Q U É B E C

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

NO : R-3903-2014

DEMANDE DU TRANSPORTEUR DE MODIFICATION DES TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT À COMPTER DU 1ER JANVIER 2015

HYDRO-QUÉBEC
(ci-après le «TRANSPORTEUR»)

Demanderesse

et

L'ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DES CONSOMMATEURS INDUSTRIELS D'ÉLECTRICITÉ
(ci-après « AQCIE »)

et

LE CONSEIL DE L'INDUSTRIE FORESTIÈRE DU QUÉBEC
(ci-après « CIFQ »)

Intervenants

COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS DE L'AQCIE ET DU CIFQ

Le 1er août 2014, le Transporteur a déposé une demande de modification des tarifs et conditions des services de transport à compter du 1er janvier 2015. Le 6 août 2014, la Régie a rendu une décision procédurale convoquant une audience publique et établissant un calendrier pour le dossier tarifaire. En conformité avec cette décision, l'AQCIE et le CIFQ ont déposé une demande d'intervention indiquant leur intention de traiter des sujets suivants :

- les divers postes des charges nettes d'exploitation;
- la problématique de l'efficience du Transporteur;
- un mécanisme formel d'examen de la planification du réseau de transport;

- le traitement des interconnexions dans la méthode de répartition des coûts, en particulier en regard des contributions en puissance et en énergie pour les différents regroupements d'interconnexions.

Pour ce qui est de la problématique de l'efficience du Transporteur, l'AQCIE et le CIFQ indiquaient dans leur demande d'intervention leur intention de retenir les services d'un expert conjointement avec la FCEI pour examiner en profondeur la stratégie d'efficience et la détermination des indicateurs de performance. Lors du dépôt du budget de participation, l'AQCIE et le CIFQ avisaient la Régie qu'ils retiraient leur demande concernant le recours à un expert sur cette question, compte tenu du fait qu'elle allait être traitée dans le cadre du dossier sur l'établissement d'un mécanisme de réglementation incitative assurant la réalisation de gains d'efficience par le distributeur et le transporteur d'électricité (R-3897-2014).

Le 19 septembre 2014, la Régie rendait sa décision procédurale sur les enjeux, le cadre d'examen du dossier, les budgets de participation et la demande de confidentialité (D-2014-2014). Dans cette décision, la Régie a exclu le mécanisme formel d'examen de la planification du réseau de transport ainsi que la réévaluation de la méthode de répartition des coûts des interconnexions.

Compte tenu des limitations imposées par la Régie et des réponses reçues à leur demande d'information, l'AQCIE et le CIFQ ont décidé de se retirer du dossier. Ils vous soumettent leurs commentaires concernant les différents enjeux qui sont d'intérêt pour leurs membres.

1. EFFICIENCE

Comme mentionné en introduction, l'AQCIE et le CIFQ comptent intervenir dans le dossier R-3897-2014 traitant du mécanisme de réglementation incitative afin d'assurer une réalisation de gains d'efficience par le Distributeur et le Transporteur.

Toutefois, dans le cadre du présent dossier, l'AQCIE et le CIFQ réitèrent leurs préoccupations concernant l'accroissement constant du coût de service et des charges nettes d'exploitation, notamment en regard des cibles d'efficience du Transporteur comparativement aux trop-perçus systématiques observés au cours des dernières années.

L'AQCIE et le CIFQ ont questionné certains aspects des indicateurs de performance du Transporteur présentement en vigueur. En réponse à la question 1.2 de leur DDR #1[1], le Transporteur a admis ne pas exercer de balisage concernant les critères de sécurité, de fiabilité ainsi que de disponibilité du réseau.

[1] Pièce B-0048, page 4

Compte tenu de la grande importance qu'accordent les membres de l'AQCIE et du CIFQ aux critères de sécurité et de fiabilité, nous recommandons à la Régie d'exiger un balisage sur cet enjeu.

2. INDICATEURS DE PERFORMANCE

L'AQCIE et le CIFQ ont questionné le Transporteur sur l'indicateur de fiabilité du service traitant du nombre de pannes et d'interruptions planifiées.

