# Preuve du Transporteur pour la phase 2B à la suite de la décision D-2018-152 de la Régie de l'énergie

## Table des matières

**1 Introduction ..... 5**

**2 Opportunité d'examiner les catégories d'investissement existantes et leur description ..... 6**

**2.1 Choix et portée des catégories d'investissement du Transporteur ..... 6**

**2.2 Modifications proposées à la description synthétique des catégories d'investissement et de leurs objectifs ..... 7**

**3 Pertinence d'inclure ou non les pertes dans la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service ..... 8**

**4 Opportunité d'inclure une définition des catégories d'investissement à la section « Définitions » dans les *Tarifs et conditions* ..... 9**

**5 Conclusion ..... 9**

## 1 Introduction

Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a présenté à la Régie de l'énergie (la « Régie ») une demande d'approbation relative à sa politique d'ajouts au réseau de transport (la « politique d'ajouts ») dans le dossier R-3888-2014.

Le 22 juin 2018, la Régie[1] a décidé de traiter la phase 2 de ce dossier en deux temps. La phase 2A a fait l'objet de deux compléments de preuve[2] ainsi que d'une révision des modifications proposées au texte des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (les « *Tarifs et conditions* »)[3] en suivi des décisions D-2015-209, D-2017-102, D-2016-093 et D-2017-025. Le présent document représente la preuve du Transporteur relative à la phase 2B, suivant le cadre d'examen établi par la Régie dans la décision D-2018-152.

Les sujets relatifs à la phase 2B, tels que déterminés par la Régie dans sa décision D-2018-152 et traités dans la présente preuve, se résument comme suit :

- L'opportunité d'examiner, et au besoin, de préciser la description des catégories d'investissement, notamment en ajoutant à cette description des repères permettant de mieux identifier à quelles catégories d'investissement sont attribués les coûts des ajouts lors de l'examen de projets, notamment les projets intégrés à objectifs multiples[4] ;
- La pertinence d'inclure ou non les pertes dans la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service (« Maintien et amélioration »)[5] ;
- L'opportunité d'inclure ou non une définition des catégories d'investissement dans la section « Définitions » des *Tarifs et conditions*[6].

Le Transporteur a retenu les services d'expertise de la firme The Brattle Group (« Brattle ») en ce qui a trait à la description des catégories d'investissement et au traitement des pertes. Le Transporteur a posé à Brattle deux questions précises :

1. Les catégories d'investissement utilisées par le Transporteur pour classifier ses investissements sont-elles adéquates afin d'attribuer adéquatement les coûts aux catégories ?

---

1 D-2018-077, par. 74.
2 HQT-3, Document 1 (B-0157) et HQT-3, Document 2 (B-0159).
3 HQT-2, Document 1 révisé (B-0160), HQT-2, Document 2 révisé (B-0161) et HQT-2, Document 3 révisé (B-0162).
4 D-2018-152, par. 74.
5 D-2018-152, par. 52.
6 D-2018-152, par. 89.

2. Le traitement par le Transporteur des pertes de transport dans la planification de ses investissements est-il adéquat ?

Le témoignage de Brattle, présenté à la pièce HQD-5, Document 3, répond à ces deux questions.

## 2 Opportunité d'examiner les catégories d'investissement existantes et leur description

### 2.1 Choix et portée des catégories d'investissement du Transporteur

Depuis qu'il soumet à la Régie ses demandes d'autorisation des budgets annuels d'investissements pour les projets de moins de 25 M$ et ses demandes individuelles d'autorisation pour les projets de plus de 25 M$, le Transporteur utilise les mêmes quatre catégories d'investissement, à savoir les catégories Maintien des actifs, Croissance des besoins de la clientèle (« Croissance des besoins »), Maintien et amélioration, ainsi que Respect des exigences.

La description synthétique des investissements et de leurs objectifs[7] accompagne chaque demande d'autorisation du budget annuel d'investissement pour les projets de moins de 25 M$. Bien que cette description ait quelque peu évolué au fil du temps, les objectifs associés à chacune des catégories sont demeurés les mêmes.

