

CANADA

**PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL**

No. : R-3888-2014 – Phase 2

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

HYDRO-QUÉBEC, personne morale de droit public légalement constituée en vertu de la *Loi sur Hydro-Québec* (L.R.Q., c. H-5) ayant son siège social au 75, boul. René-Lévesque Ouest, dans les cité et district de Montréal, province de Québec, H2Z 1A4

Demanderesse

PLAN D'ARGUMENTATION – PHASE 2B

THÈME 2

**PERTINENCE D'INCLURE OU NON LES PERTES DANS LA
CATÉGORIE MAINTIEN ET AMÉLIORATION DE LA
QUALITÉ DU SERVICE**

TABLE DES MATIÈRES

I.	COMMENTAIRES INTRODUCTIFS	1
II.	LA POSITION DU TRANSPORTEUR	1
III.	LA POSITION DES INTERVENANTS	3
	A. ACEFO	3
	B. NEMC	5
	C. SÉ-AQLPA.....	5
	D. AQCIE-CIFQ.....	5
IV.	CONCLUSIONS.....	5

I. COMMENTAIRES INTRODUCTIFS

1. Dans sa décision D-2018-152, la Régie retenait, au titre des questions pertinentes à examiner en Phase 2B, « l'inclusion ou non des pertes dans la catégorie Maintien et amélioration »¹.
2. Implicitement, cette question soulève celle de savoir si la minimisation des pertes électriques peut, en soi, constituer un objectif justifiant la création d'une cinquième et nouvelle catégorie d'investissement dédiée à l'atteinte de cet objectif.
3. Pour répondre à ces questions, le Transporteur s'est engagé dans une démarche analytique d'ordres historique, critique et prospective² qu'il a voulu assortir d'une vérification indépendante du bien-fondé de ses conclusions. Il confiait donc à son expert, Dr Metin Celebi, de la firme The Brattle Group, le mandat de vérifier:

Whether HQT's treatment of transmission losses in considering its transmission investments is adequate³.

4. Fort du résultat de sa démarche analytique et d'une expertise étoffée sur le sujet, le Transporteur soumet :
 - a) que l'inclusion dans la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service, ou dans toute autre catégorie, d'une référence à la minimisation des pertes n'est pas appropriée;
 - b) que la création d'une cinquième catégorie d'investissement vouée à la réduction des pertes électriques n'est pas appropriée.
5. Il est vrai que dans sa preuve déposée dans la cause tarifaire 2018, dossier R-4012-2017, le Transporteur avait proposé une précision à la définition de la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service pour y inclure des projets visant la réduction des pertes électriques⁴.
6. Or, pour les motifs explicités ci-après, ce qui, à l'origine, « semblait être une bonne idée »⁵, s'avère inapproprié à la lumière de l'expertise de Brattle, des principes retenus⁶, des faits constatés⁷ et des conclusions qui en découlent⁸.

II. LA POSITION DU TRANSPORTEUR

7. La position du Transporteur se fonde sur les faits et constats non contestés suivants, à savoir :
 - a) le transport de l'électricité sur le réseau « crée inévitablement des pertes électriques »⁹ principalement « *due to heat dissipation caused by resistance and due to the ionization of air molecules near the high-voltage transmission line conductors (corona effect)* »¹⁰;

¹ Décision D-2018-152, par. 52.

² Présentation de la preuve du Transporteur pour la phase 2B à la suite de la décision D-2018-152 de la Régie de l'énergie, pièce HQT-6, Document 2.1 (**Présentation du Transporteur du 11 mars 2019**) p. 14.

³ Témoignage du Dr Celebi de The Brattle Groupe, pièce HQT-5, Document 3 (**Rapport Brattle**), p. 2.

⁴ HQT-9, doc. 1, pages 34 à 40, Annexe 1 et 1a au dossier R-4012-2017.

⁵ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 11 mars 2019, vol. 15, p. 46, ligne 4, à la p. 47, ligne 24.

⁶ Argumentation – Phase 2B, Thème 1, par. 3, 4.

⁷ Argumentation, par. 7.

