

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

NO : R-3888-2014 Phase 2

DEMANDE DE MODIFICATION DE LA POLITIQUE D'AJOUTS AU RÉSEAU DE
TRANSPORT

HYDRO-QUÉBEC

(Ci-après le «Transporteur»)

Demanderesse

et

L'ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DES CONSOMMATEURS INDUSTRIELS
D'ÉLECTRICITÉ

et

LE CONSEIL DE L'INDUSTRIE FORESTIÈRE DU QUÉBEC

(Ci-après collectivement « Intervenants »)

Présentation de Paul Paquin pour l'AQCIE et le CIFQ

Audience de mai 2019

Régie de l'énergie
DOSSIER: R-3888-2014
DÉPOSÉE EN AUDIENCE
par AQCIE-CIFQ
Date: 16 mai 2019
Pièces no: C-AQCIE-CIFQ-0055

Ma présentation traitera sommairement du contenu du mémoire en y ajoutant quelques précisions.

Nous avons proposé quelques modifications du texte des Tarifs et conditions qui ont été intégrées par le Transporteur. Cependant, nous voulons revenir sur quelques propositions qui n'ont pas été retenues.

1. LA PUISSANCE MAXIMALE À TRANSPORTER

Lors de l'audience du 14 mai (A-0120, NS du 14 mai 2019, page 12), le Transporteur ne retient pas la proposition d'inclure la description de l'expression « puissance maximale à transporter » à la sous-section 1 de la section 1, laquelle comporte la définition de certains termes utilisés dans les Tarifs et conditions. Il estime qu'il est plus approprié de laisser la définition à la section E de l'appendice J (page 187).

Les Intervenants maintiennent que leur proposition serait préférable. Comme mentionné au mémoire, l'expression « puissance maximale à transporter » apparaît aux pages 31, 105, 179, 185 et 186; il serait donc approprié que la définition apparaisse le plus tôt possible dans le texte des Tarifs et conditions et non pas à la page 187.

Par ailleurs, en réponse à une demande de la Régie de commenter la recommandation de l'AQCIE et du CIFQ d'apporter une modification concernant la définition de la puissance maximale à transporter dans le cas d'un client raccordé directement au réseau de transport, le Transporteur mentionne:

« Le Transporteur est d'avis que le libellé qu'il propose inclut explicitement les deux cas de figure (raccordement d'un nouveau client et accroissement de charge d'un client déjà raccordé) et ne voit pas de valeur ajoutée à séparer la définition en deux parties, comme le suggère l'intervenant. En effet, l'expression « nouvelle charge » représente nécessairement la charge totale s'il s'agit d'un nouveau client à raccorder au réseau et l'augmentation de charge s'il s'agit d'un client déjà raccordé au réseau. »

Ce même commentaire a été repris à l'audience du 14 mai (A-0120, NS 14 mai 2019, page 13).

Selon les Intervenants, dans le cas d'une augmentation des besoins d'un client existant, l'expression « nouvelle charge » pourrait être interprétée comme la nouvelle charge totale du client. Par exemple, supposons un client qui augmente sa charge de 50 MW à 100 MW. Sa nouvelle charge est de 100MW, mais l'augmentation de ses besoins est de 50 MW.

Selon les Intervenants, leur proposition permet d'éliminer toute ambiguïté et ils recommandent à la Régie de retenir la proposition suivante :

« Dans le cadre d'une demande de croissance de charge du Distributeur impliquant un client à raccorder directement au réseau de transport, la puissance maximale à transporter correspond à la charge demandée par le Distributeur pour son client.

Dans le cadre d'une demande de croissance de charge du Distributeur impliquant un client déjà raccordé directement au réseau de transport, la puissance maximale à transporter correspond à l'augmentation de la charge demandée par le Distributeur pour son client. »(C-AQCIE-CIFQ, 0053, page 5)

2. LE TRAITEMENT DES IMPACTS DE LA FERMETURE D'UNE CENTRALE

Selon la proposition du Transporteur, les investissements qui sont destinés au maintien ou à l'amélioration de la qualité du service rendu par le Transporteur, et qui devraient donc être à la charge de l'ensemble de la clientèle, incluent notamment les investissements requis pour maintenir la fiabilité du réseau à la suite de la fermeture de centrales ou d'un retrait ou d'une diminution de charges.

