

HYDRO-QUÉBEC, dans ses activités de transport

Demanderesse

ET

**FÉDÉRATION CANADIENNE DE
L'ENTREPRISE INDÉPENDANTE (FCEI),**
630, boul. René-Lévesque Ouest,
bureau 2880, Montréal, Québec, H3B 1S6

Intervenante

**DEMANDE D'INTERVENTION DE LA FÉDÉRATION CANADIENNE DE
L'ENTREPRISE INDÉPENDANTE RELATIVEMENT À LA DEMANDE DU
TRANSPORTEUR DE MODIFICATION DES TARIFS ET CONDITIONS DES
SERVICES DE TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2019**

**AUX FINS DE SA DEMANDE, LA FCEI EXPOSE RESPECTUEUSEMENT CE QUI
SUIT :**

I. NATURE DE L'INTÉRÊT ET REPRÉSENTATIVITÉ

1. Suite à la décision procédurale D-2018-100 rendue le 2 août 2018, la Fédération Canadienne de l'Entreprise Indépendante (« FCEI ») entend intervenir auprès de la Régie de l'énergie (« Régie ») dans le dossier Demande du Transporteur de modification des tarifs et conditions des services de transport pour l'année 2019.
2. La FCEI regroupe plus de 100 000 petites et moyennes entreprises (PME) à l'échelle canadienne, dont environ une sur cinq œuvre au Québec, et ce, dans tous les secteurs d'activités économiques et dans toutes les régions de la province. À titre d'association patronale qui défend ces PME, la FCEI, par ses représentations auprès des pouvoirs et organismes publics, veille à leur assurer une prospérité économique, et ce, au plus grand bénéfice de l'ensemble des citoyens et des citoyennes du Québec.
3. Les PME représentées par la FCEI sont, dans une large part, assujetties aux tarifs de petits et moyens débits d'Hydro-Québec, dans ses activités de transport (le « Transporteur »).

4. La FCEI a un intérêt évident à participer au présent dossier en ce que la décision à être rendue par la Régie aura une répercussion directe et immédiate sur le déroulement et les activités auxquelles sont assujettis ses membres.
5. La FCEI favorise l'accès au gaz naturel et à l'électricité à tous ceux qui en font la demande afin de favoriser la concurrence entre les sources d'énergie disponibles. Cette concurrence est un élément essentiel pour assurer un service de distribution de qualité à coûts raisonnables et, par incidence, le développement à long terme des distributeurs d'énergie.
6. Ce développement à long terme doit tendre vers la réduction du coût de service de chaque distributeur, diminuant en conséquence les coûts d'utilisation de l'énergie et permettant ainsi aux entreprises québécoises d'être encore plus compétitives sur les marchés nationaux et internationaux.
7. La FCEI appuie le principe tarifaire de l'utilisateur payeur, visant la réduction des niveaux d'interfinancement entre les classes tarifaires ainsi que le maintien de structures tarifaires simples et efficaces et souscrites au principe de la stabilité tarifaire.

II. MOTIFS À L'APPUI DE L'INTERVENTION

8. La FCEI estime que la Demande de HQT afin de modifier les tarifs et conditions de services de transport d'électricité pour l'année 2017 aura des implications directes et concrètes sur le coût de service de HQT et la tarification des services de transport.

III. ENJEUX ET CONCLUSIONS RECHERCHÉES PAR LA FCEI

Revenu requis

9. Suite à l'analyse de la preuve, la FCEI constate que le Transporteur demande à la Régie d'approuver un revenu requis en hausse de 146 M\$ ou 4,4 % par rapport au budget autorisé au dossier tarifaire 2018.
10. Plusieurs facteurs contribuent à cette hausse dont en particulier:
 - l'impact de la croissance de la base de tarification et du coût moyen du capital sur le rendement sur la base de tarification (64,2 M\$) et l'amortissement des immobilisations corporelles en exploitation (26,4 M\$);
 - la croissance des salaires de (16,4 M\$) et des autres charges directes (9,6 M\$) induites en bonne partie par l'augmentation des besoins liés aux activités de maintenance.
 - La hausse du budget spécifique pour les travaux d'inspection des mises à la terre (7,5 M\$)

