

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

DOSSIER : R-4058-2018

**DEMANDE D'HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE (LE « TRANSPORTEUR »)
RELATIVEMENT À LA MODIFICATION DES TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE
TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2019**

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1
D'ÉNERGIE BROOKFIELD MARKETING S.E.C. (« EBM »)
ADRESSÉE AU TRANSPORTEUR**

Montréal, le 28 septembre 2018

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1
D'EBM RELATIVE À LA DEMANDE DU TRANSPORTEUR DE MODIFICATION DES TARIFS
ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2019

TAUX DE PERTES DE TRANSPORT

1. Référence (i) : HQT-10, Document 2 (B-0035), p. 8, l. 5 et 6
Référence (ii) : D-2018-125, R-4058-2018, par. 30 et 32
Référence (iii) : Document intitulé « Séance de travail – Présentation de l'évolution du taux de pertes de transport – Hydro-Québec TransÉnergie – 2018-07-11 », p. 5, 7 et 9

Préambule :

Référence (i) :

« Le taux de pertes de transport est toutefois sujet à confirmation par le Transporteur à l'automne, une fois que les travaux de revue qu'il a entrepris à ce sujet seront complétés. »

Référence (ii) :

« [30] La Régie juge que l'impact sur les clients, de manière générale, qu'ils soient de point à point ou de la charge locale, est un enjeu pertinent au dossier tarifaire puisqu'il est susceptible d'entraîner une modification des tarifs de transport approuvés par la Régie. L'examen de ce sujet se fera lorsque les travaux du Transporteur seront complétés.

[...]

*[32] La Régie prend acte que le Transporteur prévoit confirmer le taux de pertes de transport à l'automne 2018, lorsque les travaux de revue qu'il a entrepris seront complétés. **La Régie ordonne donc au Transporteur de prévoir le dépôt d'une preuve incluant une proposition de modalités de compensation, applicables pour l'année 2018 et les années subséquentes, le cas échéant.** »*

Référence (iii) :

«

Travaux en cours

- Une première analyse a été faite pour 2016 et deux écarts ont été identifiés :
 - Omission de modifier une équation, lors de la mise en service d'un transformateur ;
 - Inversion de signe dans une équation, lors d'une modification de réseau, affectant la lecture d'une charge raccordée au réseau de transport.
- L'analyse révèle que le taux de pertes de transport réel de 2016 serait de l'ordre de quelques décimales à la baisse, sous réserve de l'achèvement des travaux.
- Ce constat s'arrime avec la tendance observée des années antérieures.

5

[...]

Résumé des actions

Actions	
1	Renforcement de l'équipe responsable de calculer le taux de pertes de transport par l'ajout de ressources pluridisciplinaires.
2	Revue du taux de pertes réel de 2015, 2016 et 2017.
3	Mandat à des ressources spécialisées en contrôle afin d'appuyer le Transporteur dans ses travaux.
4	Identification des pistes d'amélioration et des mécanismes de contrôles additionnels requis.
5	Mise en place des pistes d'amélioration et des contrôles additionnels requis.

7

[...]

Conclusion

- Hydro-Québec TransÉnergie met actuellement tous les efforts afin :
 - D'utiliser les nouveaux outils développés dans le cadre de l'étude qui permettent de porter un jugement éclairé sur l'évolution du taux de pertes de transport ;
 - D'effectuer la revue du taux de pertes de transport ;
 - D'identifier et implanter les pistes d'amélioration et les mécanismes de contrôle additionnels requis afin de prévenir la récurrence d'une telle situation.

