Régie de l'énergie

DOSSIER R-3888-2014

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1

D'UNION DES CONSOMMATEURS (UC)

À HQT

Le 14 octobre 2014

1 Nouvelle ressource

Références

(i) HQT-1, document 1, page 14.
(ii) R-3865-2013, HQD-8, document 1

Préambule

(i) *Le Transporteur propose d'intégrer les projets de ressources du Distributeur, découlant d'appels d'offres, de dispenses ou autres programmes d'achat, à l'agrégation des projets permettant le calcul annuel de la contribution de celui-ci.*

(ii) Hydro-Québec Distribution précise sa stratégie d'acquisition de nouveaux moyens en puissance

Lancer un appel d'offres de long terme pour combler des besoins de puissance à compter de l'hiver 2018-2019.
• Quantité visée : 1 000 MW à compter de l'hiver 2018-2019;
• Durée des contrats : 20 ans.
• Pourrait entraîner l'ajout de nouveaux équipements thermiques.
• Les besoins comblés par cet appel d'offres se situent à la marge de l'ensemble des autres moyens prévus par le Distributeur. (notre souligné)

1.1 Dans la perspective où, pour combler les besoins en puissance de la charge locale en hiver seulement (4 mois par année), une nouvelle ressource était raccordée au réseau du Transporteur, comment serait intégré ce projet ressource à l'agrégation des projets permettant le calcul annuel de la contribution du Distributeur si ce projet ressource est client du service point à point le reste de l'année?

2 Croissance de la demande

Références

(i) D-2011-039, page 101.
(ii) HQT-1, document 1, page 17
(iii) Décret 1149-2013
(iv) D-2014-175, pages 30 et 62.

Préambule

(i) *[432] Dans sa décision D-2009-071, la Régie émettait une préoccupation quant à la possibilité d'une double application de l'allocation maximale pour une même production transitée sur le réseau.*

(ii) *Proposition*
Inclure tous les projets du Distributeur dans l'agrégation annuelle des projets servant au calcul de la contribution annuelle « agrégation annuelle (charges et ressources) », soit ajouter les projets de ressources à l'agrégation actuellement utilisée pour les projets de croissance de charge, afin de limiter les coûts des investissements totaux assumés par le Transporteur au montant de l'allocation maximale liée à la croissance prévue sur 20 ans pour les postes satellites et les clients raccordés directement au réseau de transport.

(iii) *Aux fins de l'établissement du coût de fourniture de l'électricité visé à l'article 52.2 de la Loi sur la Régie de l'énergie (chapitre R-6.01), du plan d'approvisionnement prévu à l'article 72 de cette loi et de l'appel d'offres du distributeur d'électricité prévu à l'article 74.1 de cette loi, un bloc d'énergie éolienne doit être produit au Québec à partir d'une capacité visée de 450 mégawatts, composé de 300 mégawatts issus de projets provenant des régions du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine et de 150 mégawatts issus de projets provenant de l'ensemble du Québec raccordés au réseau principal d'Hydro-Québec, dans les délais suivants :*
— 100 mégawatts au plus tard le 1er décembre 2016;
— 350 mégawatts au plus tard le 1er décembre 2017.

(iv) *[66] Au soutien de son argument, l'AQCIE soumet que le Distributeur est en situation de surplus énergétiques en ce que ses approvisionnements, sur l'horizon 2014-2027, excèdent ses besoins prévus au-delà de ce que lui procure le bloc d'énergie patrimoniale qu'il ne prévoit pas utiliser en entier.*
[213] Lors de la rencontre préparatoire et à l'audience, malgré certains débats relatifs à la preuve de la situation des surplus énergétiques du Distributeur, cet état de fait n'est pas véritablement contesté par ce dernier, qui ne peut ignorer son bilan énergétique. À tout événement, la Régie considère qu'il est de connaissance d'office que le Distributeur est en situation de surplus d'énergie.

2.1 Lors de l'intégration des 450 MW de nouveaux projets éoliens dont il est question au Décret 1149-2013, le Transporteur prévoit-il un calcul particulier de « agrégation annuelle (charges et ressources) » étant donné que ces projets de production éolienne ne serviront pas la croissance de charge compte tenu des d'approvisionnement du Distributeur, conséquemment, n'auront pas de

« contrepartie » qui aurait mené à une double application de l'allocation maximale pour une même production transitée sur le réseau?

3 Balisage sur les pratiques en Amérique

Références

(i) A-0008, page 3.
(ii) D-2011-39, paragraphe 432.

