

*Me Pierre Pelletier*

*Avocat*

2843, rue des Berges  
Lévis (Québec) G6V 8Y5

Téléphone : 418 903-6886  
Cellulaire : 418 928-1971  
Télécopieur : 418 650-7075  
Courriel : pelletierpierre@videotron.ca

Le 31 août 2017

**Par courriel, courrier et dépôt au SDÉ**

M. Pierre Méthé, Secrétaire par intérim  
RÉGIE DE L'ÉNERGIE  
Tour de la Bourse, C.P. 001  
800, Place Victoria, 2<sup>e</sup> étage, bur. 255  
Montréal QC H4Z 1A2

**OBJET : Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018**

**Dossier : R-4012-2017**

**Réplique de l'AQCIE et du CIFQ aux commentaires du Transporteur sur leur demande d'intervention**

Cher Monsieur,

Dans ses commentaires concernant les demandes d'intervention, le Transporteur conteste la pertinence d'un sujet proposé par l'AQCIE et le CIFQ. Aux pages 6 et 7 de B-0044, il mentionne :

« 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. (Texte de la référence omis)*

*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.

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. »

## **Réplique**

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. À cet égard, la longue citation que le Transporteur produit à la page 6 de sa lettre de commentaires montre bien que la décision de la Régie à laquelle il fait référence porte sur les critères pour déterminer si un actif doit être inclus ou non à la base de tarification. 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.

Les intervenants constatent, à la page 27 de B-0030, qu'une contribution de 976,8 M\$ sera versée au Transporteur en 2020 pour des équipements de transport dont la quasi-totalité a déjà été mise en service.

La demande des intervenants concerne le traitement réglementaire de ce montant. De la même façon que les investissements de transport sont intégrés à la base de tarification à leur mise en service, il leur apparaît que la contribution concernant ces équipements devrait être prise en compte indépendamment du moment où cette contribution est versée. Il ne leur paraît pas équitable que les clients du Transporteur soient appelés à supporter l'amortissement de cette contribution et à payer un rendement sur celle-ci.

Il est utile de rappeler que la valeur de la contribution correspond à l'écart entre le coût des équipements mis en service et les revenus attendus de ces investissements. On peut donc considérer que les investissements, à hauteur de cette contribution ne rapportent aucun revenu et qu'aucun coût relié à cette partie des investissements ne doit être supporté par les clients du Transporteur, même temporairement. Or, la façon de faire mise de l'avant par le Transporteur a pour effet d'augmenter temporairement les revenus requis du Transporteur et affecte la stabilité du tarif. Afin d'éviter cet effet, la valeur de cette contribution pourrait, par exemple, faire l'objet d'un compte à recevoir portant intérêt à un taux à déterminer, qui pourrait correspondre à celui versé sur les comptes d'écart, et un montant créditeur équivalent pourrait être intégré à la base de tarification.

Par ailleurs, au paragraphe 586 (page 140) de la décision D-2015-209 concernant la politique d'ajouts au réseau, 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 la mise en service des équipements de transport. Encore ici, le Transporteur semble confondre les débats que la Régie doit trancher quant au montant de contribution qui doit s'appliquer et dans quel contexte (dossiers des ajouts au réseau de transport) et ce dont veulent débattre les intervenants en l'instance : une fois le montant de la contribution fixé, le Transporteur a-t-il droit à un rendement et à une dépense d'amortissement sur un montant faisant l'objet d'une contribution reçue ou à recevoir? Par ailleurs, subsidiairement, les tarifs du Transporteur peuvent-ils être artificiellement augmentés, dans l'intervalle avant le paiement de la contribution, par le jeu de l'amortissement pris sur un montant qui lui sera remboursé en entier, i.e sans égard aux sommes reçues au titre de l'amortissement?

L'impact de la façon de faire du Transporteur sur les revenus requis jusqu'au versement de la contribution est substantiel et amène une situation inéquitable pour ses clients. Il apparaît donc qu'il s'agit d'un sujet que la Régie devrait considérer dès le dossier tarifaire actuel.

Je vous prie d'agréer, cher Monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

(s) *Pierre Pelletier*

**Pierre Pelletier**

PP/sb

c.c. Me Yves Fréchette