

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL

N<sup>o</sup> : R-4058-2018

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

Demande du Transporteur de  
modification des tarifs et conditions des  
services de transport pour l'année 2019

HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE

Demanderesse

---

---

PLAN D'ARGUMENTATION D'ÉNERGIE BROOKFIELD MARKETING S.E.C. (« EBM »)

R-4058-2018 : Taux de pertes de transport

---

---

I. INTRODUCTION

1. 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 transport d'Hydro-Québec dans ses activités de transport de l'électricité (le « **Transporteur** »), puisque cette évolution ne suivait pas les tendances observées au sein des réseaux voisins<sup>1</sup>. 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 ;
2. 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'avenir<sup>2</sup> ;
3. 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

---

<sup>1</sup> R-3934-2015, C-EBM-0002; voir également le témoignage de monsieur Julien Wu, notes sténographiques de l'audience du 14 janvier 2019 - Volume 6, pièce A-0062, p. 119, l. 20 à 25 et p. 120, l. 1 à 16.

<sup>2</sup> R-3981-2016, C-EBM-0002, par. 8.

une augmentation des pertes réelles de transport de l'ordre de 3,3 %<sup>3</sup>. 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 période<sup>4</sup> ;

4. 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 réel<sup>5</sup>. 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 tarifaire<sup>6</sup> ;

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

5. 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-2018-125<sup>7</sup>, 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 ;
6. 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<sup>8</sup> :

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

| Année           | Taux de pertes initiaux <sup>3</sup> | Taux de pertes révisés <sup>4</sup> |
|-----------------|--------------------------------------|-------------------------------------|
| 2015            | 6,13 %                               | 5,49 %                              |
| 2016            | 6,34 %                               | 5,23 %                              |
| 2017            | 5,79 %                               | 5,35 %                              |
| Taux moyen 2019 | 6,1 %                                | 5,4 %                               |

<sup>3</sup> R-4012-2017, C-EBM-0002, par. 9.

<sup>4</sup> D-2018-021, par. 653.

<sup>5</sup> *Idem*, par. 659.

<sup>6</sup> *Idem*, par. 662.

<sup>7</sup> D-2018-125, par. 32.

<sup>8</sup> HQT-10, Document 3 (B-0094), p. 7.

7. 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 également permis d'identifier des écarts dans les taux de pertes de transport remontant jusqu'à 2006<sup>9</sup> :

**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 |

8. Il ressort également de la preuve soumise par le Transporteur en audience que le taux de pertes de transport révisé pour l'année 2014 serait toujours inexact et qu'il pourrait également y avoir une erreur dans le taux de pertes de transport pour l'année 2005<sup>10</sup>. Le Transporteur s'est d'ailleurs montré ouvert à revalider le taux de pertes de transport pour l'année 2005<sup>11</sup> ;
9. Il ressort également de la preuve que certains travaux sont toujours en cours afin de valider le taux de pertes de transport pour l'année 2018<sup>12</sup>, alors que le Transporteur avait indiqué à EBM en réponse à la question 1.3.1. de sa demande de renseignement numéro 2 que le taux de pertes de transport pour l'année 2018 avait été révisé et qu'il s'établissait désormais à 5,4%<sup>13</sup> ;
10. Par conséquent, outre les engagements déjà pris par le Transporteur pour les années 2014 et 2018, EBM demande à la Régie d'enjoindre le Transporteur à valider également le taux de pertes de transport pour l'année 2005, et ce, le plus rapidement que possible ;

### **III. BRIS DU LIEN DE CONFIANCE**

11. Tel que mentionné en audience par monsieur Wu, les nombreux écarts importants et systématiques depuis 2006 font en sorte qu'il y a un bris du lien de confiance entre le Transporteur et EBM quant à l'exactitude des calculs menant au taux de pertes de transport moyen et quant à l'exercice de revalidation qui a été fait par le Transporteur<sup>14</sup> ;

<sup>9</sup> HQT-13, Document 15 (B-0170), p. 19.

<sup>10</sup> Notes sténographiques de l'audience du 15 janvier 2019 - Volume 7, pièce A-0065, p. 12, l. 22 à 25, p. 13, l. 1 à 2, p. 23, l. 24 à 25 et p. 24, l. 1 à 23.

<sup>11</sup> Notes sténographiques de l'audience du 15 janvier 2019 - Volume 7, pièce A-0065, p. 16, l. 20 à 25, p. 17, l. 1 à 6 et l. 21 à 25 et p. 18, l. 1 à 2.

<sup>12</sup> B-0218.

<sup>13</sup> HQT-13, Document 4.2 (B-0180), p. 7, R1.3.1; voir également les notes sténographiques de l'audience du 14 janvier 2019 - Volume 6, p. 124 et 125.

<sup>14</sup> Notes sténographiques de l'audience du 15 janvier 2019 - Volume 7, pièce A-0065, p. 124, l. 17 à 25, p. 125, l. 1 à 7 et l. 15 à 25, p. 126 et p. 127, l. 1 à 18.