⁸ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 11 mars 2019, vol. 15, p. 46, ligne 4, à la p. 47, ligne 24.

⁹ Preuve du Transporteur pour la phase 2B à la suite de la décision D-2018-152 de la Régie de l'énergie, pièce HQT-5, Document 1 (**Preuve du Transporteur pour la phase 2B**), p. 8, ligne 4.

¹⁰ Rapport Brattle, p. 12, lignes 12 à 14.

- b) les pertes constituent « *a common element that is present across different categories of transmission investments* »¹¹;
 - c) les pertes sont prises en compte systématiquement dans l'analyse technico-économique et l'étude d'impact menant au choix de la solution optimale pour un projet d'investissement, peu importe sa catégorisation ou les catégories impliquées, conformément aux Tarifs et conditions (Appendices D et J)¹²;
 - d) dans les cas qui le requièrent, les données relatives à l'évaluation des pertes sont soumises lors du dépôt initial d'une demande d'autorisation d'un projet d'investissement¹³;
 - e) à ce jour, aucun projet « avec comme seul objectif la réduction de pertes »¹⁴ n'a été réalisé et le Transporteur n'a pas de tels projets dans sa planification¹⁵;
 - f) pour l'avenir, il est « improbable qu'un projet, ayant comme objectif unique la réduction de pertes électriques marginales sur le réseau, soit identifié »¹⁶;
 - g) aucune entité réglementée connue « *uses the minimization of transmission losses as a stand-alone investment objective or trigger to initiate a transmission upgrade* »¹⁷.
8. Dans les circonstances, il faut donc conclure que l'inclusion d'une référence aux pertes dans la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service, ou dans toute autre catégorie :
- a) ne pourrait constituer un élément distinctif de cette catégorie¹⁸;
 - b) ne pourrait constituer un élément descriptif de cette catégorie¹⁹;
 - c) pourrait être une source d'ambiguïté et d'incohérence²⁰;
 - d) ne trouvera probablement jamais application²¹.
9. Comme le souligne d'ailleurs l'expert Celebi :
- 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. Transmission losses constitute a factor in selecting or optimizing among alternative scenarios for a transmission project depending on the significance of the relative impacts of those scenarios on system losses²².

¹¹ Rapport Brattle, p. 14, lignes 12 et 13; Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 66 ligne 3 à p. 67 ligne 9.

¹² Preuve du Transporteur pour la phase 2B, p. 8, Présentation du Transporteur du 11 mars 2019, p. 12; Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 67 ligne 23, à la p. 68 ligne 10.

¹³ Preuve du Transporteur pour la phase 2B, p. 8, Rapport Brattle, p. 13-14.

¹⁴ Présentation du Transporteur du 11 mars 2019, p. 12.

¹⁵ Preuve du Transporteur pour la phase 2B, p. 9.

¹⁶ Preuve du Transporteur pour la phase 2B, p. 8, Présentation du Transporteur du 11 mars 2019, p. 12.

¹⁷ Rapport Brattle, p. 15.

¹⁸ Preuve du Transporteur pour la phase 2B, p. 8.

¹⁹ Preuve du Transporteur pour la phase 2B, p. 8.

²⁰ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 11 mars 2019, vol. 15, p. 47 ligne 3 à ligne 24.

²¹ Preuve du Transporteur pour la phase 2B, p. 8 et 9.

²² Rapport Brattle, p. 14, lignes 13 à 18.

10. Pour ces raisons, le Transporteur soumet que « l'inclusion des pertes électriques dans la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service n'est pas pertinente car le traitement des pertes électriques est adéquat dans la planification des investissements »²³.
11. Cette conclusion est pleinement appuyée par l'expert Celebi au terme de son analyse comparative des pratiques de réseaux voisins :

Q. Is HQT's treatment of transmission losses in considering its transmission investments appropriate?

A. Yes, for the reasons outlined above, I find that HQT's treatment of transmission losses, not as a separate investment category or as a separate investment trigger but as a factor in selecting among alternative scenarios for a transmission project is appropriate²⁴.

