

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL
No : R-4012-2017

HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE

Demanderesse

- et -

ASSOCIATION HÔTELLERIE QUÉBEC,
450, Chemin de Chambly, bureau 100, Longueuil
(Québec) J4H 3L7

(ci-après « AHQ »)

-et-

**ASSOCIATION DES RESTAURATEURS DU
QUÉBEC,**
6880, Louis-H. Lafontaine,
Montréal (Québec) H1M 2T2

(ci-après « ARQ »)

Partie intéressée

**DEMANDE DE STATUT D'INTERVENANT
DE L'ASSOCIATION HÔTELLERIE QUÉBEC et de
L'ASSOCIATION DES RESTAURATEURS DU QUÉBEC
(articles 5 et suivants du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*)**

**AU SOUTIEN DE LEUR DEMANDE D'INTERVENTION, L'AHQ et L'ARQ
SOUMETTENT RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT :**

I. NATURE DE L'INTÉRÊT ET REPRÉSENTATIVITÉ DE L'AHQ ET DE L'ARQ

1. L'AHQ et l'ARQ se sont regroupées aux fins d'intervenir conjointement devant la Régie de l'énergie (ci-après « Régie ») dans le cadre de la « *Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1^{er} janvier 2018* » à la suite de la décision procédurale D-2017-085 en date du 9 août 2017.

2. Créée en 1949, l'AHQ représente les hôteliers du Québec et a pour mission d'informer de représenter et de défendre les intérêts de ses membres et des acteurs de l'industrie hôtelière québécoise.
3. Elle représente plus de 450 membres dont les établissements sont situés partout sur le territoire de la province de Québec.
4. Créée en 1938, l'ARQ représente les intérêts des restaurateurs de la province du Québec et a pour mission de fournir à l'ensemble des établissements de restauration membres des services complets d'information, de formation, de rabais, d'assurances et de représentation gouvernementale.
5. Elle représente plus de 4500 membres restaurateurs situés sur l'ensemble du territoire québécois qui se retrouvent dans des structures d'affaires diverses, que ce soit en opération individuelle ou encore à l'intérieur d'établissements hôteliers, de stations de ski ou encore de clubs de golf, à titre d'exemple.
6. L'AHQ-ARQ a déjà été reconnue comme intervenante lors des trois dernières causes tarifaires d'Hydro-Québec dans ses activités de transporteur d'électricité (le « Transporteur ») (R-3903-2014, R-3934-2015 et R-3981-2016) de même que dans le dossier visant la *Demande d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) relative au projet à 735 kV de la Chamouchouane – Bout-de-l'Île* (R-3887-2014). L'AHQ-ARQ est présentement intervenante dans le dossier en cours portant sur l'*Établissement d'un mécanisme de réglementation incitative assurant la réalisation de gains d'efficience par le distributeur d'électricité et le transporteur d'électricité* (R-3897-2014) et elle a également participé au dossier R-3926-2015 du Transporteur.
7. L'AHQ-ARQ a également été reconnue comme intervenante dans les dossiers R-3864-2013, R-3905-2014, R-3925-2015, R-3953-2015 et R-3980-2016, en plus de participer aux dossiers R-3875-2014 et R-3965-2016.

II. MOTIFS DE L'INTERVENTION DE L'AHQ ET DE L'ARQ

8. L'intervention conjointe de l'AHQ et l'ARQ aura pour objectif de fournir à la Régie le point de vue de ses membres en tant que consommateurs d'électricité et d'assurer que la tarification résultant des opérations, programmes et investissements du Transporteur demeure juste et raisonnable.
9. Manifestement, comme consommateurs d'électricité, les membres du regroupement AHQ et ARQ ont un intérêt indéniable à s'assurer d'avoir une tarification, si ce n'est la plus basse possible, du moins la plus raisonnable possible dans le contexte économique compétitif dans lequel ils doivent œuvrer.

10. À ce titre, les membres de l'AHQ et l'ARQ, étant donné que la tarification du Transporteur a un impact direct sur celle d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution (le « Distributeur »), ont un intérêt particulier à s'assurer que le Transporteur exerce des choix judicieux, raisonnables et optimaux à tous égards dans le cadre de sa gestion.

III. ENJEUX D'INTERVENTION ET CONCLUSIONS RECHERCHÉES

11. Le 1^{er} août 2017, le Transporteur dépose auprès de la Régie une demande en vertu des articles 25, 31, 32, 48, 49, 50 et 164.1 de la Loi sur la Régie de l'énergie afin de modifier les tarifs et conditions des services de transport pour l'année 2018.

