

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

DOSSIER R-3897-2014
PHASE 1 – PARTIE HQT

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT ET
DISTRIBUTION -
MÉCANISME DE RÉGLEMENTATION
INCITATIVE (MRI)

HYDRO-QUÉBEC, en ses qualités de
Transporteur et de Distributeur

Demanderesse

-et-

STRATÉGIES ÉNERGÉTIQUES (S.É.)

ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DE LUTTE
CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE
(AQLPA)

Intervenantes

**RÉPONSE À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NO. 3 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE, RELATIVE À
LA PROPOSITION D'UN MÉCANISME INCITATIF PRAGMATIQUE ET AXÉ SUR L'INTÉRÊT PUBLIC
POUR HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**

M. Jacques Fontaine, Consultant
M^e Dominique Neuman, LL.B., Procureur

Avec la collaboration de Monsieur Jean-Claude Deslauriers

Préparé pour :
Stratégies Énergétiques (S.É.)
Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)

Le 31 mars 2017 (v.r.)

*Régie de l'énergie - Dossier R-3897-2014 – Phase 1 Partie HQT
Hydro-Québec Transport et Hydro-Québec Distribution – Mécanisme de réglementation incitative (MRI)*

*Pièce SÉ-AQLPA-2 Document 2 (v.r.)
Réponse à la demande de renseignements no. 3 de la Régie de l'énergie
M. Jacques Fontaine, Consultant et M^e Dominique Neuman, Procureur
Avec la collaboration de Monsieur Jean-Claude Deslauriers
Stratégies Énergétiques – Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (SÉ-AQLPA)*

**RÉPONSE À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NO. 3 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE, RELATIVE À
LA PROPOSITION D'UN MÉCANISME INCITATIF PRAGMATIQUE ET AXÉ SUR L'INTÉRÊT PUBLIC
POUR HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**

M. Jacques Fontaine, Consultant
M^e Dominique Neuman, LL.B., Procureur

Avec la collaboration de Monsieur Jean-Claude Deslauriers

Préparé pour :
Stratégies Énergétiques (S.É.)
Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)

Le 31 mars 2017 (v.r.)

Référence :

Pièce C-SÉ-AQLPA-0047, p. 35 à 37.

Préambule :

« 33 - Nous croyons donc que le futur mécanisme de réglementation incitative (MRI) d'Hydro-Québec TransÉnergie (tout comme nous l'avons argumenté pour celui d'Hydro-Québec Distribution) devrait s'appliquer uniquement aux dépenses d'opération (OPEX).

34 - Le mécanisme pourrait toutefois inclure un « Mécanisme de compensation pour pertes de rendement (MCPR) » offrant une récompense à HQT (tout comme nous l'avons argumenté pour HQD) équivalente à la perte de leur rendement sur les investissements évités par :

- leurs choix de dépenses d'opération respectifs (telles que les dépenses d'entretien)*
- ou même peut-être à la rigueur par des investissements de moindre ampleur qu'ils auraient séparément choisi de réaliser pour en éviter de plus importants (mais dans le cas de HQT, nous ne nous prononçons pas sur l'opportunité d'appliquer un MCPR à de tels cas; dans le cas de*

HQD, à notre rapport C-SÉ-AQLPA-0019, SÉ-AQLPA-1, Doc. 1, nous l'aurions appliqué à des pertes de rendement résultant d'investissements importants évités par l'effet d'investissements plus légers du Plan global en efficacité énergétique – PGEÉ ou du Contrôle asservi de la tension et de la puissance réactive - CATVAR, etc.).

[...]

Un tel mécanisme viendrait résoudre un enjeu fréquemment posé en régulation énergétique, à savoir le fait que l'utilité publique est récompensée pour ses investissements en capital (par son rendement sur la base de tarification) mais non sur ses dépenses d'opération (ou ses investissements moindres) qui lui permettent d'éviter de tels investissements plus importants. Un enjeu particulièrement important aujourd'hui chez HQT à ce sujet (tout comme d'ailleurs chez HQD) a trait à la réduction de la demande en puissance. » [la Régie souligne]

Demande de renseignement 1.1 de la Régie de l'énergie à SÉ-AQLPA :

Veillez préciser si SÉ-AQLPA a des exemples, applicables au Transporteur, d'investissements de moindre ampleur qui permettraient d'éviter des investissements de plus grande importance.