12. En effet, il ressort aujourd'hui de la preuve que les justifications quant aux hausses des dernières années (2014 à 2015 et 2015 à 2016) n'étaient peut-être pas parfaitement fondées, puisque l'on observe aujourd'hui, pour ces mêmes années, une baisse du taux de pertes de transport (sous réserve de la correction qui pourrait être apportée pour l'année 2014) ;
13. De plus et tel que mentionné précédemment, il y aurait encore une erreur dans le taux de pertes de transport pour l'année 2014 et potentiellement pour l'année 2005 ;
14. Bref et tel que mentionné par monsieur Wu en audience, il y a un effritement de la confiance d'EBM envers les calculs du Transporteur pour le taux de pertes de transport et aussi quant aux validations qui ont été effectuées par le Transporteur en prévision de la présente cause tarifaire ;
15. Cela est d'autant plus vrai, considérant les sommes très importantes que cela représente pour EBM, dont l'une des activités principales est l'arbitrage du coût de l'électricité qu'elle produit à partir de ses centrales au Québec<sup>15</sup> ;
16. D'où la recommandation d'EBM qu'un vérificateur indépendant valide rapidement l'exercice de revalidation effectué par le Transporteur et qu'un exercice de validation externe soit effectué de manière périodique pour le futur<sup>16</sup> ;
17. Tel que mentionné par monsieur Wu et le témoin de l'AHQ-ARQ, monsieur Marcel Paul Raymond, un vérificateur indépendant serait en mesure d'apporter un niveau de confiance additionnelle aux clients du Transporteur quant à l'exactitude de ses calculs du taux de pertes de transport<sup>17</sup> ;

#### **IV. LE TRAITEMENT DES MODALITÉS DE REMBOURSEMENT APPLICABLES AUX CLIENTS DU TRANSPORTEUR**

18. 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 :

---

<sup>15</sup> Témoignage de monsieur Julien Wu, notes sténographiques de l'audience du 15 janvier 2019 - Volume 6, pièce A-0062, p. 118, l. 25, p. 119, l. 1 à 11 et p. 125, l. 1 à 14.

<sup>16</sup> Témoignage de monsieur Julien Wu, notes sténographiques de l'audience du 15 janvier 2019 - Volume 6, pièce A-0062, p. 127, l. 19 à 25, p. 128 et p. 129, l. 1 à 8.

<sup>17</sup> *Idem*; voir également C-AHQ-ARQ-0019, p. 9 et témoignage de monsieur Marcel Paul Raymond (notes sténographiques de l'audience du 15 janvier 2019 - Volume 6, pièce A-0062, p. 159, l. 4 à 25 et p. 160, 161 et 162, l. 1 à 13).

« [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. »<sup>18</sup>**

(Nos soulignés)

19. Dans une correspondance adressée à la Régie le 18 octobre 2018<sup>19</sup>, 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* »;
20. Le Transporteur indiquait à la Régie dans cette même correspondance que le dossier tarifaire de l'année 2020 constituerait le dossier réglementaire tout indiqué afin de faire le suivi quant à cet enjeu ;
21. Dans sa correspondance du 19 octobre 2018 adressée à tous les intervenants<sup>20</sup>, 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 ;
22. Dans une lettre datée du 29 novembre 2018, EBM soumettait à la Régie ses commentaires quant à la lettre du Transporteur du 18 octobre 2018 <sup>21</sup>;
23. Considérant l'importance des sommes en jeu pour EBM, EBM soumet respectueusement à la Régie que l'enjeu relatif aux modalités de compensation devrait être traité le plus rapidement que possible devant la Régie, et ce, une fois que le vérificateur indépendant aurait complété son analyse quant à l'exactitude des calculs du taux de pertes du Transporteur pour les années 2005 à 2018 ;

---

<sup>18</sup> D-2018-125, par. 30 à 32.

<sup>19</sup> B-0061.

<sup>20</sup> A-0014.

<sup>21</sup> C-EBM-0012.

24. En effet, pour des raisons de transparence et d'équité, EBM est d'avis que cet enjeu devrait être traité devant la Régie<sup>22</sup> ;
25. Il importe de souligner que cela fait quand même près de quatre années qu'EBM questionne le taux de pertes de transport et a un doute quant à son exactitude ;
26. Considérant la preuve présentée en audience, EBM est toutefois consciente des défis de la Régie en matière de calendrier réglementaire pour l'année 2019 et convient qu'il pourrait être difficile de traiter cet enjeu dans le cadre d'une phase ultérieure du présent dossier ;
27. Toutefois et dans l'éventualité où ce sujet devait être traité dans le cadre de la tarifaire 2020, EBM réitère l'importance de s'assurer que les taux de pertes de transport pour les années 2005 à 2018 soient les bons. Un niveau de confiance adéquat quant aux calculs du taux de pertes de transport du Transporteur pour ces années pourrait provenir d'un vérificateur indépendant, tel que recommandé par EBM, mais également par l'AHQ-ARQ ;
28. En effet, avant de parler de modalités de compensation applicables aux clients point à point du Transporteur et potentiellement à la charge locale, il convient de s'assurer que les données avec lesquelles nous travaillons sont exactes mais dans le cadre d'un délai raisonnable ;

