compte ou favoriser l'intégration de l'autoproduction.

Le Transporteur offre une preuve complète à l'égard de ses investissements sur un horizon de 10 ans (pièce HQT-9, Document 1), lesquels ne comportent pas d'investissements pour l'intégration de l'autoproduction.

Ce sujet, avec égards, n'est pas pertinent notamment en ce qu'il n'a aucun lien ou de connexité quelconque avec la demande de détermination des tarifs de l'année 2018 sous étude par la Régie en cette instance. En sus, la question de l'intégration éventuelle de l'autoproduction dépasse le cadre du présent dossier et le Transporteur demande à la Régie que ce sujet soit écarté.

À la rubrique 4.1 de sa demande d'intervention, l'intéressé note que des projets d'investissements « pour l'augmentation de la limite Sud et la ligne Micoua-Saguenay sont classés comme Amélioration » et il souhaite faire des représentations à cet égard.

Selon le cadre réglementaire, le Transporteur souligne que cet aspect sera examiné lors de l'audience de la demande d'autorisation propre à ces projets. Le Transporteur estime que la catégorisation de ces projets spécifiques dépasse le cadre de la présente demande.

Le Transporteur demande à la Régie d'écarter ce sujet de l'audience à venir.

À la rubrique 4.2 de sa demande d'intervention, l'intéressé questionne le poids accordé à l'objectif corporatif lié à réalisation des projets d'investissements à la rémunération incitative et l'absence d'indicateurs environnementaux parmi ces objectifs.

Le Transporteur souligne que la Régie a déjà reconnu que la détermination des objectifs corporatifs constitue une prérogative de gestion, et que son rôle s'exerce au niveau des budgets qui y sont associés.

Le Transporteur demande donc que l'examen de ce sujet soit effectué selon les balises précitées.

À la rubrique 4.3 de sa demande d'intervention, le Transporteur note que l'intéressé appuie fortement le principe d'un accroissement de la maintenance chez Hydro-Québec TransÉnergie.

Compte tenu des sujets de la demande d'intervention à rejeter pour les raisons précédemment évoquées, le Transporteur fait valoir que le budget de participation de l'intéressé semble élevé. Le Transporteur constate également que les intéressés désirent recourir aux services de quatre analystes, dont deux non identifiés alors que des heures sont prévues pour leurs contributions à la préparation de la présente demande d'intervention.

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

s) *Yves Fréchette*

c.c. Intéressés (par courriel seulement)