9 »

Demandes :

- 1.1 En lien avec la référence (i), veuillez indiquer quand cet automne le Transporteur entend confirmer le taux de pertes de transport pour l'année 2019. Veuillez indiquer si cette confirmation sera déposée auprès de la Régie avant l'audience prévue dans le cadre du présent dossier.
- 1.2 En lien avec la référence (ii), veuillez indiquer quand le Transporteur prévoit avoir complété les travaux de revue et quand il prévoit déposer une proposition de modalités de compensation applicables pour l'année 2018 et les années subséquentes, le cas échéant. Veuillez indiquer si ces travaux et cette proposition seront complétés avant l'audience prévue dans le cadre du présent dossier.
- 1.3 En lien avec les références (iii) :
 - 1.3.1. Veuillez indiquer si le Transporteur a terminé sa révision du taux de pertes de transport réel de 2016. Le cas échéant, veuillez fournir ce taux corrigé.
 - 1.3.2. Veuillez préciser et détailler en quoi consiste l'action numéro 1 intitulée « Renforcement de l'équipe responsable de calculer le taux de pertes de transport par l'ajout de ressources pluridisciplinaires ». Le cas échéant, veuillez indiquer l'état d'avancement de cette action. Veuillez également indiquer si cette action sera maintenue afin de prévenir la récurrence d'une autre situation similaire (écarts dans le taux de pertes réel de 2016).
 - 1.3.3. Veuillez préciser et détailler en quoi consiste l'action numéro 3 intitulée « Mandat à des ressources spécialisées en contrôle afin d'appuyer le Transporteur dans ses travaux ». Le cas échéant, veuillez indiquer l'état d'avancement de cette action. Veuillez également indiquer si cette action sera maintenue afin de prévenir la récurrence d'une autre situation similaire (écarts dans le taux de pertes réel de 2016).
 - 1.3.4. Veuillez préciser et détailler en quoi consiste l'action numéro 4 intitulée « Identification des pistes d'amélioration et des mécanismes de contrôles additionnels requis ». Le cas échéant, veuillez indiquer les pistes d'amélioration identifiées par le Transporteur et les contrôles additionnels qui seraient requis.
 - 1.3.5. Veuillez indiquer si certaines ou l'ensemble des pistes d'amélioration et des mécanismes de contrôles additionnels mentionnés à l'action numéro 4 sont en place à l'heure actuelle.
 - 1.3.6. Veuillez indiquer comment le Transporteur prévoit utiliser l'étude expliquant et quantifiant les facteurs influençant le taux de pertes actuel du réseau de transport afin de prévenir la récurrence d'une autre situation similaire (écarts dans le taux de pertes réel de 2016).

MODIFICATIONS AUX TARIFS ET CONDITIONS

2. Référence : HQT-12, Documents 4 à 6

Demandes :

2.1 Veuillez confirmer que les modifications proposées au texte des Tarifs et conditions de service du Transporteur ne sont que des modifications de forme et de concordance et qu'elles n'affectent ni ne modifient quant au fond la méthodologie pour évaluer la capacité de transfert disponible sur les interconnexions avec les réseaux voisins.

IMPLANTATION D'UN MÉCANISME DE RÉGLEMENTATION INCITATIVE (« MRI ») – PHASE 3

3. Référence (i) : HQT-4, Document 2.1 (B-0013), p. 17 et 18

 Référence (ii) : HQT-4, Document 2 (B-0012), p. 6, l. 13 à 14 et p. 8, l. 27 à 28

 Référence (iii) : D-2018-067, R-4011-2017, par. 177 et 178

Préambule :

Référence (i) :

« HQT has prepared this data for the past 10 years, breaking out the actual costs for expenditures included in the I-X component of the MRI formula. These costs include:

[...]

In preparing this analysis, Concentric made adjustments for items that it felt would have been treated as Y or Z factors under the MRI (i.e., pension costs, capitalized costs to investments, and specifically budgeted items) in order to create a baseline measurement of the I-X component of the formula on a retrospective basis. These expenditures were then compared with inflation, using the Régie's proposed two-factor inflation measure. Taken together this analysis results in an implied X factor for HQT's applicable operating costs over this 10-year period.

[...]

The data reveal a productivity trend in HQT's Opex related costs of 0.57% measured over this ten-year period. When measured over the most recent five years, the trend decreases to -0.64%, consistent with the shift we see in Australia. Over both periods (2009-2017 and 2013-2017), HQT's Opex results illustrate a greater degree of productivity than those calculated for the Australian companies. Both trends illustrate a slowdown in Opex related productivity over the most recent five years as costs have exceeded inflation.