11. En ce qui concerne le niveau de la base de tarification, la FCEI constate que comme pour les années précédentes, le Transporteur a surestimé de manière significative la base de tarification pour l'année 2017. La FCEI souhaite questionner le Transporteur sur sa prévision 2019 pour la base de tarification et envisage de recommander une réduction du revenu requis pour tenir compte du biais de prévision récurrent du Transporteur à ce niveau.
12. La FCEI souhaite également obtenir davantage de détails sur les besoins additionnels en maintenance dans un contexte où la Régie a déjà autorisé des hausses substantielles au cours des deux dernières années et où, selon la FCEI, le Transporteur n'apporte pas de réponse concluante aux questionnements de la Régie quant à l'optimalité du niveau de maintenance visé.
13. De plus, la FCEI souhaite également obtenir des précisions du Transporteur quant à l'impact des effets perturbateurs de la maintenance qu'il invoque pour justifier les besoins additionnels.
14. Finalement, la FCEI entend demander au Transporteur de justifier quelques autres variations de coûts dont notamment les travaux d'inspection des mises à la terre, les frais corporatifs, le budget de services partagés pour le domaine environnement des unités corporatives et l'IREQ.
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.

Maintenance

16. Dans sa décision D-2018-021, la Régie a demandé au Transporteur plusieurs suivis relatifs à la maintenance et au modèle de gestion des actifs. L'un de ces suivis porte sur un indicateur des indisponibilités forcées de 2^{ième} génération. En réponse à cette demande, le Transporteur présente une mesure d'impact des indisponibilités. Toutefois, la preuve est essentiellement muette sur le calcul de cet indicateur. La FCEI demandera au Transporteur d'expliquer comment cet indicateur est construit.
17. Quant aux autres demandes de la Régie, la FCEI estime que les réponses du Transporteur à plusieurs d'entre elles sont incomplètes, dont notamment la corrélation entre le comportement des équipements du Transporteur et les courbes de défaillance de l'EPRI et l'impact de la maintenance réalisée, les analyses statistiques sur les heures de main-d'œuvre requise, les coûts de matériel et des services externes.
18. En particulier, l'information produite par le Transporteur eu égard au paragraphe 35 de la décision D-2018-021, se limite à comparer le risque de quelques scénarios de maintenance et, par conséquent, ne répond pas à l'interrogation de la Régie quant au niveau de budget à partir duquel le risque additionnel devient important.

19. La FCEI entend questionner le Transporteur sur ces différents suivis.
20. Le Transporteur demande à la Régie d'autoriser un compte de frais reportés générique pour les événements imprévisibles. Bien que la FCEI ne soit pas opposée sur le principe à un tel compte, elle note que cela réduit le profil de risque du Transporteur par rapport à la situation actuelle sans que le taux de rendement sur l'avoir propre ne soit affecté. Elle souhaite obtenir des précisions sur la quantification de cet élément de risque.

MRI

21. Dans le cadre de la mise en place du MRI, le Transporteur formule des propositions sur les facteurs d'inflation, de productivité et de croissance, les facteurs Y et Z, les comptes d'écarts, le mécanisme de traitement des écarts de rendement, les indicateurs de qualité de service, le lien entre ces derniers et les écarts de rendement et la clause de sortie.
22. Le Transporteur propose un facteur de productivité de -0,6%. Ce taux est très différent de celui appliqué dans le cadre de l'approche globale de la Régie. De plus, en se basant sur les données historiques 2013-2017, il présume de la continuation de la hausse marquée des budgets de maintenance autorisée en 2017.
23. Le Transporteur propose le maintien du facteur de croissance existant et d'appliquer un ajustement sur la base des mises en services réelles à l'année 4 du mécanisme. La FCEI est en accord avec le principe de cet ajustement, mais ne saisit pas parfaitement pourquoi celui-ci ne pourrait être appliqué dès la troisième, voire la deuxième année du mécanisme. Elle souhaite obtenir des clarifications du Transporteur sur ce point.
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.
25. Pour ce qui est des coûts liés aux prestations de travail aux investissements, la FCEI est préoccupée par l'impact du traitement proposé en termes d'incitatifs et considérant les variations possibles en cours d'année. Elle envisage de recommander la mise en place du compte d'écart pour cette dépense si la Régie devait accepter le compte demandé par le Transporteur.
26. La FCEI souhaite obtenir des informations additionnelles quant à la proposition du Transporteur d'éliminer le compte d'écarts associé aux pénalités liées aux services complémentaires.