En preuve, le Transporteur attribue la dégradation de cet indicateur à des facteurs climatiques qui auraient causé, entre autres, une série de feux de forêt importants dans le nord du Québec. En réponse à la question 4.2 de la demande de renseignement #1 de l'AQCIE et du CIFQ[2], le Transporteur indique que les pannes qui ont eu lieu durant les feux de forêt de juillet 2013 ont été causées par des courts-circuits résultant de conditions climatiques extrêmes. Il y a pourtant lieu de noter qu'en réponse à la question 4.3, le Transporteur mentionne qu'il a apporté, suite aux événements liés aux feux de forêt, des modifications à son mode d'opération de ligne et à son mode de gestion des retraits de lignes lors de conditions d'alertes. À cet égard, nous aimerions porter à l'attention de la Régie le compte-rendu d'une réunion du NERC qui a eu lieu les 10 et 11 juin 2014[3] où le Transporteur a fait une présentation sur les événements liés aux feux de forêt de l'été 2013. Tel qu'indiqué dans l'extrait qui se trouve ci-dessous, le représentant du Transporteur a mentionné qu'une série de mesures avaient été ou allaient être mises en place pour éviter qu'une telle situation ne se reproduise :

> Following this event, HQ began working with NPCC to analyze the event and to develop an action plan. The action plan addressed 1) operational and maintenance procedures, 2) operational communications and the follow-up of outage requests, 3) enhancement of the understanding of the impact of maintenance activities on system reliability, 4) supervision, tools and communications with neighboring systems and 5) other actions, which include the root cause analysis of the SVC and DC ties tripping. The action plan was completed on May 29, 2014.
>
> Mr. Paquet reported that lessons have been learned in the following areas:
>
> 1. Need for system operators to have all relevant information in hand in order to evaluate risks prior to authorizing maintenance;
> 2. Inform promptly any entity who might be impacted by the situation;
> 3. Adapt emergency response procedures when the system enters in intense forest fires conditions;
> 4. Apply safety margins to the transfer capability according to the intensity of the forest fires;
> 5. Validate that protection maintenance procedures are adequate, understood and followed by maintenance staff.

[2] Pièce B-0048, pages 7 et 8

[3] Page 6 du document suivant : http://www.nerc.com/comm/OC/AgendasHighlightsMinutes/Operating_Committee_Minutes_June_10-11_2014-Final.pdf

Il semble que la détérioration de l'indicateur sur la fiabilité du service n'était pas uniquement liée à des facteurs climatiques, mais aussi à des décisions liées à la maintenance des équipements du Transporteur. La Régie devrait s'assurer que cet indicateur de performance soit en mesure de capter la nature des facteurs qui expliquent son évolution. Ceci est particulièrement important quand les facteurs qui influencent cet indicateur sont de nature humaine et peuvent donc être améliorés afin d'éviter que de tels événements ne se reproduisent dans des conditions climatiques similaires. Finalement, il nous semble qu'il serait approprié que le Transporteur dépose en preuve, dans le présent dossier, la présentation qui a été faite lors de la rencontre du NERC mentionnée ci-dessus afin que la Régie et les intervenants au dossier aient l'ensemble de l'information disponible.

3. PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT

L'AQCIE et le CIFQ prennent acte de la décision de la Régie à l'effet que les discussions sur la planification du réseau doivent se faire lors des rencontres découlant de l'application de l'appendice K des Tarifs et conditions.

La Régie mentionne qu'en plus de la rencontre qui a eu lieu en avril 2014, une seconde rencontre devait avoir lieu en octobre 2014 et que le Transporteur devrait déposer les rapports de ces rencontres dans le présent dossier. À cet effet, nous aimerions mentionner qu'en date du 26 octobre 2014, il n'y avait toujours pas de mention concernant une rencontre en octobre 2014 sur le lien intitulé « Planification du réseau/Rencontres d'information et d'échange » qui se situe sur le site OATI Web OASIS du Transporteur[4]. Toutefois, après une vérification fortuite sur un autre lien du même site Web, nous avons constaté que cette rencontre a bel et bien eu lieu le 10 octobre dernier. Cette information était disponible sur le lien intitulé « Documents/Français/Avis-Communiqués/Avis ». Nous consultons sur une base quotidienne le lien Web traitant de la planification et, compte tenu de notre intérêt pour la planification, nous aurions apprécié que le Transporteur ait indiqué sur son lien Web dédié à la planification son intention de tenir une rencontre de planification afin de pouvoir y participer.

