

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2019-118

R-4096-2019

26 septembre 2019

PRÉSENTS :

Lise Duquette

Jocelin Dumas

Nicolas Roy

Régisseurs

Hydro-Québec

Demanderesse

et

Personnes intéressées dont les noms apparaissent ci-après

Décision procédurale - Cadre d'examen du dossier, demandes d'intervention, budgets de participation et calendrier de traitement

Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1^{er} janvier 2020 (dossier R-4096-2019)

Demanderesse :

**Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité
représentée par M^e Yves Fréchette.**

Personnes intéressées :

**Association Hôtellerie Québec et Association Restauration Québec (AHQ-ARQ)
représenté par M^e Steve Cadrin;**

**Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de
l'industrie forestière du Québec (AQCIE-CIFQ)
représenté par M^e Pierre Pelletier;**

**Énergie Brookfield Marketing s.e.c. (EBM)
représentée par M^e Paule Hamelin et M^e Nicolas Dubé;**

**Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (section Québec) (FCEI)
représentée par M^e André Turmel;**

**Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec
(RNCREQ)
représenté par M^e Prunelle Thibault-Bédard;**

**Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution
atmosphérique (SÉ-AQLPA)
représenté par M^e Dominique Neuman.**

1. DEMANDE

[1] Le 2 août 2019, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie), en vertu des articles 25, 31, 32, 48, 49, 50 et 164.1 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi), une demande relative à la modification des tarifs et conditions des services de transport d'électricité pour l'année 2020 (la Demande).

[2] Le 7 août 2019, la Régie rend sa décision procédurale D-2019-095² par laquelle elle demande au Transporteur de publier un avis public et établit le calendrier relatif aux demandes d'intervention. Dans cette même décision, la Régie demande également au Transporteur de fournir des précisions sur sa preuve complémentaire anticipée en lien avec la modification demandée de la section B des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (les Tarifs et conditions). L'avis public est effectivement diffusé le 10 août 2019.

[3] Les 23 et 26 août 2019, la Régie reçoit les demandes d'intervention.

[4] Le 30 août 2019, le Transporteur fait parvenir ses commentaires et le 5 septembre 2019, les personnes intéressées transmettent leur réplique à cet égard.

[5] Le 4 septembre 2019, le Transporteur fournit les précisions demandées par la Régie dans sa décision D-2019-095.

[6] La présente décision porte sur le cadre d'examen du dossier, les demandes d'intervention, les budgets de participation et le calendrier de traitement du dossier.

2. DEMANDES D'INTERVENTION ET BUDGETS DE PARTICIPATION

[7] La Régie rappelle que, pour obtenir le statut d'intervenant, une personne intéressée doit, conformément aux articles 5, 6 et 8 du *Règlement sur la procédure de la Régie de*

¹ [RLRQ, c. R-6.01](#).

² Décision [D-2019-095](#).

*l'énergie*³ et à la satisfaction de la Régie, démontrer son intérêt à participer, sa représentativité et l'objectif qu'elle vise par son intervention.

[8] Dans son appréciation de la demande d'intervention, la Régie tient compte du lien entre les conclusions recherchées et l'intérêt de la personne intéressée. La demande d'intervention doit ainsi démontrer la pertinence de l'apport de la personne intéressée à l'étude du dossier, eu égard à son champ de compétence.

[9] Dans le cadre du présent dossier, la Régie a reçu six demandes d'intervention, soit celles de l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ, EBM, la FCEI, le RNCREQ et SÉ-AQLPA.

[10] Le Transporteur demande à la Régie de circonscrire les sujets sur lesquels les personnes intéressées peuvent intervenir et il demande le rejet de la demande d'intervention du RNCREQ, notamment en ce qu'il ne reconnaît pas l'intérêt requis à cet intervenant, ni ne juge utile sa participation à l'étude des modifications proposées à l'égard des services de compensation d'écart de réception et de livraison. Il croit également que sa participation sur le sujet de l'intégration de centrales photovoltaïques au réseau de transport s'apparenterait à celle de SÉ-AQLPA.

[11] La Régie ne retient pas les prétentions du Transporteur à cet égard. Elle reconnaît la représentativité et l'intérêt du RNCREQ, tels qu'exprimés dans sa demande d'intervention et dans sa réplique. En effet, l'analyse par le RNCREQ de questions essentiellement économiques n'est pas contraire à sa mission et ses intérêts. Depuis plusieurs années, le RNCREQ a présenté des preuves traitant d'aspects de nature économique, financière et tarifaire pour lesquelles il a été reconnu pertinent et utile par la Régie.

[12] La Régie est également d'avis que la demande d'intervention du RNCREQ fait la démonstration qu'il pourrait fournir un apport pertinent et utile à l'examen du présent dossier. Il est d'ailleurs intervenu sur le sujet en lien avec les services de compensation d'écart de réception et de livraison dans le cadre du dossier R-3669-2008 Phase 2.

[13] La Régie est d'avis que l'intervention du RNCREQ à l'égard des modifications proposées aux services de compensation d'écart de réception et de livraison, tel que décrite dans sa demande d'intervention et dans sa réplique, est pertinente. Elle permet également au RNCREQ d'intervenir sur l'enjeu des centrales photovoltaïques.

