

**Par dépôt électronique, courriel et poste**

Le 23 août 2018

Me Véronique Dubois, secrétaire  
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,  
4<sup>e</sup> 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 2019  
Votre dossier : R-4058-2018  
Notre dossier : R055967 YF

---

Chère consœur,

Hydro-Québec, dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a reçu les demandes d'intervention suivantes, à savoir :

- L'Association des hôteliers du Québec (« AHQ ») et l'Association des restaurateurs du Québec (« ARQ ») ;
- L'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité (« AQCIE ») et Conseil de l'industrie forestière du Québec (« CIFQ ») ;
- Énergie Brookfield Marketing s.e.c. (« EBM ») ;
- La Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (« FCEI ») ;
- Option consommateurs (« OC ») ;
- Stratégies Énergétiques (« SÉ »), l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (« AQLPA »), Groupe d'Initiatives et de Recherches Appliquées au Milieu (« GIRAM ») et Énergie solaire Québec (« ÉSQ »).

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**

Le 27 juillet 2018, le Transporteur a déposé auprès de la Régie de l'énergie (la « Régie ») la *Demande du Transporteur de modification des tarifs et conditions des services de transport pour l'année 2019* (la « Demande »), laquelle est introduite en conformité avec la Loi sur la Régie de l'énergie (la « Loi »).

Dans la décision procédurale D-2018-100, la Régie reconnaît d'office le statut d'intervenant à AHQ-ARQ, AQCIE-CIFQ, EBM, FCEI, OC et SÉ-AQLPA. Toutefois, chacun de ces « *intervenants doit indiquer les sujets de la demande tarifaire dont elle entend traiter, les conclusions qu'elle recherche ou les recommandations qu'elle propose, ainsi que la manière dont elle entend faire valoir sa position* » selon le paragraphe 11 de la décision précitée.

Dans la décision procédurale précitée (paragraphe 15), la Régie indique qu'elle statuera ultérieurement « *sur les sujets qu'elle entend se concentrer dans le cadre du présent dossier* ».

Considérant l'objectif d'efficience du processus d'audience recherché 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. Conséquemment, le Transporteur prie la Régie de spécifier, dans sa décision à venir, que les intervenants au dossier auront à circonscrire leurs participations aux sujets retenus pour cette audience.

### **Demande d'intervention de GIRAM et ÉSQ**

Les intéressés GIRAM et ÉSQ, lesquels sont des organismes à vocation environnementale<sup>1</sup>, souhaitent intervenir au présent dossier tarifaire du Transporteur.

Dans leurs demandes d'interventions, GIRAM et ÉSQ mentionnent :

*« Avec respect, nous soumettons qu'il n'est pas souhaitable, au présent dossier, de démanteler le présent Regroupement de manière à en exclure le GIRAM et/ou ÉSQ du statut d'intervenant, comme s'il s'agissait de plusieurs demandes d'intervention distinctes plutôt que d'une demande d'intervention conjointe unique d'un Regroupement. Avec respect, nous invitons la Régie au présent dossier à ne pas suivre les décisions susdites où un tel démantèlement du Regroupement avait été opéré. »*

Avec égards, le Transporteur est en désaccord avec cette allégation des intéressés pour les motifs suivants.

Les intéressés GIRAM et ÉSQ ne peuvent obtenir automatiquement, par la seule association avec des intervenants reconnus, le statut d'intervenant conféré à ces derniers.

L'Avis public émis par la Régie, lequel est joint à la décision D-2018-100, mentionne ce qui suit :

*« Conformément à la décision D-2018-100, toute personne intéressée désirant participer à l'audience publique doit être reconnue comme intervenant. Toute demande d'intervention doit être transmise à la Régie et au Transporteur au plus tard le 16 août*

---

<sup>1</sup> Voir Demande d'intervention déposée par Me Dominique Neuman et portant la date du 16 août 2018.