Au paragraphe 37 de la décision procédurale (D-2014-162), la Régie mentionne :

> *« [37] À cet égard, la Régie constate que, dans le cadre du processus d'échanges et d'information mentionné ci-dessus, une seconde rencontre s'est tenue en avril 2014 et une autre est prévue pour octobre 2014. La Régie demande au Transporteur de déposer les rapports de ces rencontres dans le cadre du présent dossier. »*

Notre compréhension est que la Régie fait un lien direct entre les rencontres de planification liées à l'appendice K et le dossier tarifaire du Transporteur qui est

[4] http://www.oasis.oati.com/hqt/index.html

un processus d'audience publique. Compte tenu du lien qu'il semble y avoir entre les deux processus de consultation, il serait opportun d'évaluer la possibilité que les frais pour assister aux rencontres de planification liées à l'annexe K soient admissibles à un remboursement pour les intervenants reconnus aux dossiers tarifaires à venir. Dans la mesure où l'information discutée lors de ces rencontres a une incidence sur le délibéré de la Régie dans les dossiers tarifaires, il serait encore plus justifié de rembourser les frais de tous les intervenants qui ont fait évoluer le débat pouvant avoir un impact sur la planification du réseau.

De plus, concernant la demande de la Régie sur le dépôt des rapports de ces rencontres, il serait aussi pertinent que le Transporteur dépose au dossier l'ensemble de l'information discutée lors de ces rencontres, comme les présentations de type « Power Point » qui ont été discutées ou même les procès-verbaux de ces rencontres. L'accès aux procès-verbaux permettrait à la Régie d'avoir l'ensemble des points de vue soulevés par les participants.

Finalement, nous estimons que le Transporteur devrait, à l'avenir, aviser tous les intervenants réguliers des dossiers tarifaires, par courriel, de la tenue de ces rencontres, et, comme mentionné précédemment, à tout le moins mettre l'information sur son site Web sous la rubrique « Planification du réseau »

Ceci dit, concernant l'information obtenue par l'intermédiaire des demandes de renseignement sur la planification du réseau, nous notons que le Transporteur a refusé de fournir les données sur une base mensuelle des échanges en livraison aux différentes interconnexions[5]. Selon nous, cette information est pertinente pour bien comprendre les réalités du réseau du Transporteur, et ce, compte tenu qu'il doit répondre à une pointe qui est hautement saisonnière. Le type d'information demandée est facilement accessible pour le Transporteur et sa divulgation ne causerait aucun préjudice. En effet, l'ensemble des utilisateurs de son réseau, incluant les clients de la charge locale, doit avoir un niveau d'information identique afin d'éviter de favoriser un client en particulier.

À cet effet, afin d'éviter tout débat de cette nature pour les dossiers tarifaires à venir, nous demandons à la Régie d'exiger que le Transporteur rende accessibles publiquement sur son site Web les informations relatives à l'utilisation de son réseau sur une base horaire. Ces informations pourraient inclure la demande de la charge locale ainsi que les transits à chacune des interconnexions du Québec. Ce type d'information est accessible publiquement sur les «Independent System Operator» des réseaux voisins. Il serait important que le Transporteur rende aussi disponibles les valeurs historiques des données pertinentes en format Excel ou CSV.

[5] Pièce : B-0048, Question 9.1, pages 12 et 13.

4. RÉPARTITION DES COÛTS

Nous prenons acte du désir de la Régie de ne pas réévaluer la méthodologie de répartition des coûts quant aux contributions en puissance et en énergie pour les différents regroupements d'interconnexions dans le présent dossier.

En réponse à la question 12.1 de la demande de renseignement de l'AQCIE et le CIFQ[6], le Transporteur mentionne que la répartition du coût des interconnexions présentement en vigueur utilise la méthode du facteur d'utilisation du réseau déterminé à partir des besoins en puissance et des besoins en énergie du réseau. La composante énergie se base sur le rapport en pourcentage entre les besoins en énergie et les besoins en puissance appliqué sur la différence entre 100 % et la composante énergie. De plus, nous notons que l'ensemble des interconnexions est divisé en trois groupes, soit Churchill Falls, Ontario et autres.

