

Montréal, le 31 août 2017

Paule Hamelin
Ligne directe : 514-392-9411
Télec. : 514-876-9011
Paule.hamelin@gowlingwlg.com

VIA LE SDÉ

Adjointe
Tél. : 514 878-9641, poste no : 65254

Monsieur Pierre Méthé
Secrétaire par intérim
RÉGIE DE L'ÉNERGIE
Tour de la Bourse
800, Place Victoria, bureau 2.55
Montréal (Québec) H4Z 1A2

Objet : Régie - Demande du Transporteur de modification des tarifs et conditions des services de transport pour l'année 2018
Dossier de la Régie : R-4012-2017
Notre dossier : L140690006

Cher Monsieur Méthé,

La présente vous est transmise dans le cadre du dossier mentionné en rubrique et fait suite à la correspondance du 28 août dernier d'Hydro-Québec dans ses activités de transport (ci-après le « **Transporteur** »).

Le Transporteur, dans sa lettre, commente et/ou s'objecte à plusieurs sujets sur lesquels Nalcor Energy Marketing Corporation (ci-après « **NEMC** ») souhaite intervenir.

Par conséquent, NEMC désire faire part de ce qui suit à la Régie quant aux commentaires et objections du Transporteur sur sa demande d'intervention.

1. Réponse aux commentaires du Transporteur quant à la demande d'intervention de NEMC

Aux pages 7 et 10 de sa correspondance, le Transporteur s'objecte au paragraphe 7 de la demande d'intervention de NEMC à l'égard d'un sujet qu'il admet d'emblée être un « sujet incontournable » découlant de la décision D-2017-021. De l'avis du Transporteur, la participation de NEMC quant à la modification de la définition de la catégorie d'investissement « Maintien et amélioration de la qualité de service » doit se limiter à la preuve offerte par le Transporteur. Le Transporteur indique que « leur participation (...) doit se limiter à la preuve offerte par le Transporteur en conformité avec la décision D-2017-021 ». Selon ce dernier, l'examen du principe de la causalité des coûts n'est pas utile et devrait être écarté par la Régie. Le Transporteur demande en quelque sorte aux intervenants, et par le fait même à la Régie, de tenir pour acquise la preuve qu'il a offerte, et ce, sans possibilité de remettre en question cette preuve et de soumettre

une preuve contraire. Selon le Transporteur, cette position serait conforme à la décision D-2017-021. NEMC est en désaccord avec cette position.

La Régie, dans sa décision D-2017-021, a mentionné ce qui suit :

« [447] SÉ-AQLPA recommande une modification de la définition de la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service », afin d'y comptabiliser des investissements visant à accorder au Transporteur une réserve de capacité, ou de développer un mécanisme, tel un CFR, pour s'assurer que le coût de ces investissements sera bien assumé par la clientèle qui en bénéficie à titre d'investissements en croissance.

[...]

[449] La Régie détermine que l'étude relative à la définition de la catégorie d'investissement « Maintien et amélioration de la qualité du service » fera partie du prochain dossier tarifaire du Transporteur. En conséquence, elle ordonne au Transporteur de déposer une preuve à cet effet. [emphase de la Régie] »¹

(Nos soulignés)

NEMC, de manière plus spécifique, a soulevé cet enjeu dans le cadre de l'intégration à la base de tarification du Transporteur de la ligne à 735 kV de la Chamouchouane – Bout-de-l'Île. Malgré le fait que la Régie ait autorisé l'inclusion à la base de tarification des mises en service prévues pour ce projet pour l'année témoin 2017, elle concluait en ces termes au paragraphe 402 :

« [402] Tel que conclu à la section 8.2 de la présente décision, la Régie reverra la définition de la catégorie d'investissement « Maintien et amélioration de la qualité du service » dans le cadre du prochain dossier tarifaire du Transporteur. [emphase de la Régie] »²

Interprétant ces passages de la décision D-2017-021, le Transporteur admet, dans sa preuve, que cette demande touche la pertinence de modifier la définition de cette catégorie afin d'y comptabiliser des investissements qui produiraient une réserve de capacité, pour s'assurer que le coût de ces investissements soit assumé par la clientèle qui en bénéficierait à titre d'investissements en croissance³.