2018 à 12 h et doit contenir toutes les informations mentionnées dans cette décision procédurale et celles exigées au Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie, dont le texte est accessible sur le site internet de la Régie. » (Nos soulignés)

Avec respect, il n'est pas possible pour GIRAM et ÉSQ de contourner les mentions claires de l'avis public précité, ni les dispositions du cadre réglementaire afin d'obtenir le statut d'intervenant dans le présent dossier et ce, par simple association avec des intervenants reconnus.

Les demandes d'intervention de GIRAM et ÉSQ 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 », le respect des dispositions du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie* sont incontournables.

L'article 16 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*<sup>2</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>3</sup>.

Les intéressés doivent donc présenter des demandes d'intervention qui sont suffisantes et qui rencontrent 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 GIRAM et ÉSQ 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.

Le Transporteur ne remet pas en cause le caractère légitime des missions des organismes en cause. Toutefois, 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'aménagement durable et la mise en valeur du patrimoine national.

Les expériences pratiques ou expertises particulières annoncées par les intéressés GIRAM et ÉSQ 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.

---

<sup>2</sup> *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*, (Décret 1098-2014).

<sup>3</sup> Id., article 19.

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

Le Transporteur souligne que la Régie a rejeté, dans des dossiers antérieurs, des demandes d'intervention d'intéressés pour les motifs précités. Ces décisions sont réitérées et plaidées en appui aux présentes<sup>4</sup>.

Avec égards, la Régie devrait rejeter la demande d'intervention et la participation au présent dossier de GIRAM et ÉSQ.

### **Budgets de participation**

La somme des budgets de participation déposés s'établit à près de 730 k\$<sup>5</sup>.

Sous réserve et sans préjudice à l'égard des commentaires qui précèdent quant à la participation de GIRAM et ÉSQ, le Transporteur souligne que le budget soumis par SÉ-AQLPA apparaît disproportionné lorsqu'examiné en parallèle avec le nombre restreint de sujets qu'ils souhaitent aborder. De plus ceux-ci font appel à quatre analystes.

Également, le Transporteur constate qu'EBM fait appel à deux procureurs et deux analystes. Le total des heures des procureurs budgétées excède celui de tous les intervenants<sup>6</sup> et le taux horaire d'un analyste externe semble être appliqué à un analyste interne résultant en une surestimation du budget de participation.

Le choix des ressources pour participer à un dossier relève de l'intéressé. Toutefois, il n'apparaît pas opportun que la clientèle réglementée, qui assume les coûts de la réglementation, supporte les choix discrétionnaires des intervenants à l'audience de la Régie.

Quant au budget soumis par l'AQCIE-CIFQ pour les services d'experts (audience MRI), le Transporteur s'en remet à la Régie quant au taux à y appliquer ainsi que le niveau de participation attendu.

Considérant que l'audience sera scindée en deux parties distinctes, le Transporteur suggère à la Régie de clairement baliser, en termes financiers, le niveau de participation attendu des intervenants. Ceci facilitera, au bénéfice de tous les participants à l'audience, la gestion de leurs ressources.

En ce qui a trait à la séance de travail du 11 juillet 2018 visant l'étude sur le taux de pertes de transport, le Transporteur demande à la Régie d'indiquer dans sa décision

---

<sup>4</sup> D-2016-136 paragraphes 7 ss., D-2017-107 paragraphes 112 ss., D-2017-105 paragraphes 48 ss.

<sup>5</sup> Le Transporteur souligne à la Régie qu'il a constaté certaines erreurs quant à la computation d'heures d'audience estimées par les procureurs par rapport aux 80 heures prévues par la Régie (SÉ-AQLPA, EBM et AHQ-ARQ).

<sup>6</sup> Hormis l'AQCIE-CIFQ, lesquelles seront représentées en séquence par Mes Pelletier et Sarault, qui toutefois exerce la tâche supplémentaire d'accompagner M. Lowry dans le processus en cours.

procédurale à venir le moment du paiement des montants des frais de participation<sup>7</sup> à cette séance.