L'AQCIE et le CIFQ sont d'avis que la méthode actuelle n'établit pas de façon précise les contributions en énergie et en puissance réelles des interconnexions. En effet, selon l'information fournie par le Distributeur dans le dossier du plan d'approvisionnement 2014-2023 (R-3864-2013), seules les interconnexions avec l'État de New York servent à approvisionner la charge locale du Québec en puissance. Ainsi, plusieurs interconnexions d'importance, dont celles avec l'Ontario, ne sont pas utilisées pour répondre aux besoins de puissance du Québec.

De plus, en réplique aux commentaires des intervenants dans le dossier de réouverture du plan d'approvisionnement pour un nouvel appel d'offres de 1000 MW pour des besoins de puissance de long terme, le Distributeur mentionne que l'interconnexion de 2000 MW entre le poste Nicolet au Québec et le poste Sandy Pond en Nouvelle-Angleterre ne peut être utilisée pour répondre aux besoins de puissance du Québec en période de pointe hivernale (voir extrait ci-dessous).

> *« L'intervenant EBM mentionne que « HQD prétend à tort selon nous qu'il existe des contraintes du côté de la Nouvelle-Angleterre justifiant de mettre de côté l'utilisation de cette interconnexion » (paragraphe 10).*
>
> *En réponse à ces commentaires de l'intervenant, le Distributeur désire souligner que, comme indiqué dans l'annexe 4d du Plan, la capacité de réception du chemin NE-HQT n'est pas disponible lorsque le poste Nicolet est requis pour l'acheminement de la production de la centrale LG2-A au bénéfice de la charge locale. Il s'agit de la configuration la plus fréquente durant les heures de forte consommation au Québec. Les contraintes sont donc d'ordre technique au poste de Nicolet et non du côté de la Nouvelle-Angleterre (nos soulignés).»*

[6] Pièce B-0048, page 17

La Régie devrait s'assurer que la méthode d'établissement des contributions en énergie et en puissance des interconnexions soit cohérente avec les contributions réelles reconnues par la Régie dans les dossiers du Distributeur.

Pour les raisons mentionnées ci-dessus, nous recommandons que la Régie demande au Transporteur de proposer une nouvelle méthodologie pour déterminer la contribution en énergie et en puissance des interconnexions pour la prochaine demande tarifaire. Cette méthodologie devrait tenir compte des particularités techniques et réglementaires de chaque interconnexion. Cette réévaluation est particulièrement importante du fait que le Transporteur, tel que mentionné dans la section précédente, prévoit intégrer à son réseau une nouvelle interconnexion de 1000 MW, et ce, dans un contexte où le Distributeur fait face à d'importants surplus énergétiques sur une longue période.

5. SOMMAIRE DE NOS RECOMMANDATIONS

Efficience et Indicateur de performance

- Imposer au Transporteur un balisage concernant l'indicateur de performance lié aux coupures de services;
- Demander au Transporteur qu'il modifie son indicateur d'efficience concernant les critères de sécurité, de fiabilité ainsi que de disponibilité du réseau afin de pouvoir évaluer les causes des coupures dans le but d'apporter des correctifs;

Planification du réseau de transport

- Améliorer le partage d'information concernant la tenue des rencontres de planification liées à l'appendice K de l'OATT du Transporteur;
- Permettre le remboursement de frais de participation aux rencontres de planification pour les intervenants reconnus aux causes tarifaires;
- Rendre publiques les données sur une base horaire des transits aux interconnexions ainsi que sur la demande en énergie du Québec à laquelle le réseau du Transporteur doit répondre;

Répartition des coûts

- Demander au Transporteur de modifier, pour le prochain dossier tarifaire, la méthode d'évaluation des contributions en énergie et en puissance pour établir la contribution des différentes catégories de clients pour les différentes interconnexions.

L'objectif de ces commentaires et recommandations est de s'assurer que les membres de L'AQCIE et du CIFQ paient le juste tarif pour le service de transport requis tout en s'assurant qu'il soit fiable et de qualité.