

**DEMANDE DU TRANSPORTEUR DE MODIFICATION DES TARIFS ET CONDITIONS
DES SERVICES DE TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2019**

DOSSIER : R-4058-2018

PREUVE DE

**ÉNERGIE BROOKFIELD MARKETING INC.
SUR LE TAUX DE PERTES DE TRANSPORT**

**PRÉSENTÉE À LA
RÉGIE DE L'ÉNERGIE DU QUÉBEC
(LA « RÉGIE »)**

LE 4 JANVIER 2019

TABLE DES MATIÈRES

1.	INTRODUCTION.....	3
2.	LES PRÉOCCUPATIONS D'EBM QUANT À L'ÉVOLUTION DES TAUX DE PERTES DE TRANSPORT RÉELS.....	3
3.	LES ÉCARTS DU TRANSPORTEUR DANS LE CALCUL DES TAUX DE PERTES DE TRANSPORT RÉELS.....	4
4.	LES RECOMMANDATIONS D'EBM	5
4.1	LA RECOMMANDATION D'EBM QUANT AUX MODALITÉS DE REMBOURSEMENT APPLICABLES AUX CLIENTS DU TRANSPORTEUR	5
4.2	SOLUTIONS ALTERNATIVES POUR AMÉLIORER LE CALCUL ET LA VALIDATION DU TAUX DE PERTES DE TRANSPORT RÉEL	7

1. INTRODUCTION

Le présent document constitue la preuve d'Énergie Brookfield Marketing s.e.c. (« **EBM** ») relativement au taux de pertes de transport du réseau d'Hydro-Québec dans ses activités de transporteur d'électricité (le « **Transporteur** »).

2. LES PRÉOCCUPATIONS D'EBM QUANT À L'ÉVOLUTION DES TAUX DE PERTES DE TRANSPORT RÉELS

Depuis déjà la cause tarifaire pour l'année 2015, EBM a fait part à la Régie de différentes préoccupations quant aux taux de pertes de transport¹. Plus spécifiquement, dans le cadre des dossiers tarifaires pour les années 2017 et 2018, EBM a soumis à la Régie ses préoccupations quant à l'évolution des taux de pertes de transport réels des dernières années.

En effet, dans le cadre de la demande tarifaire du Transporteur pour l'année 2017, EBM s'inquiétait de l'augmentation annoncée du taux de pertes de transport moyen pour l'année 2017 et voulait pouvoir questionner le Transporteur sur l'établissement des taux de pertes de transport réels justifiant cette nouvelle hausse annuelle et entendait questionner le Transporteur sur les mécanismes qu'il comptait mettre en place pour contrer de telles augmentations significatives pour l'avenir².

Suivant l'intervention d'EBM et d'autres intervenants sur le même sujet, la Régie, dans sa décision D-2017-021, ordonnait au Transporteur de déposer, au plus tard dans le cadre de son dossier tarifaire 2019, une étude expliquant et quantifiant les facteurs influençant le taux de pertes actuel du réseau de transport du Transporteur³. La Régie ordonnait également au Transporteur de mentionner, dans le cadre de ses prochains dossiers tarifaires, tout changement sur son réseau pouvant affecter le taux de pertes de transport réels sur le réseau du Transporteur⁴.

Dans le cadre de la demande tarifaire du Transporteur pour l'année 2018, EBM s'inquiétait à nouveau de l'augmentation du taux de pertes de transport moyen s'établissant à 6,1 % pour l'année 2018. EBM voulait être en mesure de questionner le Transporteur sur la hausse des taux de pertes de transport réels de 6,13 % en 2015 à 6,34 % en 2016 et sur les circonstances justifiant cette hausse, qui représentait alors une augmentation des pertes réelles de transport de l'ordre de 3,3 %⁵. D'autres intervenants avaient également observé cette augmentation significative entre les années 2015 et 2016 et considéraient que les explications du Transporteur à l'effet que cette augmentation s'expliquait particulièrement par l'augmentation des besoins de transport semblaient incomplètes considérant l'augmentation du volume d'énergie transitée au cours de cette période⁶.

¹ R-3934-2015, C-EBM-0002.

² R-3981-2016, C-EBM-0002, par. 8.

³ D-2017-021, par. 523.

⁴ *Idem*, par. 525.

⁵ R-4012-2017, C-EBM-0002, par. 9.

⁶ D-2018-021, par. 653.

Suivant les interventions d'EBM et des autres intervenants sur ce sujet, la Régie, dans sa décision D-2018-021, estimait que l'étude à être déposée au cours de l'année pourrait permettre d'obtenir plus d'explications quant à l'évolution du taux de pertes de transport réel⁷. En prévision du dépôt de cette étude par le Transporteur, la Régie ordonnait à ce dernier de tenir une séance de travail afin de présenter cette étude, à laquelle les intervenants des deux derniers dossiers tarifaires devraient être invités. Il avait alors été ordonné que cette séance de travail se tienne avant le dépôt du prochain dossier tarifaire⁸.