En sus des commentaires généraux qui précèdent, le Transporteur présente ci-après ses commentaires spécifiques à l'égard des demandes d'intervention.

## 2. Commentaires spécifiques concernant les demandes d'intervention

### AHQ-ARQ

Dans leur demande d'intervention<sup>8</sup>, les intervenants mentionnent :

*19. Suite aux demandes de la Régie, le Transporteur présente un nouvel indicateur de 2e génération des indisponibilités forcées, l'indicateur IFD (B-0007, pages 11 à 13). L'AHQ-ARQ constate que la description de ce nouvel indicateur n'est pas suffisamment détaillée pour qu'elle puisse en comprendre toutes les implications. Malheureusement, le Transporteur n'a pas respecté la demande suivante de la Régie dans sa décision D-2018-021 : « [62] La Régie demande également au Transporteur de présenter, dès le début de traitement de son prochain dossier tarifaire, l'indicateur IF de 2e génération, lors d'une séance de travail. ». En effet, aucune séance de travail n'est prévue dans la preuve du Transporteur sur ce sujet. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie qu'elle exige du Transporteur qu'il tienne une telle séance de travail le plus tôt possible avant la date prévue de la préparation des demandes de renseignements des intervenants. L'AHQ-ARQ pourra formuler des recommandations à la Régie lorsqu'elle obtiendra les précisions requises de la part du Transporteur.*

Le Transporteur précise qu'il se conformera à la décision D-2018-021, dans les meilleurs délais possibles. Considérant que nous en sommes au début du « traitement » du dossier, des disponibilités seront offertes à la Régie et aux intervenants sous peu pour la tenue de cette rencontre dans les semaines du 17 ou du 24 septembre 2018.

À la page 5 de leur demande d'intervention, les intervenants mentionnent :

*« 27. Plus particulièrement, l'AHQ-ARQ compte se prononcer sur les propositions du Transporteur en ce qui a trait au facteur de productivité X négatif (-0,6 %), au facteur S nul, au facteur de croissance C, aux éléments à traiter en Facteur Y (taxes, coûts liés aux prestations de travail aux investissements) et à la formule paramétrique relative aux dépenses en capital. » (Nos soulignés)*

Relativement à méthode d'établissement du facteur C, le Transporteur réfère la Régie au paragraphe 314 de la décision D-2018-001 dans lequel elle s'était déclarée satisfaite de la méthode de calcul du facteur C proposée par le Transporteur pour ensuite préciser des éléments sur l'ajustement qui devrait être réalisé au paragraphe 318 ci-après reproduit :

<sup>7</sup> La Régie a publié la liste des participants au lien suivant, dont AHQ-ARQ, AQCIE-CIFQ et EBM, intervenants au présent dossier, ainsi que GRAME et NEMC :

[http://www.regie-energie.gc.ca/audiences/Suivis/SuiviD2018-021/R%C3%A9gie\\_ListePr%C3%A9sences\\_13juillet2018.pdf](http://www.regie-energie.gc.ca/audiences/Suivis/SuiviD2018-021/R%C3%A9gie_ListePr%C3%A9sences_13juillet2018.pdf)

<sup>8</sup> Demande d'intervention du 16 août 2017 des procureurs d'AHQ-ARQ.

« [314] Considérant sa décision d'exclure les dépenses en capital de l'application de la Formule d'indexation, la Régie est satisfaite du Facteur C proposé par le Transporteur. Elle juge opportun d'intégrer au MRI du Transporteur un facteur pour tenir compte de l'augmentation des CNE liée à la croissance du réseau de transport. En conséquence, la Régie retient le Facteur C proposé par le Transporteur. »

« [318] En conséquence, le montant correspondant aux activités de base, incluses à la Formule d'indexation, devra être ajusté en fonction de la valeur des mises en service réelles, dès que les données seront disponibles. Ces ajustements devraient donc prendre effet à partir de l'année 3 du MRI. »

Avec respect, le Transporteur considère que le facteur C a été approuvé par la Régie et demande que l'intervention des intéressés soit circonscrite aux éléments référés par la Régie dans son paragraphe 318 précité.