Préambule

(i) La Régie demande au Transporteur

1.4 Veuillez préciser les principes usuels en vigueur qui guident l'attribution des coûts des ajouts au réseau en Amérique du Nord.

(ii) *[432] Dans sa décision D-2009-071, la Régie émettait une préoccupation quant à la possibilité d'une double application de l'allocation maximale pour une même production transitée sur le réseau.*

3.1 Veuillez spécifier comment est traitée ailleurs en Amérique la question, soulevée par la Régie, de la double application de l'allocation maximale.

3.2 Selon le Transporteur, un projet associé à la croissance de la demande de la charge locale (autre qu'un projet ressource) pourrait-il *a posteriori* être considéré comme un projet de pérennité du réseau?

4 Nombre d'années utilisé pour le calcul de l'allocation maximale

Références

(i) HQT-1, document 1, page 15
(ii) HQT-1, document 1, pages 15-16

Préambule

(i) *À cet égard, il convient également de noter que la charge locale, dont la croissance se matérialise graduellement sur l'horizon considéré par l'allocation maximale, demeure dans les faits bien au-delà de la période de 20 ans utilisée pour établir cette allocation.*

(ii) *Comme présenté à ce tableau, le Transporteur propose que les projets de ressources qui ont été mis en service depuis 2006 soient pris en compte dans le calcul de la contribution du Distributeur conformément à la présente proposition. La proposition du Transporteur débute à l'année où l'agrégation a été introduite dans les Tarifs et conditions, soit en 2006. Le Transporteur applique cette mesure aux agrégations déjà déposées à la Régie, puisque la Régie a réservé ses décisions sur l'estimation des contributions du Distributeur pour ces projets. Ainsi, le tableau reprend les agrégations annuelles ayant mené à l'évaluation de la contribution requise du Distributeur qui ont été déposées dans les demandes tarifaires en y ajoutant les projets de ressources mis en service. Avec la présente*

proposition, le Distributeur aurait une contribution additionnelle estimée à 521,6 M$, majorée des frais d'entretien et d'exploitation.

4.1 Le Transporteur pourrait-il envisager l'utilisation d'une allocation maximale pour la charge locale spécifique à la croissance prévue aux postes satellites du Distributeur basée sur une durée de 40 ans?

4.2 Quelle serait la contribution additionnelle estimée du Distributeur si la période utilisée pour établir l'allocation maximale spécifique à la croissance prévue aux postes satellites du Distributeur est de 40 ans plutôt que 20 ans?

4.3 Quel serait l'impact tarifaire, pour la charge locale et pour le service de point à point, d'une contribution additionnelle de 521,6 M$ pour le Distributeur?

5 Montant pouvant être intégré à la base de tarification

Références

(i) HQT-1, document 1, page 11.
(ii) HQT-3, document 1, page 6

Préambule

(i) *L'application d'un montant maximal à intégrer à la base de tarification a été autorisée par la Régie pour les clients de service de transport de point à point dans le but de « protéger les clients du service de transport contre des coûts de raccordement et d'intégration qui seraient excessifs ». La Régie a par ailleurs étendu l'application de ce maximum aux ajouts pour la charge locale afin de « traiter tous les clients de transport de la même façon ». Depuis lors, c'est par l'application de l'allocation maximale présentée à la section E de l'appendice J des Tarifs et conditions que s'incarne le concept de neutralité tarifaire pour l'ensemble de la clientèle du Transporteur.*

(ii) *Le principe de couverture des coûts est central à la politique d'ajouts. Le montant maximal intégré à la base de tarification du Transporteur protège les clients existants du service de transport contre des coûts d'ajouts au réseau qui seraient excessifs.*

5.1 Selon le Transporteur, l'application du concept de neutralité tarifaire est-elle garant d'efficacité?

6 Coûts d'entretien et exploitation

Références

(i) HQT-3, document 1, pages 10 et 11.
(ii) R -3903-2014, HQT-3, document 3, pages 7 et 8.
(iii) R -3903-2014, HQT-3, document 1, page 16.