Tel qu'ordonné par la Régie, une séance de travail a eu lieu le 11 juillet 2018 lors de laquelle le Transporteur a présenté aux intervenants et à la Régie ses conclusions préliminaires quant aux facteurs influençant le taux de pertes de transport réel du réseau du Transporteur. Les intervenants et la Régie ont été informés lors de cette séance de travail que des écarts avaient été identifiés dans le calcul du taux de pertes de transport réel pour l'année 2016 et que des travaux seraient effectués afin de réviser les taux de pertes de transport réels pour les années 2015, 2016 et 2017 en vue de la demande tarifaire du Transporteur pour l'année 2019.

3. LES ÉCARTS DU TRANSPORTEUR DANS LE CALCUL DES TAUX DE PERTES DE TRANSPORT RÉELS

Suivant la revue par le Transporteur des taux de pertes de transport réels pour les années 2015, 2016 et 2017, le Transporteur a déposé, dans le cadre du présent dossier et tel qu'ordonné par la Régie dans sa décision procédurale D-2018-125⁹, un complément de preuve relativement au taux de pertes de transport moyen révisé pour l'année 2019, lequel s'établit maintenant à 5,4 %, contrairement à 6,1 %, tel qu'annoncé initialement lors du dépôt de la preuve du Transporteur dans le cadre du présent dossier.

Par ailleurs, la preuve complémentaire déposée par le Transporteur sous la pièce B-0094 est à l'effet que les taux de pertes de transport réels pour les années 2015, 2016 et 2017 ont été surestimés. Ces taux ont donc été révisés à la baisse par le Transporteur, et ce, de manière significative, tel qu'il appert du tableau ci-dessous¹⁰ :

Tableau 1
Taux de pertes de transport pour les années 2015 à 2017
et taux moyen pour l'année 2019

Année	Taux de pertes initiaux³	Taux de pertes révisés⁴
2015	6,13 %	5,49 %
2016	6,34 %	5,23 %
2017	5,79 %	5,35 %
Taux moyen 2019	6,1 %	5,4 %

⁷ *Idem*, par. 659.

⁸ *Idem*, par. 662.

⁹ D-2018-125, par. 32.

¹⁰ HQT-10, Document 3 (B-0094), p. 7.

Par ailleurs, en réponse à la question 5.3 de la demande de renseignements numéro 5 de la Régie, le Transporteur a confirmé que le processus de revalidation des taux de pertes de transport réels a permis d'identifier des écarts dans les taux de pertes de transport remontant jusqu'à 2006¹¹. Le tableau suivant présente les taux de pertes de transport réels révisés de 2006 à 2014 :

Tableau R5.3
Taux de pertes de transport pour les années 2006 à 2014

Année	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Taux initiaux	5,26	5,30	5,39	5,40	5,47	5,57	5,68	5,85	5,91
Taux révisés	5,15	5,21	5,29	5,34	5,40	5,59	5,28	5,47	5,57

Les écarts identifiés par le Transporteur quant aux taux de pertes de transport réels pour les années 2006 à 2017 ont un impact monétaire très important sur la clientèle point à point du Transporteur, dont fait partie EBM, mais également sur la charge locale. EBM rappelle à cet égard qu'elle est présentement le deuxième client en importance du service de transport point à point du Transporteur, et ce, après Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité.

4. LES RECOMMANDATIONS D'EBM

4.1 LA RECOMMANDATION D'EBM QUANT AU TRAITEMENT DES MODALITÉS DE REMBOURSEMENT APPLICABLES AUX CLIENTS DU TRANSPORTEUR

EBM a annoncé dans son intervention au présent dossier qu'elle entendait demander au Transporteur ce qu'il prévoyait faire quant aux montants payés en trop par les clients point à point du Transporteur¹², puisque l'écart alors identifié par le Transporteur pour le taux de pertes de transport réel pour l'année 2016 avait une incidence directe sur le calcul du taux de pertes de transport moyen pour l'année 2018, lequel est calculé en fonction des taux de pertes de transport réels pour les années 2016, 2015 et 2014.

Force est de constater que suite au dépôt du complément de preuve du Transporteur relatif au taux de pertes de transport moyen pour l'année 2019¹³ et à la réponse de ce dernier à la demande de renseignements numéro 5 de la Régie¹⁴, que les écarts identifiés par le Transporteur relativement aux taux de pertes de transport réels pour les années 2006 à 2017 ont également un impact sur les taux de pertes de transport moyens pour les années 2009 à 2017, lesquels ont été à nouveau surestimés.

¹¹ HQT-13, Document 15 (B-0170), p. 19.

¹² C-EBM-0002, par. 11.

¹³ HQT-10, Document 3 (B-0094).

¹⁴ HQT-13, Document 15 (B-0170).

Or, dans sa décision procédurale D-2018-125, en plus d'ordonner au Transporteur de confirmer à l'automne 2018 le taux de pertes de transport moyen pour l'année 2019, la Régie ordonnait également 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 :

« [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.

[31] En conséquence, la Régie rejette la demande du Transporteur d'exclure ce sujet du présent dossier.