### **AQCIE-CIFQ**

Dans leur demande d'intervention<sup>9</sup>, paragraphe e) (page 3), l'AQCIE-CIFQ souhaite traiter de la « répartition des coûts relatifs aux interconnexions entre la charge locale et les utilisateurs du service de point à point ». Selon l'AQCIE-CIFQ, « les changements survenus depuis la décision de 2006 justifient de réexaminer les modalités de répartition du coût de service des interconnexions ».

Avec égards, le Transporteur est en désaccord avec les allégations des intervenants.

Le Transporteur applique pour la répartition des coûts des interconnexions la méthode retenue par la Régie dans les décisions antérieures, notamment les décisions D-2006-66 et D-2009-015. En ce qui a trait aux coûts de l'interconnexion avec l'Ontario<sup>10</sup>, à laquelle l'AQCIE-CIFQ réfère, la Régie a retenu le même traitement que celui applicable aux autres interconnexions.

<sup>9</sup> Lettre de Me Pierre Pelletier du 16 août 2018.

<sup>10</sup> D-2009-015, page 93, visant la répartition des coûts de l'interconnexion avec l'Ontario :

« Selon la Régie, il s'agit donc d'installations dont le rôle est sensiblement identique à celui des autres interconnexions, soit permettre l'exportation et l'échange de puissance et d'énergie avec les réseaux voisins et assurer une plus grande fiabilité des approvisionnements à la charge locale.

Par ailleurs, la Régie ne retient pas les arguments selon lesquels le maintien de la méthode existante de répartition des coûts aurait pour effet de faire supporter par la charge locale la presque totalité des coûts de l'interconnexion. La méthode existante repose sur le calcul de facteurs de répartition, lesquels tiennent compte des nouvelles réservations de point à point de long terme associées à l'interconnexion avec l'Ontario. Ces facteurs de répartition s'appliquent non seulement aux coûts des interconnexions, mais également à l'ensemble des coûts communs aux deux services de transport ferme de long terme. En raison des nouvelles réservations découlant de la réalisation de l'interconnexion, le prorata de la charge locale dans les coûts des diverses fonctions et sous-fonctions à répartir se trouve sensiblement réduit. Globalement, les coûts additionnels alloués à la charge locale pour la sous-fonction Ontario sont donc compensés, en grande partie, par une diminution des coûts des autres sous-fonctions qui lui sont alloués.

La Régie retient la proposition du Transporteur à l'effet d'appliquer, aux coûts de l'interconnexion avec l'Ontario, le même traitement que celui applicable aux autres interconnexions. »

L'AQCIE-CIFQ mentionne que « *les besoins du service de transport de point à point à long terme étaient de 479 MW pour les années 2006 et 2007 [...] alors qu'ils sont de 4 697 MW pour l'année 2019* ». Le Transporteur souligne que lors de la mise en service de l'interconnexion avec l'Ontario en 2009 et 2010, les besoins du service de transport de point à point à long terme étaient de 2 308 MW et 4 575 MW respectivement, cette dernière valeur étant proche de celle au présent dossier, et que la Régie a accepté ces besoins de transport dans les dossiers tarifaires correspondants<sup>11</sup>.

L'AQCIE-CIFQ fait aussi référence à la décision D-2014-205 relative au plan d'approvisionnement 2014-2023 du Distributeur. À ce sujet, le Transporteur précise que la méthode de répartition des coûts de transport retenue par la Régie tient compte des besoins de transport de la clientèle du Transporteur, et non pas des moyens d'approvisionnement que la Régie peut accepter pour le Distributeur.

Par ailleurs, la Régie a reconnu dans les décisions des dernières années<sup>12</sup> que la méthode appliquée par le Transporteur pour la répartition du coût du service est conforme à la méthode définie dans ses décisions antérieures. Comme le Transporteur présente dans ce dossier la mise à jour de la répartition du coût du service selon la méthode reconnue, le Transporteur est d'avis que le sujet évoqué par l'intervenant dépasse le cadre du dossier.