27. Le Transporteur propose le maintien du mécanisme de partage des écarts de rendements en vigueur. La FCEI juge que, bien que ce mécanisme offre au Transporteur un incitatif à l'efficacité somme toute limité, il semble acceptable considérant le risque de report de dépenses dans le contexte d'un mécanisme d'une durée de 4 ans sans clause de succession.
28. Quant aux indicateurs de qualité de service que le Transporteur propose d'utiliser pour les fins de l'application du mécanisme, la FCEI souhaite obtenir des clarifications sur la définition des indicateurs proposés.
29. Pour ce qui est des cibles et du lien entre ceux-ci et ce partage, la FCEI estime que le lien proposé par le Transporteur entre les indicateurs et le partage des excédents de rendement engendre une contrainte trop faible et indirecte sur le respect de la qualité de service. Elle envisage de proposer une approche où chaque dimension de la qualité de service aurait un lien direct avec une portion des excédents de rendement du Distributeur et où ce lien serait indépendant de l'atteinte des cibles dans les autres dimensions.
30. Le Transporteur propose une clause de sortie qui fera en sorte de mettre fin au mécanisme incitatif lorsque le rendement réel de l'actionnaire après partage s'écarte de 1,5 point de base du rendement autorisé. La FCEI estime que ce critère est trop peu exigeant ce qui pourrait être nuisible à la viabilité et à la crédibilité du MRI. Elle entend recommander un critère plus contraignant.

IV. MANIÈRE DONT LA FCEI ENTEND FAIRE VALOIR SA POSITION

31. La FCEI entend participer activement à toutes les étapes du présent dossier, notamment en présentant une preuve d'analyse.
32. La FCEI dépose, joint à sa demande, son budget prévisionnel.
33. Conformément à l'article 36 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, la FCEI entend demander à la Régie que lui soient remboursés les frais qu'elle devra encourir pour sa participation à titre d'intervenante dans le présent.

34. La FCEI apprécierait que toute communication avec elle en rapport avec le présent dossier soit acheminée aux coordonnées suivantes :

Me André Turmel
Procureur de la FCEI
Fasken Martineau DuMoulin S.E.N.C.R.L., s.r.l.
C. P. 242
Montréal, Québec H4Z 1E9
Adresse électronique : aturmel@fasken.com
Ligne directe : +1 514 397 5141 Télécopieur : +1 514 397 7600

ainsi qu'à monsieur Antoine Gosselin aux coordonnées suivantes :

M. Antoine Gosselin
Analyste de la FCEI
1039 rue Dijon
Québec (Québec) G1W 4M3
Adresse électronique : antoine.gosselin@gmail.com

V. CONCLUSION

35. La présente demande d'intervention est bien fondée en faits et en droit.

POUR CES MOTIFS LES PARTICIPANTES DEMANDENT À LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE :

D'ACCUEILLIR la demande d'intervention de la FCEI.

D'AUTORISER la FCEI à intervenir, à présenter une preuve ainsi qu'une argumentation.

Montréal, ce 16 août 2018

Fasken Martineau DuMoulin

Copie conforme

(s) Fasken Martineau DuMoulin

Fasken Martineau DuMoulin

S.E.N.C.R.L., s.r.l.

Procureurs de l'intervenante FCEI