De 2002 à 2018, la Régie a examiné sur une base individuelle plus d'une centaine de projets d'investissement en transport de plus de 25 M$. Le tiers de ces projets avaient des objectifs impliquant plus d'une catégorie d'investissement, signifiant qu'un partage des coûts de ces projets entre plusieurs catégories a été soumis à la Régie et accepté par cette dernière.

Le Transporteur estime que l'usage développé au cours de cette période et dans le cadre de ces nombreux dossiers d'investissement démontre que les quatre catégories sont adéquates et suffisantes pour lui permettre de répartir adéquatement, en fonction de leurs objectifs, l'ensemble de ses investissements sur le réseau de transport. En outre, le besoin d'ajouter une catégorie d'investissement aux quatre catégories existantes ou de modifier la portée de l'une d'entre elles n'a pas été soulevé au fil de ces années.

Le Transporteur soutient également qu'il n'y a pas de chevauchements possibles entre les quatre catégories d'investissement. En effet, les objectifs de chacune des catégories sont distincts et exclusifs, c'est-à-dire qu'un objectif ne peut être associé qu'à une seule catégorie. En ce sens, il n'existe aucun motif justifiant d'ajouter une nouvelle catégorie ou de redéfinir les catégories existantes.

[7] R-4059-2018, HQT-1, Document 2.

Cela dit, il arrive souvent qu'un projet réponde à plusieurs objectifs liés à des catégories différentes et il importe de distinguer ces situations du caractère adéquat et suffisant des catégories existantes.

Dans le cas des projets intégrés à objectifs multiples, une ou plusieurs des principales composantes du projet contribuent à satisfaire simultanément plusieurs objectifs. Cette cohabitation de plusieurs catégories au sein d'un même projet, voire la concomitance de plusieurs objectifs pour une même composante d'un projet intégré à objectifs multiples, ne constitue aucunement un chevauchement des catégories ou de leurs objectifs.

### 2.2 Modifications proposées à la description synthétique des catégories d'investissement et de leurs objectifs

Le Transporteur rappelle que la Régie a retenu la méthode d'attribution des coûts entre les catégories d'investissement dans la phase 1[8] et que le libellé à intégrer au texte des *Tarifs et conditions* a été déposé dans la phase 2A du présent dossier[9].

Pour la phase 2B, la Régie « *[…] juge qu'il est pertinent d'examiner et, au besoin, de préciser, au présent dossier, les définitions des catégories d'investissements. À cette fin, la Régie souhaiterait examiner l'à-propos d'ajouter aux définitions des repères qui permettent de mieux identifier à quelles catégories d'investissements sont affectés les coûts des ajouts lors de l'examen de projets intégrés à objectifs multiples* »[10].

À titre de repères, le Transporteur propose, à la pièce HQT-5, Document 2, certains ajustements à la *Description synthétique des catégories d'investissement et de leurs objectifs* (« *Description synthétique* »).

Ces ajustements sont les suivants :

a) le regroupement des objectifs associés à chacune des catégories ;

b) l'identification de mots clés distinctifs dans l'énumération des objectifs et leur mise en évidence ;

c) la sélection d'exemples illustrant leur application ;

d) l'harmonisation de la présentation des quatre catégories.

Ces repères permettront de faciliter la compréhension de la sélection des catégories et de l'attribution des coûts proposés pour un projet spécifique, en particulier lorsqu'il s'agit d'un projet intégré à objectifs multiples, mais n'affectent en rien les objectifs et champ d'application actuels des catégories d'investissement, lesquelles s'avèrent adéquates et suffisantes aux

---

8 D-2015-209, par. 625.

9 HQT-2, Document 2 révisé, *Tarifs et conditions*, pages 34 et 35, en date du 14 septembre 2018.

10 D-2018-152, par. 74.

fins réglementaires. Dans son témoignage, Brattle mentionne que « *[…] the four categories used by HQT are appropriate and sufficient as a framework for encompassing and allocating the costs of all transmission investment projects*.»[11]

## 3 Pertinence d'inclure ou non les pertes dans la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service

Le transport de l'électricité sur le réseau crée inévitablement des pertes électriques sur celui-ci. Le Transporteur tient compte de ces pertes électriques dans l'analyse économique menant au choix de la solution optimale pour un projet d'investissement, peu importe sa catégorisation, conformément aux *Tarifs et conditions*[12].