Notre recommandation concerne le cas particulier de la fermeture d'une centrale qui contribue à la fourniture de l'électricité patrimoniale.

La fourniture de l'électricité patrimoniale est une particularité de la situation au Québec qui demande un traitement spécifique. Elle est régie par l'article 22 de la Loi sur Hydro-Québec et par le décret 1277-2001 du 24 octobre 2001 « Concernant les caractéristiques de l'approvisionnement des marchés québécois en électricité patrimoniale »

Il est utile de rappeler les caractéristiques de l'approvisionnement patrimonial :

- Hydro-Québec doit rendre disponible un volume annuel d'électricité;
- l'approvisionnement inclut tous les services nécessaires et généralement reconnus pour en assurer la sécurité et la fiabilité, (article 22 de la Loi sur Hydro-Québec et article 6 du décret);
- pour ce volume d'électricité et ces services, le prix est fixé par décret à chaque année (article 10 du décret 1277-2001 et article 52.2 de la Loi sur la Régie de l'énergie). Selon le décret 46-2019 le coût moyen de fourniture est de 2,96 cents/kWh à partir du 1^{er} avril 2019.

Dans le cas de la fermeture d'une centrale qui contribue à la fourniture d'une partie de l'électricité patrimoniale, Hydro-Québec a l'obligation de continuer à fournir la même quantité d'énergie, soit à partir d'une nouvelle ressource, soit en augmentant la participation d'autres ressources existantes, soit en achetant sur les marchés ou par tout autre moyen.

Selon les Intervenants, il en est de même concernant les services nécessaires et généralement reconnus pour assurer la sécurité et la fiabilité de l'approvisionnement. Si la fermeture d'une centrale contribuant à la fourniture de l'électricité patrimoniale a un impact sur les services nécessaires pour en assurer la sécurité et la fiabilité, Hydro-Québec a l'obligation de rétablir cette fiabilité en mettant en place les mesures les plus appropriées en utilisant ses ressources ou en les achetant, mais à ses frais et non à ceux de la charge locale, sous peine de contrevenir aux exigences législatives et réglementaires imposant à Hydro-Québec l'approvisionnement patrimonial.

La fermeture d'une centrale ne modifie pas les obligations définies à la loi et au décret.

En conséquence, les Intervenants recommandent à la Régie de modifier le texte de la définition de la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service.

Le texte du Transporteur est maintenu :

« Les investissements attribués à cette catégorie sont destinés au maintien ou à l'amélioration de la qualité du service rendu par le Transporteur à l'égard de la capacité de service offerte. Ils incluent notamment les investissements requis pour maintenir la fiabilité du réseau à la suite d'un retrait ou d'un déplacement (maintenant « diminution ») de charges ou de la fermeture de centrales. »

Cependant, les Intervenants proposent d'ajouter :

« Ils n'incluent toutefois pas les investissements requis à cette fin par suite de la fermeture ou de la réduction de la capacité de centrales qui contribuent à rendre disponible l'électricité patrimoniale au sens du décret 1277-2001, lesquels demeurent à la charge exclusive d'Hydro-Québec. »

3. L'APPLICATION DU PRINCIPE DU DÉCLENCHÉUR-PAYEUR

La recommandation des Intervenants est en suivi de la décision D-2015-209, où il est mentionné au paragraphe 691 :

« [691] Quant à l'approche basée sur un remboursement d'une partie des coûts payés par un client lorsque l'ajout est utilisé par un nouvel utilisateur, la Régie est d'avis qu'elle est difficilement transposable au Transporteur, dans la mesure où il est difficile d'identifier les bénéficiaires présents et futurs et de quantifier les bénéfices, lorsqu'il s'agit du réseau de transport. Elle constate que pour cette approche, également, aucune méthodologie concrète d'application dans le contexte du Transporteur n'a été proposée. »

On comprend que le remboursement d'une partie du coût d'un ajout ne peut pas être transféré à un nouvel utilisateur, et qu'il doit donc continuer d'être assumé par le déclencheur initial seul.

