

Me Hélène Sicard L. LL

Avocate
Barrister and Solicitor

1255 carré Phillips, bureau 808
Montréal (Québec) H3B 3G1
Tél : 514 281-1720
Fax : 514 281-0678
helenesicard@videotron.ca

Montréal, le 13 mars 2012

Régie de l'Énergie
800 Place Victoria
2^e étage, bureau 255
Montréal (Québec)
H4Z 1A2

À l'attention de Me Véronique Dubois

Objet : Dossier R-3669-2008, Phase 2

Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1^{er} janvier 2009

Commentaires de UC et du RNCREQ sur la proposition de texte des Tarifs et conditions du Transporteur suite à la décision D-2012-010

Chère consœur,

La présente a pour but de commenter le texte refondu tel que soumis par le Transporteur suite à la décision D-2012-010.

Appendice C-1

Modification du texte de l'appendice pour refléter l'utilisation de la TRM selon les données propres au Québec

Dans sa décision D-2012-010, au paragraphe 228, la Régie a rejeté l'approche de coordination des ATC telle que présentée par le Transporteur, en demandant qu'il calcule « **la TRM applicable selon les données propres au Québec plutôt que la TRM la plus élevée des deux réseaux** ».

228. Pour ces motifs, la Régie rejette l'approche de coordination des ATC telle que présentée par le Transporteur et lui demande d'utiliser, pour chaque point d'interconnexion, la TRM applicable selon les données propres au Québec plutôt que la TRM la plus élevée des deux réseaux. La Régie demande au Transporteur de modifier le texte de l'appendice C-1 des Tarifs et conditions en conséquence. Elle précise que la présente décision prendra effet dès l'entrée en vigueur du texte de l'appendice C-1.

Or, dans le texte refondu, le Transporteur a effectivement enlevé le paragraphe qui tenait compte des données du réseau voisin dans le calcul de la TRM :

11) Méthodologie de calcul de la TRM

En général, les TRM sont basées sur l'historique des écarts prévisionnels. Sur les interconnexions où les demandes de service de transport peuvent entraîner des changements de configuration de réseau, les TRM sont des valeurs fixes établies en fonction des configurations possibles.

~~Pour les interconnexions où la capacité de transfert ferme est coordonnée entre le réseau du Transporteur et un réseau voisin, le calcul de la TRM pour ces interconnexions correspond à la différence entre les capacités totales de transfert (TTC) du Transporteur et les capacités de transfert fermes avant prise en compte des TTC sur le réseau voisin.~~

Toutefois, le Transporteur n'a pas remplacé cette méthodologie avec une qui se base sur les données propres au Québec. Le seul paragraphe qui reste dans la section « Méthodologie de calcul de la TRM », cité ci-dessus, ne donne aucune indication précise à savoir comment cette valeur sera calculée.

La preuve au dossier ne donne pas non plus d'indication de comment HQT calcule sa propre TRM. L'expert Philip Raphals a déjà fait référence à ce fait dans son témoignage (C-3-58, page 83-85). Il cite la définition du TRM_{HQT} proposée par l'expert Hanser :

$$TRM_{HQT} = TTC_{\text{neighbour}} - (ATC_{\text{neighbour}} + ETC_{\text{neighbour}})^1$$

Ainsi, selon cette formule, chacun des intrants pour le calcul de la TRM_{HQT} vient du réseau voisin; aucune précision n'est fournie sur comment calculer la TRM_{HQT} sans faire référence aux réseaux voisins.

Nous avons examiné le Compendium de la Preuve et des Autorités préparé sur le thème 2 (Uniformité et Transparence pour le Calcul de la Capacité de Transfert Disponible), qui normalement devrait regrouper l'ensemble des éléments de preuve au dossier touchant cette question. Dans ce document, nous n'avons trouvé aucun énoncé d'une méthode de calcul de la TRM_{HQT} qui se base sur des « données propres au Québec ».

En fait, chaque fois que le calcul de la TRM était abordé dans la preuve d'HQT, c'était pour expliquer et défendre le choix d'utiliser la TRM du réseau voisin. Par exemple :

¹ HQT-29, doc. 6, page 41, R29.1.

- Onglet 13 : HQT-28, doc. 1, Rapport d'expertise de Philip Q. Hanser, para. 16 : « The HQT's formulae use the Transmission Reliability Margin (« TRM ») to ensure that the ATCs on both the HQT and adjacent systems are consistent.”
- Onglet 19: HQT-29, doc. 6, Réponses du Transporteur au DDR #3 du RNCREQ et de l'UC, p. 41 et 42, R29.1 et 29.2, ainsi que p. 44, R. 31.2.
- Onglet 21 : Présentation d'HQT sur le Thème 2, page 6
- Onglet 22 : Présentation de Philip Q. Hanser, page 6.

La lecture de ces passages démontre que l'utilisation d'un TRM basé sur celui des réseaux voisins est au cœur de la méthode de calcul de l'ATC proposée dans l'Appendice C-1.

L'élimination de cet élément, ordonné par la Régie, mène inévitablement à la révision de l'ensemble de la méthode de calcul de l'ATC. Autrement, étant donné l'absence totale de précision sur la manière dont la TRM sera calculée, le choix de cette valeur, et celle de l'ATC qui en dépend, deviendrait arbitraire.

UC et le RNCREQ sont bien conscient qu'au paragraphe 165 de la décision D-2012-010, la Régie a jugé « adéquat » le niveau de détail inclus dans l'appendice C-1, relativement à la méthodologie pour évaluer la capacité de transfert disponible. Toutefois, les intervenants soumettent respectueusement que la décision majoritaire énoncée dans la section suivante (para. 228) enlève un élément qui jouait un rôle essentiel dans la méthode de calcul proposée.

Pour les raisons explicitées ci-dessus, UC et le RNCREQ considère que, étant donné le retrait du 2^e paragraphe de la section 11 de l'Appendice C-1, l'affirmation faite par la Régie au paragraphe 165 ne peut être maintenue.

Au paragraphe 160, la Régie notait que « Le Transporteur soutient que sa proposition expose, de façon transparente, le mode de calcul de l'ATC ... ». Or, sa proposition reposait évidemment sur l'élément qui a été rejeté au paragraphe 228 de ladite décision. Il n'y a aucune preuve au dossier à l'effet que l'Appendice C-1, sans l'approche de coordination des ATC rejetée au paragraphe 228, permette un mode de calcul de l'ATC de façon transparente.

Il est donc essentiel, pour se conformer au paragraphe 228 de la décision D-2012-010, que le Transporteur développe et présente à la Régie pour approbation une méthode de calcul de la TRM qui soit suffisamment précise pour en permettre la compréhension et, au besoin, la vérification.

UC et le RNCREQ demande donc à la Régie d'ordonner au Transporteur de se conformer aux buts énoncés par la Régie dans sa décision D-2012-010 et de soumettre pour approbation une méthode de calcul de la TRM pour le Québec qui soit suffisamment précise pour permettre de valider ou reconstituer le calcul des ATC tel que requis par le paragraphe 166 de la décision

Me Hélène Sicard

Espérant le tout conforme, veuillez agréer chère consoeur, mes salutations distinguées.



Me Hélène Sicard

p.j.

c.c. Me Éric Dunberry (HQT)
Jean François Blain
P. Raphals
Me A. Gariepy (RNCREQ)