La Régie a précisé que dans les cas où les pertes électriques constituent un paramètre de l'analyse économique, les données relatives à l'évaluation de ces pertes doivent être soumises lors du dépôt initial d'une demande d'autorisation d'un projet d'investissement[13].

Au terme de son examen, Brattle conclut qu'il n'y a pas d'exploitant de réseau de transport qui traite de la réduction des pertes comme un objectif propre d'une catégorie d'investissement :

> « *I am not aware of any system operator that treats the minimization of transmission losses as a stand-alone investment category or stand-alone investment trigger for transmission upgrades. This finding is not surprising. Indeed, most types of transmission projects have varying degrees of impacts on transmission losses, hence transmission loss is a common element that is present across different categories of transmission investments. Consequently, transmission losses are more properly considered as a relevant economic factor in the comparative review of multiple or competing scenarios to carry out a given investment project.*» [14].

Dans les circonstances, le Transporteur est d'avis que l'ajout d'une précision relative à la réduction des pertes électriques dans la description des catégories d'investissement n'est pas nécessaire. De plus, dans la mesure où l'analyse économique comparative des différents scénarios étudiés tient compte de la valeur des pertes électriques, indépendamment des catégories d'investissement impliquées, un tel ajout ne serait donc pas de nature descriptive et ne permettrait pas de distinguer plus précisément les différentes catégories entre elles, ce qui est l'objectif recherché par la *Description synthétique*.

Le Transporteur estime qu'il est improbable qu'un projet ayant comme objectif unique et central la réduction des pertes électriques marginales sur le réseau soit identifié. Outre qu'il

---

[11] HQT-5, Document 3, page 8, en date du 7 mars 2019.
[12] *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*, Appendices D et J.
[13] D-2012-152, par. 23 et 64.
[14] HQT-5, Document 3, page 14, en date du 7 mars 2019.

n'ait pas été possible de trouver d'exemples de l'application d'une telle pratique ailleurs dans l'industrie, le Transporteur n'a lui-même jamais réalisé de tels projets et n'a pas de tels projets dans sa planification. Le Transporteur estime donc qu'il serait inopportun de mentionner cet objectif dans la structure actuelle de la *Description synthétique*.

## 4 Opportunité d'inclure une définition des catégories d'investissement à la section « Définitions » dans les *Tarifs et conditions*

Le Transporteur est d'avis qu'une codification à la section « Définitions » des *Tarifs et conditions* de la définition de chacune des catégories d'investissement n'est pas justifiée dans la mesure où les *Tarifs et conditions* servent à énoncer des principes et des conditions normatives à l'utilisation du réseau de transport qui sont d'application générale et qui régissent les services de transport offerts à ses clients.

Or, les catégories d'investissement ne constituent pas de tels principes ou conditions bien que leur description continue d'être pertinente aux fins de l'approbation des projets d'investissement individuel de plus de 25 M$ et celui du budget d'investissements pour les projets de moins de 25 M$. En effet, cette description est déjà prévue à l'article 5 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* et est déposée annuellement à la Régie[15]. Ainsi, le Transporteur considère que cette description n'a pas à faire l'objet d'une définition dans les *Tarifs et conditions*.

Par ailleurs, le Transporteur propose une *Description synthétique* ajustée, incorporant des repères afin de donner suite à la demande de la Régie. Cette *Description synthétique* forme ainsi un tout, et ne peut, de l'avis du Transporteur, être définie et réduite en quelques mots dans les *Tarifs et conditions*.

## 5 Conclusion

Le Transporteur est d'avis que sa présente preuve, incluant la *Description synthétique* présentée à la pièce HQT-5, Document 2, répond aux demandes exprimées par la Régie dans la décision D-2018-152.

[15] R-4059-2018, Demande d'autorisation du budget des investissements 2019 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 25 M$, HQT-1, Document 2.