Par conséquent, il ne fait aucun doute, aux yeux de NEMC, que la réserve de capacité qui peut découler d'un investissement en « Maintien et amélioration de la qualité de service » et l'impact

¹ Dossier R-3981-2016, Phase 1, décision D-2017-021, par. 447 et 449.

² *Idem*, par. 402.

³ Dossier R-4012-2017, HQT-9, Document 1 (B-0030), p. 34, l. 6 à 9.

tarifaire qu'une telle réserve peut avoir sur les tarifs de transport d'électricité sont des enjeux pertinents au présent dossier.

Le Transporteur ne considère pas opportun, pour les raisons dont il fait état dans sa preuve, de modifier cette définition pour le motif de la création éventuelle de capacité⁴. Ce faisant, NEMC est en droit de commenter la modification proposée par le Transporteur et de soumettre des recommandations à cet égard afin de s'assurer que le principe de la causalité des coûts soit respecté. Pour ce faire et tel qu'elle l'a annoncé, NEMC entend soumettre une expertise apportant un éclairage additionnel sur le bien-fondé des motifs du Transporteur justifiant une telle position. Par conséquent, NEMC est d'avis que son intervention sur ce sujet devrait être autorisée et que sa participation ne devrait pas uniquement se limiter à la preuve offerte par le Transporteur.

Le Transporteur propose aussi de modifier la définition de la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service » afin qu'elle réfère à l'impact sur les pertes de transport. NEMC est d'avis que l'analyse de cette définition ne peut se faire en vase clos et nécessite de considérer les impacts de cette modification sur les autres définitions convenues par la Régie dans sa décision D-2002-95 (et ses décisions subséquentes à ce sujet). L'étude des définitions des diverses catégories d'investissements dans le dossier R-3401-98 s'est faite dans un contexte global et forme donc un tout cohérent. A cet effet, nous croyons notamment que la définition proposée doit être revue particulièrement en fonction de la catégorie d'investissement « Croissance des besoins de la clientèle » par souci de cohérence et afin de s'assurer que les clientèles appropriées paient pour les investissements en question. Plus précisément, la prise en compte de l'impact sur les pertes de transport des investissements liés à la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service » pourrait impliquer un ajustement similaire et cohérent à la définition de la catégorie d'investissement « Croissance des besoins de la clientèle ». En effet, s'il est vrai que l'ajout d'une nouvelle ligne liée à un investissement de la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service » pourrait potentiellement avoir un impact à la baisse sur les pertes de transport, toute chose étant égale par ailleurs, il serait alors probable que l'ajout d'équipement pour l'intégration de nouvelle source de production pourrait potentiellement avoir un impact à la hausse sur les pertes de transport. C'est dans ce contexte que NEMC entend considérer l'opportunité de référer à la question des pertes de transport pour ce type d'investissement.

À la page 8 de sa correspondance, le Transporteur suggère à la Régie que le sujet des ajustements organisationnels présenté à la pièce HQT-2, Document 1 (B-0006) ne soit pas abordé dans le cadre du présent dossier considérant le délibéré dans le dossier R-3981-2016, Phase 2. NEMC ne partage pas l'avis du Transporteur à cet égard. NEMC comprend que les ajustements organisationnels dont il était question en phase 2 du dossier R-3981-2016 font l'objet d'un délibéré, notamment quant à l'impact de ces ajustements sur le principe de la séparation fonctionnelle, sur le Code de conduite du Transporteur et sur les tarifs de transport d'électricité. Cependant, les ajustements organisationnels dont il est question dans le cadre du présent dossier sont des faits

⁴ *Idem*, p. 38, l. 3 à 5.

nouveaux et NEMC est en droit de questionner et d'interroger le Transporteur sur ces ajustements et, le cas échéant, d'émettre des commentaires et/ou recommandations à ce sujet, sans pour autant refaire le débat qui a été effectué dans le cadre du dossier R-3981-2016, Phase 2.