Réponse de SÉ-AQLPA à la demande de renseignement 1.1 de la Régie de l'énergie :

Nous avons deux exemples :

- ❑ le rehaussement thermique d'une ligne aérienne et
- ❑ l'ajout de compensation en série [...].

Premièrement, **le rehaussement thermique d'une ligne aérienne** est un investissement de coût moindre, qui permet de transiter une plus grande capacité, contribuant ainsi à éviter ou à retarder le besoin de construire une nouvelle ligne ou d'ajouter un terne à une ligne existante. L'accroissement du transit sur une ligne aérienne amène en effet un rechauffement du câble conducteur, ce qui a pour effet de l'allonger, et donc de l'amener à pendre à plus grande proximité du sol. Or les normes de sécurité ne permettent pas que la ligne se rapproche trop du sol. Le rehaussement thermique consiste hausser la ligne par rapport au sol, ce qui permet alors de l'exploiter avec un transit plus élevé.

Deuxièmement, **l'ajout de compensation en série** permet également d'éviter ou à retarder le besoin de construire une nouvelle ligne ou d'ajouter un terne à une ligne existante. En effet,

une ligne 735 kV a une impédance longitudinale de 0,25 ohm/km, donc une ligne de 200 km qui est typique a une impédance de 50 ohms. L'impédance d'un banc de condensateurs est négative, donc si on met, au départ de cette ligne, un banc de condensateur en série pour 50% de cette impédance, c'est-à-dire un banc de condensateur en série 25 ohms, l'impédance est réduite d'autant et le transit peut être augmenté. On pourrait même ajouter de la compensation en série en la plaçant non seulement au départ de la ligne, mais au milieu (ou à chaque tiers) de sa distance, ce que le Transporteur a d'ailleurs déjà fait au poste Kamouraska entre Levis et Rivière du Loup, précisément dans le but de retarder le besoin d'ajout d'une nouvelle ligne. [...]

Ceci étant dit, tel qu'indiqué dans l'extrait au deuxième boulet de l'extrait de notre mémoire cité en référence, il n'est pas certain qu'il soit requis, afin d'inciter le Transporteur à réaliser de tels investissements, de le « compenser » pour la perte du rendement supplémentaire qu'il aurait réalisé s'il avait construit des actifs plus coûteux. Le Transporteur a en effet peut-être déjà suffisamment d'incitatif pour agir de la sorte.

Mais par contre, nous maintenons fermement qu'il pourrait être souhaitable d'inclure au mécanisme de réglementation incitative (MRI) du Transporteur un moyen d'éviter que celui-ci ne soit incité à sabrer dans ses **dépenses d'entretien préventif** et sur-investir en actifs nouveaux. Il faut en effet éviter l'effet pervers selon lequel le mode de tarification récompenserait le Transporteur en un tel cas (puisque'il serait alors susceptible à la fois à réaliser des gains pour avoir maintenu ses charges globales en-deçà du plafond fixé, et à réaliser un rendement accru du fait de la croissance de sa base de tarification) :

- Un des moyens d'aider à éviter cet effet pervers consisterait à traiter les dépenses d'entretien préventif comme une exclusion au mécanisme, comme nous le proposons.
- Comme nous le proposons, ce moyen pourrait être bonifié en conférant à la Régie un rôle pro-actif à la fois lors de la cause tarifaire annuelle (sur l'examen des dépenses exclues du mécanisme) et lors de l'examen du rapport annuel, alors que la Régie pourrait exiger que des dépenses de cette nature soient effectuées et refuser de reconnaître des gains d'efficacité ou du rendement sur les accroissements à la base de tarification qui auraient résulté de coupures injustifiées dans l'entretien préventif.
- Notre proposition de « Mécanisme de compensation pour pertes de rendement (MCPR) » constitue un outil supplémentaire dont la Régie pourrait se doter pour compenser le Transporteur pour le rendement manqué par le fait que l'entretien préventif accru aurait réduit ou retardé les besoins en investissements.

Demande de renseignement 1.2 de la Régie de l'énergie à SÉ-AQLPA :

Veillez expliquer comment le mécanisme MCPR permettrait de résoudre l'enjeu, pour le Transporteur, de la réduction de la demande en puissance.

Réponse de SÉ-AQLPA à la demande de renseignement 1.2 de la Régie de l'énergie :

Nous avons déposé un erratum retirant la phrase finale du paragraphe 34 de notre mémoire C-SÉ-AQLPA-0047, SÉ-AQLPA-1, Document 1, ainsi que de sa recommandation no. 1-4 (en pages vi et 37).