III. LA POSITION DES INTERVENANTS

A. ACEFO

12. Dans sa preuve écrite, l'ACEFO conclut à la pertinence « d'inclure une référence à l'objectif de réduction des pertes dans la Description synthétique de la catégorie Maintien et amélioration de la qualité de service »²⁵ puisqu'elle n'y « voit pas de désavantage »²⁶.
13. Or, la preuve est à l'effet contraire en ce qu'une telle inclusion non descriptive et non distinctive serait source d'ambiguïté et d'incohérence²⁷.
14. À l'audience, l'intervenant cite le témoin Delourme pour dénoncer l'absence « d'études spécifiques pour faire baisser les pertes »²⁸ et lui oppose un extrait tronqué et paraphrasé du témoignage de l'expert Celebi, sans donner la référence :

Expert Celebi : Il convient que s'il y avait des projets rentables et faisables qui n'avaient pour seul but que de réduire les pertes de transport, ce serait bien²⁹.

15. Or, lorsque remis dans leur contexte, dans leur intégralité et à la lumière des questions posées, les propos de l'expert Celebi n'appuient en rien les représentations de l'ACEFO :

Q. [31] As a general principle, would you say that the reduction of losses could be a good idea or should HQT find ways to achieve such an objective by profitable investment projects?

A. Not for the sole purpose of reducing transmission losses, no, because, as I said, it is very unlikely to find any of those examples. But of course, as I also explained in my testimony earlier, in looking for alternative ways to implement transmission upgrades for the purpose of meeting other objectives like reliability or integrating new customer demands or compliance, et cetera, in looking for alternative ways to implement those upgrades, if one project reduces the transmission losses more than others, everything else being constant, I understand HQT chooses the one that reduces the transmission losses more.

²³ Présentation du Transporteur du 11 mars 2019, p. 14.

²⁴ Rapport Brattle, p. 14, lignes 22 à 26.

²⁵ Preuve de l'ACEFO, C-ACEFO-0037 (**Preuve de l'ACEFO**), p. 20.

²⁶ Preuve de l'ACEFO, p. 19.

²⁷ Argumentation, par. 8c).

²⁸ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 64, lignes 3 à 13.

²⁹ Présentation de la preuve ACEFO, 15 mai 2019, C-ACEFO-0041, (**Présentation de l'ACEFO**), p. 29.

Q. [32] But my question took into account that the project will be profitable for the sole purpose of reducing transmission loss. So you're saying, well, it's not likely. If it is, as a general principle, it would be a good idea, would you say, as an expert?

A. I'm stuck with the term profitable because I think HQT's business is to reduce cost, conduct its business in a cost-effective way for its customers so if I were to rephrase it as if you can find the way to reduce the cost of customers by finding a hypothetical investment that reduces transmission losses, I guess hypothetically it could be good, except we need to think about other implications for the system. Transmission loss is not the only factor to be examined here, there's reliable operation of the system, there is the being responsive to the needs of the existing and new customers, compliance with the regulations and standards, et cetera. So, losses is just one of many things that HQT is trying to do here³⁰.

16. Sous réserve de l'objection formulée par le Transporteur et présentement en délibéré par la Régie, l'ACEFO tente aussi de justifier l'inclusion d'une référence aux pertes en référant à un extrait choisi de Hydro-Pressé datant de 2014³¹ et à des hyperliens vers des documents accessibles via internet mais non déposés en preuve et que l'ACEFO n'analysera pas si ce n'est que pour noter leur titre et affirmer l'existence « d'outils [et non de projets] pour minimiser les pertes »³², de « *technical methods of minimizing losses* »³³ et d'« *assessments of transmission losses* »³⁴.
17. Or, la question n'est pas de savoir si le Transporteur est intéressé par le développement d'outils technologiques ou d'innovations permettant de minimiser les pertes. Il l'est³⁵, et les pertes sont prises en compte systématiquement dans l'analyse technico-économique et l'étude d'impact menant au choix de la solution optimale pour tout projet d'investissement³⁶.
18. La question est de savoir si une référence aux pertes constitue un élément descriptif et distinctif utile aux fins de la description de ses catégories d'investissement, ou s'il est approprié de créer une nouvelle catégorie d'investissement vouée à la minimisation des pertes.
19. L'ACEFO n'allègue pas, ni n'offre de preuve qu'une référence aux pertes améliore la clarté, la cohérence ou la compréhension de la Description synthétique.
20. L'ACEFO n'allègue pas, ni n'offre de preuve pour contredire les faits déterminants énumérés au paragraphe 7 de la présente Argumentation.
21. Outre de dire que sa proposition ne présente aucun « désavantage », son argument à l'audience se limite à une inférence : Puisqu'il serait possible, au plan technologique, d'étudier et de minimiser les pertes, il est nécessaire, au plan réglementaire, d'en faire un objectif exclusif à la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service.
22. Cette inférence ne résiste pas à l'analyse pour les motifs évoqués précédemment³⁷.