Par ailleurs, une clause de l'Entente de raccordement conclue entre le Producteur et le Transporteur concernant l'intégration des centrales du complexe La Romaine au réseau du Transporteur mentionne :

« Conformément aux dispositions des Tarifs et Conditions, dans le cas où le complexe hydroélectrique de la Romaine est retenu, en totalité ou en partie, par Hydro-Québec Distribution comme source d'approvisionnement en électricité, l'engagement du Producteur pour couvrir les frais d'intégration sera réduit dans une proportion égale à la quantité de MW retenue par Hydro-Québec Distribution et ce, en tenant compte de la date où la production est retenue par Hydro-Québec Distribution. »

Au moment du dépôt de leur mémoire les Intervenants n'avait pas connaissance d'un texte des Tarifs et conditions qui aurait permis d'inclure cette clause.

Dans le cadre de leur préparation en vue de la présente audience, les Intervenants ont repéré le texte suivant des Tarifs et conditions.

Il s'agit du deuxième et dernier alinéa¹ de l'article 12A.2 des Tarifs et conditions, qui mentionne :

Le propriétaire de la centrale n'est tenu de fournir aucun des engagements indiqués ci-dessus pour toute production retenue par le Distributeur lors d'un appel d'offres ou en vertu d'une dispense d'appels d'offres, et que le Distributeur a désigné(sic²) conformément à l'article 38 des présentes. . Lorsqu'une partie uniquement d'une centrale est retenue par le Distributeur, l'engagement du propriétaire de la centrale, ou du tiers qu'il a désigné à cette fin, doit couvrir un montant égal aux coûts assumés par le Transporteur pour assurer le raccordement de la centrale, multipliés par le facteur suivant: le nombre un (1), moins le rapport entre la puissance en kilowatts (kW) retenue par le Distributeur et la puissance nominale totale en kW des groupes turbine-alternateurs de la centrale. En cas d'abandon avant la mise en service de la centrale, le demandeur doit rembourser la totalité des coûts encourus par le Transporteur.

Selon l'interprétation donnée à ce texte par le Producteur et le Transporteur dans l'entente de raccordement pour l'intégration des centrales du complexe La Romaine (Voir le mémoire de l'AQCIE-CIFQ au présent dossier, à la page 10), un producteur peut être libéré, en tout ou en partie, de ses engagement relatifs aux coûts de raccordement d'une centrale, à compter du moment où telle centrale est retenue en tout ou en partie, par

¹ Dans les versions des conditions de service publiées depuis 2014, ce texte est présenté comme s'il faisait partie du sous-alinéa iii) de l'article 12A.2. Il s'agit d'une erreur commise lors de la modification du format de présentation adoptée par le Transporteur en 2014 pour valoir à compter de 2013. Voir en annexe le texte publié au dossier R-3823-2012 et le comparer au texte publié au dossier R-3777-2011.

² Le mot devrait s'écrire « désignée »

le Distributeur comme source d'approvisionnement en électricité, ce qui paraît contraire à la décision D-2015-209.

Dans leur mémoire, les Intervenants avaient seulement suggéré que des démarches soient entreprises pour assurer une certaine symétrie entre les droits et obligations des parties prenantes quant à l'application des principes relatifs au bénéficiaire-payeur et au déclencheur-payeur.

Pour le moment, toutefois, les Intervenants recommandent que le deuxième et dernier alinéa de l'article 12A.2 des Tarifs et conditions soit modifié pour le rendre compatible avec le paragraphe 691 de la décision D-2015-209. Cette recommandation pourrait faire l'objet d'un examen par la Régie dans une prochaine phase du présent dossier ou dans un dossier distinct, selon ce qui lui paraîtrait le plus approprié.

Dans le cadre de la phase actuelle, cependant, nous recommandons que soient corrigées l'erreur signalée ci-dessus quant à l'accord du mot « désignée » et l'erreur de présentation qui laisse croire que le texte ci-dessus fait partie du sous-alinéa iii) de l'article 12A.2, alors qu'il s'agit plutôt du deuxième et dernier alinéa de cet article.