Préambule

(i) *Pour l'année 2012, les coûts d'exploitation et d'entretien sont de 9,11 $/kW (380,2 M$/41 744 MW), ce qui correspond sur une base annuelle à 1,6 % de l'investissement. Les données utilisées pour illustrer cette proportion sont les coûts directs d'exploitation et de maintenance de même que la somme des besoins de transport prévus. Actualisés sur une période de 20 ans avec un taux du coût moyen pondéré du capital prospectif de 5,698 % pour l'année 2012, ces coûts correspondent à 19 % de l'investissement. Ainsi, le Transporteur propose de maintenir le taux pour les coûts d'exploitation et d'entretien à 15 % de l'investissement.* (notre souligné)

(ii)

Figure 2
Dépenses en exploitation et maintenance par la valeur de l'actif – Contribution des lignes

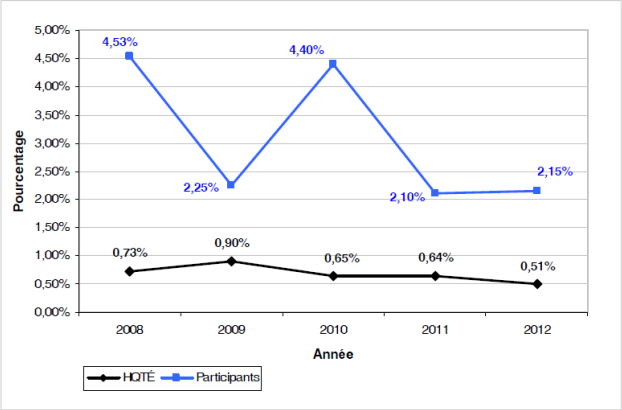
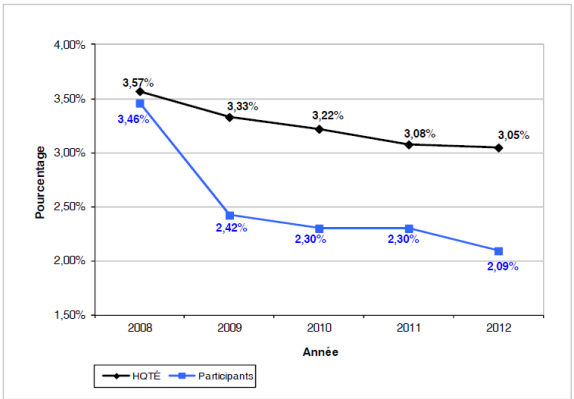


Figure 8
Dépenses en exploitation et maintenance par la valeur de l'actif – Contribution des postes



(iii) *Si les prévisions des années 2014 et 2015 s'avèrent justes, le Transporteur aura réalisé des gains cumulatifs récurrents aux CNE de 120,4 M$, ce qui aura permis de limiter l'évolution de ces charges d'environ 14 % depuis 2008. Au terme de changements importants depuis 2012, les gains couvrant l'horizon 2013-2015 de la présente demande s'élèvent à 27,5 M$ dans un contexte opérationnel complexe et exigeant comportant d'importants défis d'appropriation. Cette performance reflète une gestion active de la force de travail et des façons de faire du Transporteur.*

La stratégie de gestion des actifs prévoit un vieillissement croissant du réseau et une hausse du risque de bris des équipements. Le succès de cette stratégie passe par un contrôle du risque associé à cette hausse qui se traduira par une augmentation en heures et en coûts de maintenance donnant lieu à une pression accrue sur les CNE du Transporteur. Une fois les défis de mise en œuvre relevés, tout gain de productivité découlant de l'ordonnancement de ses activités permettra la réalisation d'un nombre croissant d'interventions de maintenance systématique, conditionnelle, corrective et ciblée.

6.1 Veuillez concilier le pourcentage de 1,6 % de l'investissement qui apparaît au préambule (i) avec les données pour 2012 des graphiques pour HQT qui apparaissent au point (ii).

6.2 Veuillez fournir l'historique depuis le dossier R -3401-98 des coûts d'exploitation et d'entretien ($/kW) du Transporteur et isoler sur la période l'effet des gains d'efficience.

6.3 Veuillez fournir l'historique des coûts d'exploitation et d'entretien ($/kW) associés aux ajouts sur le réseau du Transporteur en isolant l'effet des gains d'efficience.

6.4 Compte tenu des gains d'efficience prévus par le Transporteur et du fait que les coûts globaux d'exploitation et d'entretien du réseau sont engagés pour un réseau vieillissant, est-il envisageable que les coûts d'exploitation et d'entretien d'un ajout au réseau actualisés sur 20 ans soient moindres que 15 % de l'investissement?

6.5 Quelle serait la contribution additionnelle estimée du Distributeur si la période utilisée pour établir l'allocation maximale spécifique à la croissance prévue aux postes satellites du Distributeur est de 40 ans et que les coûts d'exploitation et d'entretien d'un ajout actualisés sur 40 ans sont de 14 % de l'investissement?