Toujours à la page 8 de sa correspondance, le Transporteur s'objecte au paragraphe 11 de la demande d'intervention de NEMC. De l'avis du Transporteur, le sujet relatif aux améliorations que NEMC souhaite proposer quant à la méthode d'information des clients *a posteriori* en lien avec les objectifs de l'article 13.6 des *Tarifs et conditions* devrait être rejeté. Selon le Transporteur, NEMC ne peut utiliser le processus d'audience tarifaire devant la Régie pour aborder des situations relevant du service à la clientèle. NEMC est en désaccord avec cette position. La Régie mentionnait ce qui suit aux paragraphes 470 et 471 de la décision D-2017-021 :

« [470] La Régie accueille la proposition du Transporteur de fournir de l'information additionnelle et suffisante à ses clients de transport de point à point, lors d'événements sur le réseau entraînant des réductions de service, de façon à leur permettre de s'assurer que celles-ci ont été appliquées en conformité avec les Tarifs et conditions.

[471] Elle note également que cette information additionnelle pourra être bonifiée, au fil de l'expérience. La Régie ordonne au Transporteur de lui faire rapport, dans son prochain dossier tarifaire, des améliorations apportées à la méthode 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. [emphase de la Régie]»

(Nos soulignés)

L'intervention de NEMC sur ce sujet est donc directement en lien avec la décision D-2017-021 et constitue un suivi de cette décision. Par ailleurs, ce sujet est couvert par le Transporteur dans sa preuve (HQT-10, Document 1). NEMC est en droit de proposer des améliorations à ce processus dans le contexte du rapport que doit déposer le Transporteur auprès de la Régie et surtout puisque la méthode d'information proposée ne respecte toujours pas les objectifs de l'article 13.6 des *Tarifs et conditions* tel qu'indiqué dans son intervention. NEMC soumet respectueusement à la Régie que ce suivi non seulement découle de la tarifaire précédente mais est un sujet qui cadre parfaitement avec une audience tarifaire, s'agissant de l'application des *Tarifs et conditions*.

À la page 9 de sa correspondance, le Transporteur s'objecte au paragraphe 13 de la demande d'intervention de NEMC. De l'avis du Transporteur, NEMC ne peut interroger le Transporteur sur 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 » puisque ce sujet relèverait exclusivement du service à la clientèle du Transporteur et qu'il concernerait la gestion des transactions courantes sur le réseau du Transporteur. Le Transporteur ajoute que ce sujet n'est aucunement pertinent en l'espèce puisqu'il

ne viserait pas la détermination de tarifs justes et raisonnables pour l'année 2018. NEMC réitère à nouveau que ce sujet est en lien avec l'application des *Tarifs et conditions*. Par ailleurs, ce sujet fait référence, tel qu'indiqué par le Transporteur, à l'automatisation des règles du *North American Energy Standard Board* (ci-après « **NAESB** ») déjà appliquées, en l'occurrence les règles NAESB dans leur version 003.0. NEMC veut s'assurer que ces nouvelles pratiques d'affaires répondent aux standards de l'industrie, incluant les modifications à venir, telle la version 003.1 des règles NAESB.

Aux pages 9 et 10 de sa correspondance, le Transporteur s'objecte aux paragraphes 5 et 8 de la demande d'intervention de NEMC en lien avec 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, et en lien avec les hypothèses utilisées par celui-ci pour la planification concernant les projets d'investissement liés à de nouvelles interconnexions. L'objectif de cette démarche par NEMC est de s'assurer que ces projets d'investissement respectent les principes de neutralité tarifaire et de causalité des coûts et vise à s'assurer que le coût de ces investissements sera bien assumé par la clientèle qui en bénéficiera. Contrairement à ce que prétend le Transporteur, il ne s'agit pas de transformer la présente cause tarifaire en une révision déguisée de décisions antérieures de la Régie. À cet égard, NEMC rappelle que la Régie, dans sa décision rendue en début d'audience dans le cadre du dossier R-3981-2016, phase 1, a réaffirmé le principe établi dans la décision D-2005-050 à savoir qu'en ce qui a trait au principe de la causalité des coûts, ce type de débat doit se dérouler dans le cadre d'un dossier tarifaire⁵. La Régie confirmait alors que l'inclusion des coûts d'un investissement à la base de tarification doit se faire dans le cadre d'un dossier tarifaire.