³ [RLRQ, c. R-6.01, r. 4.1.](#)

[14] **En conséquence, dans le cadre du présent dossier, la Régie accorde le statut d'intervenant à l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ, EBM, la FCEI, le RNCREQ et SÉ-AQLPA.**

[15] Cependant, en ce qui a trait à la demande d'intervention de SÉ-AQLPA, la Régie n'est pas convaincue que son intervention au présent dossier puisse lui apporter un éclairage pertinent sur les sujets qu'il souhaite aborder, sauf en ce qui a trait à la contribution maximale au coût du réseau collecteur des centrales photovoltaïques.

[16] En effet, la nature de son intervention concernant la planification du réseau, soit la rigueur de la méthodologie utilisée pour déterminer l'allocation des investissements en croissance entre la charge locale et le service de point à point, relève davantage de la politique d'ajouts au réseau de transport. Dans le cadre du présent dossier, la Régie est d'avis qu'il n'est pas opportun de permettre une telle intervention.

[17] En ce qui a trait aux divers sujets du mécanisme de réglementation incitative (MRI) et au taux des pertes de transport, l'examen de ces sujets est déjà couvert par d'autres intervenants qui ont participé à ces enjeux lors du précédent dossier tarifaire et la Régie ne juge pas nécessaire d'obtenir un éclairage additionnel de la part de SÉ-AQLPA.

[18] En ce qui a trait aux services de compensation des écarts de réception et de livraison, la Régie juge l'intervention du RNCREQ telle que présentée par ce dernier plus pertinente. Cette intervention permettra également à la Régie d'obtenir un point de vue lié au développement durable. De plus, la demande d'intervention de SÉ-AQLPA à cet égard n'est pas suffisamment précise pour apprécier l'éclairage qu'il pourrait apporter.

[19] Enfin, à l'égard de la contribution maximale au coût du réseau collecteur des centrales photovoltaïques, la Régie reconnaît l'intérêt de SÉ-AQLPA. **La Régie limite donc la participation de SÉ-AQLPA à ce dernier enjeu.**

[20] La Régie demande aux intervenants de tenir compte, dans le cadre de leur intervention, des précisions qu'elle apporte à l'égard des enjeux circonscrits à la section 3 de la présente décision et d'ajuster en conséquence leur budget de participation.

[21] La Régie rappelle que, lors de l'attribution des frais, elle jugera du caractère nécessaire et raisonnable des frais engagés et de l'utilité de la participation des intervenants

à ses délibérations, tel que prévu au *Guide de paiement des frais des intervenants*⁴ (le Guide). La Régie demande aux intervenants de faire tous les efforts nécessaires pour éviter une multiplication des représentations sur un même sujet. Elle prendra en considération cet aspect dans l'évaluation des frais à octroyer à la fin du dossier.

[22] Le Transporteur soumet à la Régie qu'une somme forfaitaire maximale devrait être indiquée à tout intervenant. Leurs frais seront également soumis aux tests de nécessité, de caractère raisonnable et d'utilité appliqués par la Régie.

[23] L'AHQ-ARQ, EBM et SÉ-AQLPA sont plutôt d'avis que la fixation d'une somme forfaitaire maximale n'est pas appropriée dans le cadre de ce dossier tarifaire. Ils plaident que le remboursement des frais aux intervenants devrait être laissé à la discrétion de la Régie, sur la base de leur caractère nécessaire et raisonnable et sur la base de l'utilité des interventions.

[24] La Régie ne juge pas la proposition du Transporteur appropriée dans le contexte du présent dossier. Elle ne fixe donc pas de somme forfaitaire maximale. Cependant, elle émet les commentaires suivants sur certaines demandes d'intervention.

[25] L'AHQ-ARQ se propose d'examiner plusieurs enjeux dans le présent dossier. La Régie juge que, dans l'ensemble, les sujets que l'AHQ-ARQ entend examiner sont pertinents et considère, *a priori*, que l'intervention de ce dernier lui sera utile, dans les limites prévues à la section 3 de la présente décision.

[26] La Régie note toutefois que l'AHQ-ARQ prévoit, dans son budget de participation, un nombre d'heures de préparation pour son analyste presque deux fois plus élevé que celui des autres analystes au dossier qui souhaitent également examiner plusieurs enjeux. La Régie juge que ce nombre d'heures est élevé et s'attend à ce que l'intervenant ajuste son budget en fonction du cadre d'examen défini à la présente décision.

[27] En ce qui a trait à EBM, la Régie juge que le nombre d'heures prévues pour les deux avocats au dossier est élevé. Dans le présent cas, les heures prévues par l'un des avocats égalent ou excèdent les heures prévues par chacun des autres avocats au dossier, tant pour la préparation, la participation à l'audience ou la plaidoirie, alors que celles de l'autre avocat se comparent à la moyenne. La Régie s'attend à une complémentarité dans l'accomplissement

⁴ [Guide de paiement des frais des intervenants.](#)

des tâches. Si l'intervenante décide d'avoir recours à deux avocats, la Régie lui demande de s'assurer d'éviter un dédoublement de travail et de bien arrimer leurs activités.