Hausse tarifaire proposée

12. Les revenus requis du Transporteur sont de 3 372,4 M\$ pour l'année témoin 2018, soit une hausse importante de 3,8 % par rapport à l'année de base 2017.
13. Afin de percevoir l'ensemble des revenus requis, le Transporteur demande un tarif annuel de 78,55 \$/kW-an à compter du 1er janvier 2018, soit une augmentation de 3,2 % par rapport au tarif autorisé pour l'année 2017.
14. Étant donné que l'inflation n'a été que de 0,7 % au Québec en 2016 et que la demande d'électricité est pratiquement stable au Québec depuis quelques années, l'AHQ-ARQ considère qu'une telle hausse tarifaire est a priori non acceptable et elle entend questionner le Transporteur sur certains éléments des revenus requis demandés et formuler des recommandations à la Régie.

Dépenses nécessaires à la prestation du service pour 2018

15. Les dépenses nécessaires à la prestation du service sont de 1 948,3 M\$, soit une hausse de 2,7 % par rapport à la valeur autorisée par la Régie pour 2017. Au chapitre des charges nettes d'exploitation, le Transporteur prévoit 869,2 M\$ pour 2018, soit 15,9 % de plus que la valeur autorisée par la Régie pour 2017. Même en déduisant les *Autres composantes du coût des avantages sociaux futurs*, les charges nettes d'exploitation montrent quand même une augmentation de 3,5 % par rapport à l'année de base 2017.
16. L'AHQ-ARQ se propose d'examiner l'ensemble des dépenses qui constituent le coût de service du Transporteur. Cet examen se fera en parallèle avec les gains d'efficacité obtenus. Ces gains d'efficacité sont garants d'une évolution des charges sous le contrôle du Transporteur qui, dans la mesure du possible, sont alignées avec l'inflation au Québec.
17. L'AHQ-ARQ entend notamment d'obtenir plus d'explications sur les écarts significatifs de certains postes par rapport à l'année historique 2016 et/ou à l'année de base 2017, notamment au niveau des charges nettes d'exploitation (principalement la masse salariale,

les autres charges directes, les charges des services partagés et les coûts capitalisables), des autres charges (principalement l'amortissement) et des frais corporatifs. L'AHQ-ARQ entend notamment questionner le Transporteur sur l'augmentation de 13,6 % du nombre d'ETC entre 2016 et 2018 et, en particulier, de l'augmentation de 21,8 % du nombre de cadres pour la même période. L'AHQ-ARQ recommandera au besoin des réductions aux charges à reconnaître par la Régie pour certains postes spécifiques.

18. L'AHQ-ARQ entend se prononcer et formuler des recommandations sur la pertinence de retenir des budgets spécifiques pour les éléments Automatismes RPTC et SCADA, Maintenance conditionnelle prioritaire et Travaux d'inspection des MALT.
19. Les indicateurs de performance, les objectifs corporatifs et le balisage sont d'autres outils permettant au Transporteur d'optimiser ses coûts et son efficacité. Ces divers éléments seront aussi examinés afin de préciser certains résultats.

Objectifs corporatifs

20. Comme elle l'a fait au cours des dernières années, l'AHQ-ARQ s'intéressera particulièrement au défi représenté par les objectifs corporatifs afin de vérifier s'ils sont assez ambitieux pour justifier la rémunération variable prévue dans les revenus requis du Transporteur. Après analyse, des recommandations seront formulées à la Régie à cet effet.

Coûts de maintenance et modèle de gestion des actifs

21. L'AHQ-ARQ demeure préoccupée par les besoins de maintenance additionnelle qui augmentent encore en 2018 à 54 M\$ en plus d'un montant ponctuel de 8 M\$ pour la maintenance conditionnelle. L'AHQ-ARQ entend interroger le Transporteur sur de tels besoins additionnels en lien avec son modèle de gestion des actifs (« MGA ») et formuler des recommandations à la Régie.
22. Pour ce faire, l'AHQ-ARQ procédera à une analyse approfondie de l'application du MGA (B-0008) et du rapport de Roland Berger (B-0009) étant donné l'importance du MGA dans la détermination des montants additionnels demandés par le Transporteur.
23. L'AHQ-ARQ est particulièrement préoccupée par l'incapacité du Transporteur à respecter l'exigence de la Régie de développer un indicateur sur les indisponibilités forcées (« IF ») prenant en compte l'impact sur le réseau et la durée des IF. Tel que décrit par l'AHQ-ARQ l'an dernier, un tel indicateur pourrait être simple à calculer en n'ayant besoin comme informations que des dates de début et de fin de chaque IF de même que de la cote d'impact de l'équipement en cause (R-3981-2016, Notes sténographiques du 24 novembre 2016, pages 343 à 350). L'AHQ-ARQ entend interroger le Transporteur sur son incapacité à avoir déjà calculé un tel indicateur au lieu de devoir attendre la mise sur pied d' « un groupe de travail chargé d'élaborer un plan d'action dont les premières

étapes consistent à définir les besoins et à évaluer la disponibilité et la qualité de l'information provenant de ses diverses bases de données. » (B-0007, page 11).