Table 7: Opex Trend Comparisons

Opex Trend	HQT	Australian TNSPs
Past Decade	0.57%	-0.39%
Most Recent Years	-0.64%	-1.25%

There are a number of factors involved in the estimation of productivity trends, involving both the data used, methods used to determine the trend, and the time-period analyzed. In the development of industry trends of productivity, it is important to consider multiple-year periods due to the considerable annual fluctuation in results from one year to the next. This is seen both in the HQT and Australian results. In the case of HQT, it is appropriate to consider 2012 as a base year for these purposes. The Régie previously made that determination when considering HQT's efficiency gains. » (Our emphasis)

Référence (ii) :

« Finalement, le Transporteur rappelle que les propositions soumises dans le présent document s'inscrivent dans un ensemble visant à former un tout cohérent et équilibré.

[...]

Enfin, conformément à la décision de la Régie portant sur la phase 3 du MRI du Distributeur, Concentric ne juge pas nécessaire d'ajouter un Facteur S au Facteur X du Transporteur. »

Référence (iii) :

« [177] Selon PEG, la détermination du Facteur S doit se faire en fonction de l'efficacité de l'entreprise au début de son MRI. Plus l'entreprise est inefficace, plus la croissance de sa productivité peut et doit être grande. Or, le Distributeur a fait valoir qu'il est une entreprise efficace. Bien que la Régie croit que le Distributeur dispose encore d'une marge pour des mesures d'efficacité, elle ne croit pas nécessaire d'introduire un Facteur S en sus du Facteur X.

[178] Pour ces motifs, la Régie détermine la valeur du Facteur S à 0 %. »

Demandes :

- 3.1 Concentric Energy Advisors, Inc. (« **Concentric** ») peut-elle confirmer que sa recommandation pour l'établissement d'un facteur X serait de 0,57 % si la Régie en venait à conclure que les résultats passés des dix (10) dernières années du Transporteur relativement à l'efficacité réalisée au niveau de ses coûts liés à ses activités de base devaient être considérés, au lieu des cinq (5) dernières années?
- 3.2 Veuillez indiquer si le Transporteur serait en mesure de nous fournir, pour les 15 dernières années, ses résultats passés relativement à l'efficacité réalisée au niveau de

ses coûts liés à ses activités de base. Autrement dit, veuillez indiquer si le Transporteur possède ces données?

3.2.1. Dans l'affirmative, veuillez indiquer si le Transporteur est disposé à fournir ces données à Concentric afin que cette dernière puisse indiquer à la Régie, à titre indicatif et afin de l'éclairer dans son jugement, qu'elle serait la détermination du facteur X en ayant recours à la méthode développée par le Dr. Alfred E. Kahn (la « méthode Kahn »).

3.3. Considérant que pour générer des gains de productivité sur le long terme, l'expectative de la durée de vie d'un MRI doit être la plus longue possible, veuillez indiquer s'il serait plus approprié d'allonger, au-delà des cinq (5) années proposées, la période analysée servant à la détermination du facteur X.

3.3.1. Veuillez fournir l'opinion de Concentric à cet égard.

3.4. Dans l'éventualité où le Transporteur n'est pas en mesure de fournir des données historiques pour les 15 dernières années, ou qu'il ne dispose pas de telles données, et considérant le fait que le Transporteur propose un facteur X négatif s'établissant à - 0,60 % en plus d'un facteur C, veuillez indiquer s'il serait approprié d'inclure un « stretch factor » (facteur S) au facteur X du Transporteur afin de pallier à l'absence de données historiques sur le plus long terme.

3.4.1. Veuillez fournir l'opinion de Concentric à cet égard.

3.4.2. Veuillez concilier la position du Transporteur rejetant l'inclusion d'un facteur S au facteur X négatif du Transporteur avec la position de la Régie dans la décision D-2018-067 qui fixe le facteur S du Distributeur à 0 considérant le facteur X positif à 0,30%. Autrement dit, considérant l'établissement d'un facteur X négatif, ne serait-il pas plus approprié d'inclure un facteur S au facteur X.