*[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.** »¹⁵ (Nos soulignés)*

Dans une correspondance adressée à la Régie le 18 octobre 2018¹⁶, le Transporteur mentionnait que « l'ensemble des analyses requises pour la proposition, selon le cas, de modalités de compensation ne permet pas de soumettre une preuve avant que ses travaux à cet égard ne soient complétés et qu'il dispose des autorisations internes, le cas échéant ». Le Transporteur indiquait à la Régie que le dossier tarifaire de l'année 2020 constituerait le dossier réglementaire tout indiqué afin de faire le suivi quant à cet enjeu.

Dans sa correspondance du 19 octobre 2018 adressée à tous les intervenants¹⁷, la Régie mentionnait, en ce qui a trait à la possibilité de différer l'enjeu concernant les modalités de compensation applicables aux clients au prochain dossier tarifaire, qu'elle traiterait de cet enjeu prochainement.

Dans une lettre datée du 29 novembre 2018, EBM soumettait à la Régie ses commentaires quant à la lettre du Transporteur du 18 octobre 2018¹⁸.

Considérant l'importance des sommes en jeu, tant pour les clients point à point du Transporteur que pour la charge locale, EBM soumet respectueusement à la Régie que l'enjeu relatif aux modalités de compensation devrait faire l'objet d'une phase ultérieure dans le cadre du présent dossier où le Transporteur serait appelé à déposer, en toute transparence, une proposition de compensation pour minimalement les années 2006 à 2018 et potentiellement d'autres années antérieures à 2006 dans l'éventualité où des écarts seraient également observés pour ces années, et ce, autant pour la clientèle point à point du Transporteur que pour la charge locale. Dans le contexte d'un tel dossier tarifaire, EBM demeurerait néanmoins ouvert à toute discussion avec le Transporteur afin

¹⁵ D-2018-125, par. 30 à 32.

¹⁶ B-0061.

¹⁷ A-0014.

¹⁸ C-EBM-0012.

d'en arriver à une proposition commune juste et équitable quant à des modalités de compensation qui pourrait être déposée auprès de la Régie.

EBM entend faire des représentations et soumettre formellement cette demande dans le cadre des audiences prévues sur la question du taux de pertes de transport.

4.2 SOLUTIONS ALTERNATIVES POUR AMÉLIORER LE CALCUL ET LA VALIDATION DU TAUX DE PERTES DE TRANSPORT RÉEL

Considérant ce qui précède, il appert clairement que la méthodologie suivie par le Transporteur pour calculer le taux de pertes de transport réel d'une année à l'autre contient des lacunes et expose le Transporteur et ses clients à un risque d'erreur trop important.

Par conséquent, EBM est d'accord avec les actions proposées par le Transporteur ayant comme objectif à court terme d'améliorer la robustesse du processus actuel de calcul et de validation du taux de pertes de transport réel, lesquelles sont explicités aux pages 7 et 8 de la pièce HQT-10, Document 3 (B-0094), notamment et particulièrement en ce qui concerne tout nouveau mécanisme automatisé visant à calculer et/ou à valider le calcul des taux de pertes de transport.

À moyen et long terme, le Transporteur devrait effectivement explorer de nouvelles avenues pour calculer et valider le taux de pertes dans l'objectif de trouver de nouvelles méthodes ou des outils plus performants¹⁹.

Par ailleurs, de l'avis d'EBM, la méthode par simulation, basée sur un modèle réseau, et les résultats en découlant pour fins de validation de la tendance de l'évolution du taux de pertes réelles devraient être déposées dans le cadre des prochains dossiers tarifaires afin de prévenir la récurrence d'une autre situation similaire, et ce, contrairement à la position du Transporteur à cet égard²⁰. En effet, force est de constater que cette simulation s'est avérée pertinente pour identifier des écarts dans le calcul des taux de pertes de transport réels pour les années 2015, 2016 et 2017. EBM accueille toutefois favorablement le fait que le Transporteur prévoit améliorer, en partenariat avec l'IREQ, cette méthode basée sur un modèle de réseau afin qu'elle soit plus adaptée aux fins de validation de la tendance de l'évolution du taux de pertes réel calculé. EBM est également d'accord à ce que le Transporteur travaille en collaboration avec l'IREQ afin d'améliorer la méthode de calcul et de validation du taux de pertes de transport.

¹⁹ HQT-10, Document 3 (B-0094), p. 7, l. 7 à 9.

²⁰ HQT-13, Document 1.5 (B-0170), R.5.1 et R.5.2.

EBM est également d'avis, aux fins des prochains dossiers tarifaires, que le Transporteur devrait fournir l'impact sur le taux de pertes des principaux changements aux postes et lignes de transport qui peuvent avoir un impact notable sur le taux de pertes de transport réel du Transporteur à partir de la méthode simulée d'évaluation des pertes et du taux de pertes²¹. Cette recommandation est d'ailleurs complémentaire et conforme avec la décision D-2017-021 de la Régie, dans laquelle la Régie ordonnait ce qui suit au Transporteur :

« [525] Par ailleurs, la Régie ordonne au Transporteur de mentionner, dans le cadre de ses prochains dossiers tarifaires, tout changement sur son réseau pouvant affecter le taux de pertes. »

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.

²¹ HQT-13, Document 1.5 (B-0170), R.4.2.