En bref, la répartition du coût du service de transport entre les différentes clientèles est effectuée sur la base de principes et de règles qui font toujours autorité et la méthode actuellement employée offre des résultats raisonnables approuvés annuellement par la Régie et conformes aux décisions rendues à cet égard. Donc la méthode reconnue par la Régie est valable et applicable pour l'année 2019.

Au surplus, le Transporteur estime que les motifs avancés par les intervenants sont erronés et insuffisants pour justifier que la Régie entreprenne une revue de la méthode de répartition du coût du service de transport en ce qui a trait aux interconnexions.

Le Transporteur demande d'exclure du présent dossier le sujet additionnel de la répartition des coûts relatifs aux interconnexions entre la charge locale et les utilisateurs du service de point à point tel que proposé par les intervenants.

Le Transporteur suggère à la Régie de circonscrire de façon précise cette intervention afin que le cadre d'analyse du dossier soit respecté.

## **EBM**

À sa demande d'intervention<sup>13</sup>, l'intervenant mentionne :

---

<sup>11</sup> D-2009-015, page 83 et D-2010-032, page 95.

<sup>12</sup> D-2010-032, page 98, D-2011-039, page 110, D-2012-059, page 95, D-2014-035, page 138, D-2015-017, page 119, D-2016-029, page 85, D-2017-021, page 125.

<sup>13</sup> Demande d'intervention du 16 août 2017 des procureurs d'EBM.

*« 11. EBM entend questionner le Transporteur sur l'impact pour les clients point à point de l'erreur mise à jour suivant l'analyse ayant révélée que le taux de pertes de transport réel de 2016 serait de l'ordre de quelques décimales à la baisse et entend demander au Transporteur ce qu'il prévoit faire quant aux montants payés en trop par les clients point à point du Transporteur; » (Nos soulignés)*

À ce sujet, le Transporteur mentionne qu'il prévoit confirmer le taux de pertes de transport, lorsque les travaux de revue qu'il a entrepris seront complétés, comme indiqué à la pièce HQT-10, Document 2, page 8. Le Transporteur répondra alors aux questions de la Régie et des intervenants à ce sujet, y incluant l'impact pour les clients de point à point, avec le souci de ne pas révéler de données ou de renseignements confidentiels des clients.

Le Transporteur, référant spécifiquement aux passages soulignés du paragraphe 11 précités et ceci étant mentionné sans préjudice ni admission, précise que lorsque ses travaux seront complétés, il communiquera avec les clients concernés afin de leur exposer la situation et l'impact sur une base individuelle et confidentielle. Le Transporteur entend solutionner cette situation de manière équitable.

Le Transporteur, ceci étant mentionné sans préjudice ni admission, demande d'exclure du présent dossier le sujet additionnel tel qu'identifié par l'intervenant au paragraphe 11 de sa demande d'intervention et ce, notamment afin de respecter les données confidentielles et renseignements commerciaux des parties prenantes à cette situation et considérant que d'éventuels montants versés à titre de compensation ne feront pas partie du revenu requis du Transporteur pour 2019.

À la page 3, l'intervenant mentionne :

*« 18. Quant au Facteur C, EBM entend questionner le Transporteur relativement à l'établissement de ce facteur; »*

Le Transporteur réitère les commentaires à la demande d'intervention de l'AHQ-ARQ à l'effet que le facteur C a été approuvé par la Régie et demande que l'intervention de l'assujetti soit circonscrite aux éléments référés par la Régie au paragraphe 318 de la D-2018-001.