³⁰ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 67, 68.

³¹ Présentation de l'ACEFO, p. 30 (sous objection).

³² Contenu de l'extrait de Hydro-Pressé, second paragraphe (sous objection).

³³ Présentation de l'ACEFO, p. 31 (sous objection).

³⁴ Présentation de l'ACEFO, p. 31 (sous objection).

³⁵ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 67 ligne 19, à la p. 69, ligne 6.

³⁶ Présentation de l'ACEFO, p. 12.

³⁷ Argumentation, par. 7 à 11.

23. Il est d'ailleurs intéressant de noter que seule l'ACEFO propose l'inclusion d'une référence aux pertes dans la Description synthétique.

B. NEMC

24. NEMC « ne juge pas nécessaire de faire référence à la notion de pertes » dans la définition des catégories d'investissement, jugeant cette référence « trop spécifique »³⁸.

C. SÉ-AQLPA

25. Pour l'essentiel, SE-AQLPA est en accord avec le Transporteur lorsqu'elle affirme que des ajouts susceptibles d'affecter le niveau de pertes « peuvent appartenir à toutes les catégories d'investissement, selon le cas », reconnaissant du coup l'absence de caractère distinctif ou descriptif d'une référence aux pertes.
26. Sa position, en phase avec celle du Transporteur, est exprimée clairement à l'audience³⁹.
27. Dans les circonstances, la Régie n'a pas à « prendre acte » et le Transporteur n'entend pas traiter des trois catégorisations proposées par l'intervenant⁴⁰, de telles catégorisations hypothétiques faites dans un *vacuum* factuel constituant des généralisations inutiles, voire erronées préjugant de situations qui ne peuvent être correctement et légalement évaluées hors du cadre procédural prévu à cette fin⁴¹.

D. AQCIE-CIFQ

28. L'AQCIE-CIFQ n'a pas pris position sur ce sujet.

IV. CONCLUSIONS

29. Pour ces motifs, le Transporteur soumet :
- a) que l'inclusion dans la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service, ou dans toute autre catégorie, d'une référence à la minimisation des pertes n'est pas appropriée;
 - b) que la création d'une cinquième catégorie d'investissement vouée à la réduction des pertes électriques n'est pas appropriée.

³⁸ Preuve de NEMC, C-NEMC-0012, p. 2.

³⁹ Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 16 mai 2019, vol. 19, p. 206, lignes 13 à 24.

⁴⁰ Preuve de SÉ-AQLPA, C-SÉ-AQLPA-0013, p. 32.

⁴¹ Articles 31(5), 73 *Loi sur la Régie de l'énergie*, L.R.Q., Chapitre R-6.01; *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*, Chapitre R-6.01, r.2, article 5.

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.

Montréal, le 23 mai 2019

(s) Norton Rose Fulbright Canada S.E.N.C.R.L., s.r.l.

NORTON ROSE FULBRIGHT CANADA S.E.N.C.R.L., S.R.L.

Procureurs de **Hydro-Québec**

Me Éric Dunberry

Me Marie-Christine Hivon

Bureau 2500

1, Place Ville-Marie

Montréal (Québec) H3B 1R1

Tél. ED: (514) 847-4492

Tél. MCH : (514) 847-4805

Télec. : (514) 286-5474

eric.dunberry@nortonrosefulbright.com

marie-christine.hivon@nortonrosefulbright.com