À la page 10 de sa correspondance et en ce qui concerne 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, le Transporteur mentionne que les conclusions recherchées par NEMC ne sont pas clairement énoncées. De l'avis même du Transporteur, cet élément de preuve est un sujet incontournable qui découle de la décision D-2017-021. Par conséquent, NEMC juge qu'elle est en droit de questionner et d'interroger le Transporteur sur cet aspect important de la preuve et, le cas échéant, d'émettre des commentaires et/ou recommandations à cet égard. NEMC soumet respectueusement à la Régie qu'il peut parfois être difficile d'émettre des conclusions et/ou recommandations, même de manière sommaire, au stade de la demande d'intervention et avant même d'avoir entendu toute la preuve.

Finalement, à la page 11 de sa correspondance, le Transporteur s'objecte au paragraphe 12 de la demande d'intervention de NEMC. Cette dernière souhaite interroger le Transporteur sur son bilan de l'application du *Processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport* et entend proposer certaines améliorations additionnelles à ce processus. Tel qu'il appert des paragraphes 472 à 485 de la décision D-2017-021, le bilan du *Processus d'information et*

⁵ Dossier R-3981-2016, Phase 1, Notes sténographiques de l'audience du 18 novembre 2016, p. 8, l. 22 à 25 et p. 9, l. 1.

d'échanges sur la planification du réseau de transport est un sujet qui fait l'objet de la présente cause tarifaire.

NEMC souhaite donc interroger le Transporteur sur ce bilan et soumettre à la Régie des suggestions additionnelles afin d'améliorer le processus dont notamment la production d'un rapport écrit détaillé des rencontres publié en temps opportun tel que présentement discuté avec le Transporteur.

2. Réponse aux commentaires du Transporteur quant au budget de participation de NEMC

À la page 4 de sa correspondance, le Transporteur souligne que les procureurs conjoints de NEMC et d'EBM présentent un budget pour les services de procureurs de 250 heures chacun. Le Transporteur ajoute que cette valeur est largement supérieure à l'ensemble des budgets pour les services juridiques des autres intéressés collectivement. Il conclut que les budgets de participation soumis par EBM et NEMC sont disproportionnés.

À cet égard, nous soumettons respectueusement à la Régie que les procureurs au présent dossier ne peuvent, lors du dépôt des demandes d'intervention de NEMC et d'EBM, présumer de la décision de la Régie quant au statut d'intervenant de ces deux personnes intéressées ni du cadre de leur participation. Par conséquent, des demandes d'intervention entièrement distinctes et des budgets de participation séparés ont été déposés auprès de la Régie conformément au *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*⁶ et à la décision procédurale D-2017-085.

Ceci dit, il est certain que Gowling WLG n'entend 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. En effet et considérant que les sujets d'intérêts de ces deux personnes intéressées se recoupent en grande partie, plusieurs des tâches qui seront effectuées par les procureurs au dossier profiteront également à NEMC et à EBM, ce qui se traduira ultimement par une réduction du nombre d'heures budgété autant pour NEMC qu'EBM.

Quant au commentaire du Transporteur à l'effet que le présent dossier ne comporte aucun aspect juridique d'une envergure telle qui puisse justifier de pareils budgets pour des services juridiques, nous croyons que ce commentaire doit être pris avec réserve puisque les budgets de participation soumis dépendent des points sur lesquels chacun des intervenants décide d'intervenir et de la manière dont ils entendent présenter leur preuve. Or et de l'avis de NEMC, plusieurs des sujets mis de l'avant dans le cadre de son intervention requièrent une expertise juridique.

Nous croyons avoir soumis une estimation raisonnable et la plus juste possible en fonction du travail qui sera nécessaire dans le présent dossier. De l'avis de NEMC, le Transporteur, de manière

⁶ *Idem*, p. 9, l. 7 à 12.

générale, sous-estime grandement l'implication en temps et en argent qui est réellement requise par les intervenants pour mener à bien ce genre de dossier. Au surplus, les objections du Transporteur aux diverses demandes d'intervention ne contribuent aucunement à alléger le processus réglementaire, ceci dit avec le plus grand respect.

Pour conclure, la Régie pourra toujours décider ultimement de la raisonnable des montants à être remboursés selon le caractère utile de la participation après avoir entendu toute la preuve.

Veillez agréer, cher Monsieur Méthé, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

GOWLING WLG (CANADA) S.E.N.C.R.L., s.r.l.



Paule Hamelin
PH/el

c.c. M^e Yves Fréchette