4. LE TOTAL DES INVESTISSEMENTS À CONSIDÉRER DANS LE CAS DE L'INTÉGRATION D'UNE NOUVELLE CENTRALE OU DE L'AUGMENTATION DE LA CAPACITÉ D'UNE CENTRALE EXISTANTE

Concernant les investissements à considérer dans le cas de l'intégration d'une nouvelle centrale ou de l'augmentation de la capacité d'une centrale existante, le texte actuel mentionne uniquement qu'ils doivent répondre aux besoins des clients. Les Intervenants recommandent de préciser davantage la nature de ces investissements en spécifiant que ceux-ci doivent inclure les ajouts requis pour assurer le transit à partir du point de réception jusqu'aux points de livraison.

À l'audience du 13 mai, (A-0116, N.S. du 13 mai 2019, page 163, lignes 3 et suivantes) le Transporteur mentionne que le texte qu'il propose inclut implicitement l'ajout proposé par les Intervenants. Si, selon le Transporteur, l'ajout proposé par les Intervenants est implicite il ne devrait pas y avoir d'objection à le dire explicitement, d'autant plus que le Transporteur a expliqué, lors de la même audience, que, de façon générale, le but de la description synthétique est précisément de rendre explicite ce qui pour lui est déjà implicite. (A-0116, N.S. du 13 mai 2019, page 168, lignes 14 à 20)

Par exemple, les ajouts seront différents si le point de livraison est vers le Nouveau-Brunswick, New York, la Nouvelle Angleterre ou l'Ontario.

5. LE TOTAL DES INVESTISSEMENTS À CONSIDÉRER DANS LE CAS DE LA RÉALISATION D'UNE NOUVELLE INTERCONNEXION OU DE L'AUGMENTATION DE LA CAPACITÉ D'UNE INTERCONNEXION EXISTANTE

De même, pour les investissements à considérer dans le cas de la réalisation d'une nouvelle interconnexion ou de l'augmentation de la capacité d'une interconnexion existante le texte actuel mentionne uniquement qu'ils doivent répondre aux besoins des clients.

Également dans ce cas-ci, le Transporteur mentionne que le texte qu'il propose inclut implicitement l'ajout proposé par les Intervenants (A-0116, N.S. du 13 mai 2019, page 164).

Les Intervenants recommandent de préciser davantage la nature de ces investissements en spécifiant que ceux-ci doivent inclure tous les investissements sur le réseau de transport en amont de l'interconnexion qui sont requis pour acheminer l'électricité jusqu'au point d'interconnexion.

Par exemple, dans le cas du dossier R-3956-2015 déposé en décembre 2015 concernant l'autorisation de construire une ligne à 320 kV entre le poste des Cantons et la frontière du réseau du Transporteur avec le New Hampshire, le Transporteur mentionne certains ajouts au réseau qui sont directement reliés au projet, mais il ne mentionne pas la problématique de la capacité de transit sur le corridor Manic-Québec. Or cette problématique était connue depuis 2013, comme cela est mentionné au dossier R-4052-2018, notamment aux pages 7 et 8 de la pièce B-0005.

6. INCLUSION DE LA DÉFINITION DE CHACUNE DES CATÉGORIES DANS LES TARIFS ET CONDITIONS

Selon les Intervenants, il est nécessaire que la définition des diverses catégories d'investissements soit incorporée au texte des Tarifs et conditions, soit à la sous-section 1 de sa section 1, soit à tout le moins dans un appendice ou dans une annexe.

Le Transporteur mentionne qu'il n'est pas souhaitable qu'il y ait deux séries de définitions et que le dossier des investissements inférieurs à 25 M\$ est le plus adéquat pour traiter de la définition synthétique des catégories d'investissements (A-0116, NS du 13 mai 2019, pages 158 et 159).

À notre avis, il est en effet important qu'on retrouve les définitions à un seul endroit, cet endroit étant cependant le texte des tarifs et conditions, lequel visera dorénavant les catégories d'investissements, dont la description, selon le Transporteur, a historiquement

été sujette à peu de changements. Sans compter qu'une modification occasionnelle du texte des tarifs et conditions à cet égard ne serait pas plus onéreuse qu'une modification du texte exigé par l'article 5 du règlement relatif aux investissements de moins de 25 M\$. Il est à noter par ailleurs que la participation d'intervenants aux dossiers d'investissement de moins de 25M\$ est nettement moins importante que la participation aux audiences tarifaires, de sorte que le contrôle des textes par la Régie dans ce dernier forum favoriserait nettement la transparence souhaitée par tous les intéressés, à commencer par le Transporteur lui-même.