3.4.2.1. Veuillez fournir l'opinion de Concentric à cet égard.

3.4.3. En lien avec la référence (ii), veuillez expliquer en quoi la proposition du Transporteur d'établir un facteur X négatif, sans l'inclusion d'un facteur S, tout en ayant un facteur C, forme un tout cohérent et équilibré.

3.4.3.1. Veuillez fournir l'opinion de Concentric à cet égard.

4. **Référence (i) : D-2018-001, R-3897-2014 Phase 1, par. 285, 295 et 314**

Préambule :

Référence (i) :

« [285] La Régie constate que l'exclusion des Dépenses en capital dans la Formule d'indexation en diminuerait de manière importante la couverture. En effet, la couverture de la Formule d'indexation proposée par le Transporteur passerait de 23 % à 54 % avec l'inclusion de l'amortissement et à 64 % avec la seule inclusion du rendement sur la base de tarification. L'inclusion de ces

deux composantes ferait passer la couverture de la Formule d'indexation à 95 %.

[...]

[295] En conséquence, la Régie retient la proposition du Transporteur de maintenir les Dépenses en capital hors de l'application de la Formule d'indexation et de les traiter selon la méthode du coût de service.

[...]

[314] Considérant sa décision d'exclure les Dépenses en capital de l'application de la Formule d'indexation, la Régie est satisfaite du Facteur C proposé par le Transporteur. Elle juge opportun d'intégrer au MRI du Transporteur un facteur pour tenir compte de l'augmentation des CNE liée à la croissance du réseau de transport. En conséquence, la Régie retient le Facteur C proposé par le Transporteur. »

Demands :

4.1 Considérant le fait que le MRI du Transporteur est applicable uniquement aux OPEX, et non aux CAPEX, veuillez indiquer ce qui distingue, d'un point de vue empirique, l'établissement d'un facteur X, d'un facteur C ou d'un facteur S. Autrement dit, veuillez indiquer quelles données sont nécessaires pour déterminer un facteur X, un facteur C ou un facteur S lorsque les CAPEX sont exclus de la formule paramétrique d'un MRI.

4.1.1. Veuillez fournir l'opinion de Concentric à cet égard.

4.2 Considérant le fait que la formule paramétrique applicable au MRI du Transporteur ne couvre qu'environ 23 % du revenu requis du Transporteur et exclut les CAPEX, veuillez élaborer sur la pertinence d'inclure un facteur C à la formule paramétrique du MRI du Transporteur qui ne tient compte que de l'augmentation des CNE liée à la croissance du réseau de transport.

4.2.1. Veuillez fournir l'opinion de Concentric à cet égard.

5. **Référence : HQT-4, Document 2, Section 6, p. 14 à 17 et Section 7, p. 18, l. 7 à 14**

Demands :

5.1 Parmi les facteurs Y proposés par le Transporteur, à savoir le rendement sur la base de tarification, l'amortissement, les coûts liés aux prestations de travail aux investissements, les coûts de retraite et autres régimes et les taxes, veuillez indiquer quels éléments sont susceptibles d'être légèrement corrélés ou marginalement affectés par l'inflation (I) ou par le facteur C.

5.2 Parmi les facteurs Z proposés par le Transporteur, veuillez indiquer quels éléments sont susceptibles d'être légèrement corrélés ou marginalement affectés par le l'inflation (I) ou par le facteur C.

6. **Référence : HQT-4, Document 2, p. 27, Tableau 8**

Demandes :

6.1 Veuillez justifier et préciser la position du Transporteur à l'effet d'accorder une pondération équivalente entre la satisfaction du client Hydro-Québec Distribution (12,5%) et la satisfaction des clients de point à point (12,5%).

6.1.1. Veuillez expliquer en quoi cette pondération est juste et équitable aux yeux du Transporteur.

6.1.2. Veuillez expliquer en quoi une pondération de 12,5% accordée à la satisfaction d'un seul client, à savoir Hydro-Québec Distribution, une entité affiliée du Transporteur, est juste et équitable.

6.2 Veuillez élaborer sur l'opportunité d'accorder une pondération supérieure à la satisfaction des clients de point à point.