24. L'AHQ-ARQ demeure hautement préoccupée des besoins de maintenance additionnelle importants dont la justification est basée sur un indicateur IF qu'elle juge non représentatif.
25. De plus, le Transporteur indique que les valeurs sur lesquelles il basait ses demandes de maintenance additionnelle de l'an dernier étaient erronées en termes de nombre d'IF. Par exemple, pour 2015, le nombre d'IF est maintenant évalué à 5 556 (B-0010, pages 10 et 11) alors que la valeur véhiculée l'an dernier pour cette même année était plutôt de 6 233 (R-3981-2016, HQT-13, document 1, page 9), une différence significative de l'avis de l'AHQ-ARQ.
26. L'AHQ-ARQ entend vérifier si la solution préconisée par le Transporteur est optimale parmi toutes les solutions possibles ou si elle ne constitue simplement qu'une solution meilleure que quelques autres choisies par le Transporteur.

Rentabilité de la standardisation des équipements

27. En réponse à une demande de la Régie (D-2017-021, paragraphe 115), le Transporteur a fourni une démonstration de la rentabilité économique de ses pratiques d'approvisionnement (B-0007, annexe 1). Le Transporteur a présenté la démonstration de la rentabilité de spécifications techniques normalisées pour la famille des sectionneurs mais ne l'a pas exposé pour les autres familles d'équipement. L'AHQ-ARQ entend questionner le Transporteur à ce sujet.

Planification du réseau

28. Puisque les investissements influenceront grandement les revenus requis du Transporteur au cours des années à venir, l'AHQ-ARQ examinera l'ensemble des projets de la planification du réseau de transport et, en particulier, les investissements et mises en service projetés sur un horizon de 10 ans, le tout en lien avec les critères de planification du réseau et d'intégration de la production et les diverses prévisions de la capacité du réseau et des besoins à combler. Au besoin, des recommandations seront formulées à la Régie.
29. Pour ce faire, l'AHQ-ARQ entend notamment interroger le Transporteur sur la démonstration du respect du critère de la pointe exceptionnelle que celui-ci décrit sommairement (B-0030, pages 8 et 9), suite à la décision D-2017-021.
30. L'AHQ-ARQ entend aussi interroger le Transporteur sur les effets positifs sur la planification de réseau de l'optimisation des limites de transit pouvant amener des gains significatifs de l'ordre de 1 900 à 2 400 MW sur les limites de transit au cours des prochaines années (B-0007, pages 14 et 15).

Pertes de transport

31. L'AHQ-ARQ a pris acte de la décision de la Régie (D-2017-021, paragraphe 523) ordonnant 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. Dans l'intervalle, l'AHQ-ARQ cherchera à obtenir des précisions sur une autre augmentation significative de 3,4% des pertes de transport entre 2015 et 2016 (B-0034, page 8), même si l'énergie transitée n'a augmenté que de 0,6 % sur cette même période (B-0010, page 32).

IV. BUDGET PRÉVISIONNEL, PRÉSENTATION DE LA PREUVE ET COMMUNICATION AVEC L'INTERVENANTE

32. L'AHQ-ARQ entend participer activement à toutes les étapes du présent dossier, notamment en présentant une preuve écrite.
33. Conformément avec l'article 36 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, l'AHQ-ARQ demande à la Régie que lui soit remboursé l'ensemble des frais qu'elle devra encourir pour sa participation à titre d'intervenante dans le cadre du présent dossier et elle joint à la présente son budget de participation.
34. L'AHQ-ARQ demande que toute communication avec elle en relation avec le présent dossier soit acheminée au procureur soussigné, Me Steve Cadrin, avec une copie adressée à son analyste externe, Monsieur Marcel Paul Raymond, aux coordonnées suivantes :
- **Me Steve Cadrin**
DUFRESNE HÉBERT COMEAU INC.
1200, boul. Chomedey, bureau 400
Laval (Québec) H7V 3Z3
Téléphone : (514) 392-5725
Télécopieur : (450) 682-5014
Courriel : scadrin@dufresnehebert.ca
 - **Monsieur Marcel Paul Raymond**
Marcel Paul Raymond Énergie
110-2200 Harriet-Quimby
Saint-Laurent (Québec) H4R 0L2
Courriel : raymondmarcelpaul@yahoo.ca
35. La présente demande d'intervention est bien fondée en faits et en droit.

V. CONCLUSION

POUR CES MOTIFS, L'AHQ ET L'ARQ DEMANDENT À LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE:

- **D'ACCUEILLIR** la présente demande d'intervention;
- **D'AUTORISER** l'AHQ-ARQ à intervenir dans le cadre du présent dossier et de présenter une preuve écrite ou testimoniale et une argumentation selon les modalités à être établies par la Régie;
- **D'AUTORISER** l'AHQ-ARQ à compléter et/ou à amender la présente demande d'intervention au besoin;
- **D'ORDONNER** le remboursement de l'ensemble des frais qu'elle devra encourir pour sa participation à titre d'intervenante dans le cadre du présent dossier.

Laval, ce 22 août 2017

DUFRESNE HÉBERT COMEAU INC.
Procureurs de la partie intéressée AHQ-ARQ