**V. SOLUTIONS ALTERNATIVES POUR AMÉLIORER LE CALCUL ET LA VALIDATION DU TAUX DE PERTES DE TRANSPORT RÉEL**

29. 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 ;
30. EBM est d'avis qu'il est nécessaire de mettre en place le maximum d'outils pour éviter toutes sortes d'erreurs et pour valider les futurs calculs du Transporteur quant au taux de pertes de transport ;
31. Ces outils pourraient effectivement être encadrés de manière réglementaire comme la Régie semblait le suggérer en audience<sup>23</sup> et la vérification indépendante pourrait en faire partie ;

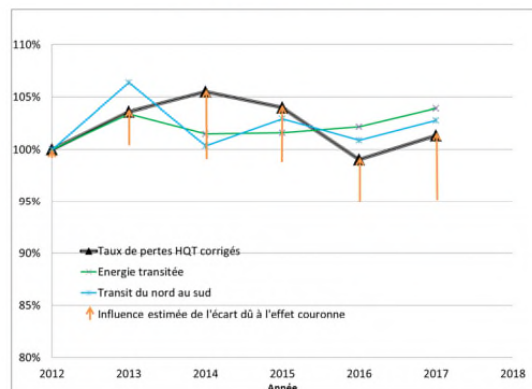
---

<sup>22</sup> Témoignage de monsieur Julien Wu, notes sténographiques de l'audience du 15 janvier 2019 - Volume 6, pièce A-0062, p. 129, l. 11 à 17.

<sup>23</sup> Notes sténographiques de l'audience du 15 janvier 2019 - Volume 6, pièce A-0062, p. 90, l. 11 à 21.

32. 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 explicitées 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 ;
33. À moyen et long terme, le Transporteur devrait effectivement explorer de nouvelles avenues avec l'IREQ pour calculer et valider le taux de pertes dans l'objectif de trouver de nouvelles méthodes ou des outils plus performants pour la vérification du calcul du taux de pertes<sup>24</sup> ;
34. EBM a pris connaissance de l'échéancier proposé par le Transporteur à cet égard en pièce B-0218 et elle note que l'échéancier ne contient pas de date butoir quant à la fin des travaux avec l'IREQ et quant à la présentation d'une éventuelle méthode de vérification ;
35. L'échéancier devrait également prévoir une séance d'information devant la Régie, et ce, avant les audiences tarifaires ;
36. Par ailleurs, de l'avis d'EBM, le graphique R5.3b que l'on retrouve en réponse à la question 5.3 de la demande de renseignement numéro 5 de la Régie illustrant l'énergie transitée, le transit du nord au sud et l'influence estimée de l'écart dû à l'effet couronne en relation avec l'évolution du taux de pertes de transport du Transporteur devrait être déposé dans le cadre des prochains dossiers tarifaires comme outil additionnel afin de prévenir la récurrence d'une autre situation similaire<sup>25</sup> :

Graphique R5.3b  
Données associées au taux de pertes réel 2012 à 2017  
(avec corrections des années 2012 à 2017)  
(par rapport à l'année 2012)



<sup>24</sup> HQT-10, Document 3 (B-0094), p. 7, l. 7 à 9.

<sup>25</sup> HQT-13, Document 1.5 (B-0170), p. 18, graphique R5.3b.

37. En effet, bien que le Transporteur mentionne que la comparaison avec l'évolution de ces indicateurs ne permet pas d'identifier toute erreur potentielle dans le calcul du taux de pertes de transport, ce dernier reconnaît que cet exercice a tout de même donné un signal au Transporteur qu'il était nécessaire d'investiguer davantage et de poursuivre l'analyse des taux de pertes avant l'année 2015<sup>26</sup> ;
38. Quant à la méthode par simulation basée sur un modèle réseau, EBM est d'avis, considérant la preuve soumise en audience, que cette méthode devrait être utilisée dans le cadre des prochains dossiers tarifaires également comme outil additionnel afin de prévenir la récurrence d'une autre situation similaire ;
39. À cet égard, EBM accueille 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 ;
40. EBM est également d'avis, aux fins des prochains dossiers tarifaires et une fois les travaux avec l'IREQ complétés, 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 pertes<sup>27</sup>. 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.**

---

<sup>26</sup> HQT-13, Document 1.5 (B-0170), p. 18, l. 9 à 13.

<sup>27</sup> HQT-13, Document 1.5 (B-0170), R.4.2.