## **FCEI**

À sa demande d'intervention<sup>14</sup>, l'intervenant mentionne :

*« 15. La FCEI note également que le Transporteur a modifié la durée de vie utile de certains actifs en 2017. Elle souhaite comprendre pourquoi ces modifications n'ont pas été reflétées dans le revenu requis autorisé 2018. »*

À ce sujet, le Transporteur mentionne qu'il a effectivement modifié la durée de vie utile de certains actifs en 2017 dont les impacts sur la charge d'amortissement de l'année

---

<sup>14</sup> Demande d'intervention du 16 août 2018 des procureurs de FCEI.



témoins 2018 ont été reflétés dans le dossier R-4012-2017 au tableau 25 de la pièce HQT-7 Document 1. Le Transporteur souligne que la Régie a pris acte de la révision des durées de vie utile dans sa décision sur le fond D-2018-021 :

« [551] En suivi de la décision D-2002-95, le Transporteur présente les impacts découlant des révisions des durées de vie utile qu'il a apportées au cours de la période de 2016 à 2018.

[552] La Régie prend acte de la révision des durées de vie utile. »

Par conséquent, le Transporteur demande d'exclure du présent dossier le sujet additionnel tel qu'identifié par l'intervenant au paragraphe 15 de sa demande d'intervention

À la page 4 de sa demande d'intervention, l'intervenant mentionne :

« 24. Le Transporteur propose de traiter les taxes et les coûts liés aux prestations de travail aux investissements à titre de facteur Y. Considérant la nature de cette dépense, la FCEI est plus ou moins indifférente au traitement des taxes à titre d'exclusion. Cependant, elle est en désaccord avec l'interprétation que fait le transporteur du critère sur le seuil de matérialité. Elle estime que celui-ci doit être appliqué à la variation de la dépense et non à sa valeur absolue. » (Nos soulignés)

À ce sujet, le Transporteur souligne que dans la décision D-2018-067 [par. 214-215], la Régie constate que la section de sa décision D-2017-043 portant sur le seuil de matérialité soulève une certaine confusion quant à l'objet de son application et précise que le seuil de matérialité s'applique sur le montant total de l'élément de coût :

« [214] La Régie constate que cette section de sa décision D-2017-043 à propos du seuil de matérialité soulève une certaine confusion quant à l'objet de son application.

[215] À cet effet, la Régie souhaite préciser que le seuil de matérialité s'applique sur le montant total de l'élément de coût. » (Nos soulignés)

Par conséquent, le Transporteur demande d'exclure du présent dossier le sujet tel qu'identifié par l'intervenant au paragraphe 24 de sa demande d'intervention.

## OC

À la page 1 de sa demande d'intervention, OC mentionne que :

« Ces propositions, présentées à la pièce B-0012, font suite à la décision D-2018-001 et sont appuyées en partie par un témoignage des experts de la firme Concentric (B-0013). OC souhaite examiner l'ensemble de ces propositions et s'assurer qu'elles sont conformes aux exigences de l'article 48.1. de la Loi sur la Régie de l'énergie. OC entend aussi analyser si les propositions respectent les directives émises par la Régie lors de la Phase 1 dans sa décision D-2018-001 et vérifier comment elles se comparent aux caractéristiques et critères retenus par la Régie dans sa décision D-2018-067 portant sur la Phase 3 du MRI applicable à Hydro-Québec Distribution. »

Le Transporteur s'interroge sur la portée des propos de l'intervenant.

Le Transporteur souligne que les caractéristiques de son MRI, qu'il soumet au présent dossier, font suite à la décision D-2018-001, dans laquelle la Régie a déjà statué sur les « débats de fond » applicables au MRI du Transporteur.

Avec égards, les exigences de l'article 48.1 de la Loi ont alors été traitées et rencontrées, tout comme les éléments identiques ou similaires à ceux du Distributeur. Dans le présent dossier, il s'agit d'examiner les éléments sur lesquels la Régie a réservé sa décision pour la phase 3 du MRI. Les paramètres précis à établir en phase 3 devraient refléter les particularités du Transporteur et de son propre MRI.

Le Transporteur demande à la Régie de circonscrire de façon précise cette intervention afin que le cadre d'analyse du MRI du Transporteur soit respecté.

### **SÉ-AQLPA**

À la page 3 de sa demande d'intervention, les intervenants mentionnent :

*« Notre inquiétude porte à la fois sur la maintenance préventive et la planification des investissements visant à maintenir ou améliorer les actifs, mais aussi quant à ceux permettant l'intégration de la nouvelle production tant la production éolienne et autre déjà prévue que de la petite production distribuée sur le territoire de charge locale, laquelle est en croissance et que le réseau, selon HQD elle-même, n'est pas encore adapté à recevoir. »* (Nos soulignés)

Le Transporteur précise que son réseau a déjà accueilli de nombreux projets éoliens dont les investissements ont été présentés et autorisés par la Régie. Avec égards, le Transporteur n'identifie aucun aspect qui soit pertinent à ce sujet pour la détermination de ses tarifs de l'année 2019.

Quant à la « *petite production distribuée sur le territoire de charge locale* » identifiée par les intervenants, cet aspect concerne plus spécifiquement le Distributeur. Avec égards, le Transporteur n'identifie aucun aspect qui soit pertinent à ce sujet pour la détermination de ses tarifs de l'année 2019.

Le Transporteur demande à la Régie d'écarter des sujets d'audience, les sujets précités et identifiés par les intervenants.

À la page 3 de leur demande d'intervention, les intervenants mentionnent :

*« Notre intervention sur ce sujet consistera donc a) à vérifier si le modèle de gestion des actifs (MGA) est apte à servir de base décisionnelle tel qu'énoncé par HQT, et b) s'il est effectivement appliqué et remplit son rôle de base décisionnelle et c) si des améliorations sont souhaitables quant à l'un ou l'autre de ces deux aspects. »*

Le MGA a été présenté et discuté abondamment dans les dossiers précédents. Il constitue un outil essentiel à la planification dans le contexte d'un réseau vieillissant afin

d'optimiser le niveau de maintenance et d'investissement en maintien des actifs. L'intérêt des intervenants, d'ordre général, mériterait d'être précisé et mieux ciblé.

Le Transporteur demande à la Régie de circonscrire de façon précise cette intervention afin que le cadre d'analyse du dossier du Transporteur soit respecté.

À la page 4 de leur demande d'intervention, les intervenants mentionnent :

*« Le projet, en cours d'étude, d'une ligne de transport destinée à augmenter la limite sud du réseau sera évidemment au cœur des demandes de renseignement que nous logerons et des représentations que nous déposerons, à la fois quant à la vérification de sa justification (dans le contexte de notre section 4.1 ci-dessus) mais aussi de la qualification de cet investissement. »*

En réponse, le Transporteur mentionne que des études sont toujours en cours concernant le projet précité et que les questions concernant la « justification » ou la « qualification de cet investissement » ne sont pas pertinentes pour la détermination du tarif du service de transport pour l'année 2019. Ces aspects seront examinés par la Régie, en conformité avec le cadre réglementaire, lors de l'étude de la demande d'autorisation d'un projet éventuel en vertu de l'article 73 de la Loi.

Le Transporteur demande à la Régie d'écartier des sujets d'audience, le sujet précité et identifié par les intervenants.

À la page 4 de leur demande d'intervention, les intervenants mentionnent :

*« Le Transporteur semble également avoir modifié sa méthodologie de calcul des pertes. Il présente également des analyses de sensibilité de ses pertes selon diverses hypothèses. »*

Le Transporteur souhaite indiquer que l'étude à l'annexe 1 de la pièce HQT-9, Document 1 est déposée en suivi de la demande de la Régie dans la décision D-2017-021 (paragraphe 523). Le Transporteur ne présente pas une modification de la méthode de calcul des pertes de transport.

Le Transporteur demande à la Régie, quant aux sujets proposés par les intervenants, de circonscrire de façon précise cette participation afin que le cadre d'analyse du dossier du Transporteur soit respecté.

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

(s) Yves Fréchette

Me Yves Fréchette  
/jg

c.c. Intervenants et intéressés