3. CADRE D'EXAMEN DU DOSSIER

[28] La Régie apporte les précisions suivantes sur la présentation de la preuve du Transporteur et sur certains sujets au dossier, à la lumière des demandes d'intervention, des commentaires du Transporteur sur ces dernières et des répliques des intervenants.

3.1 CONTEXTE DU MRI

[29] Le présent dossier tarifaire constitue, pour le Transporteur, la deuxième année d'application du MRI et la première année d'application de la formule d'indexation.

[30] Dans ce contexte, le Transporteur a modifié la structure de sa preuve et en a réduit le contenu. En lien avec ces modifications, le Transporteur indique:

« Cette demande couvre la deuxième année d'application du MRI approuvé par la Régie [note de bas de page omise]. Ainsi, une part des revenus requis de 2020 du Transporteur est maintenant établie au moyen d'une Formule d'indexation, alors que les autres coûts, notamment ceux liés aux investissements (amortissement et rendement associé) continuent d'être établis sur la base de la méthode du coût du service.

Dans le contexte de cette nouvelle approche réglementaire, la présente demande témoigne d'un important effort d'allégement, notamment par les mesures suivantes :

- *présentation des informations pertinentes à l'établissement des tarifs 2020, certaines informations étant dorénavant présentées uniquement à l'année 1 (recalibrage) du prochain MRI ;*
- *retrait d'informations non disponibles en contexte de MRI ;*
- *refonte d'informations en fonction des caractéristiques du MRI ;*
- *allégement des textes, mise en perspective des éléments déterminants et présentation en annexe d'informations complémentaires ;*
- *regroupement d'informations de même nature dans une même pièce ;*

- *retrait de l'information considérée redondante ou déjà présentée dans les rapports annuels du Transporteur* »⁵.

[31] La Régie estime qu'il est approprié que les rubriques de coûts étant incluses dans la formule d'indexation soient déposées selon un niveau de détail allégé. C'est d'ailleurs dans ce but que la Régie a précisé, à sa décision D-2019-047, que les suivis d'indicateurs financiers n'étaient plus requis⁶.

[32] Cependant, la Régie constate que le Transporteur allège et réduit également les informations présentées à l'égard d'éléments non couverts par la formule d'indexation, dont ceux liés aux exclusions, ainsi que d'éléments permettant le calcul du tarif.

[33] Tel que le soumet le Transporteur dans sa correspondance datée du 30 août 2019⁷, l'examen des éléments exclus de la formule d'indexation, telles les dépenses en capital, est légitime et pertinent.

[34] Par ailleurs, la Régie rappelle que l'établissement des revenus requis n'est pas le seul élément à considérer dans la détermination des tarifs, les besoins des services de transport et le taux de pertes de transport, entre autres, faisant aussi partie du calcul.

[35] Enfin, les dossiers tarifaires font aussi état d'informations liées à des éléments qui n'entrent pas dans le calcul du tarif, mais qui demeurent pertinentes pour la Régie dans l'application de ses compétences en vertu de la Loi.

[36] La Régie note également la recommandation de l'AHQ-ARQ d'exiger du Transporteur qu'il dépose la pièce sur l'État de la transformation des postes¹⁹ dans les meilleurs délais pour permettre aux intervenants d'en prendre connaissance de façon utile avant les demandes de renseignements (DDR).

[37] Le Transporteur s'étonne que l'intervenant demande cette pièce, alors qu'il ne mentionne pas en quoi cette information lui serait utile en lien avec les objectifs poursuivis. Il soumet que cette information, qu'il estime très détaillée, n'est pas nécessaire pour établir les tarifs de transport dans le contexte d'une année MRI. Il réfère à sa preuve dans laquelle

⁵ Pièce [B-0004](#), p. 5.

⁶ Dossier R-4058-2018, décision [D-2019-047](#), p. 30.

⁷ Pièce [B-0023](#), p. 3.

il mentionne que la méthode de planification du réseau de transport incluse au dossier tarifaire de l'année dernière demeure inchangée et qu'elle peut être consultée au besoin. Il mentionne, par ailleurs, qu'il prévoit réintroduire la section « Méthode de planification du réseau de transport », de même que toute information jugée pertinente⁸, dans un dossier tarifaire ultérieur, à l'occasion du recalibrage du MRI.

[38] La Régie considère, *a priori*, que les informations déposées dans les dossiers antérieurs du Transporteur, à l'égard d'éléments non couverts par la formule d'indexation, sont toujours pertinentes. Dans ce contexte, elle estime que si de telles informations devaient désormais être requises par le biais de DDR, l'allègement règlementaire recherché ne pourrait pas être atteint.

[39] En particulier, la Régie constate l'absence de certaines informations produites habituellement à la section « Planification du réseau de transport », ainsi que la modification du niveau de détail du tableau A7.7-3⁹ concernant les mises en service de l'année témoin 2020.

[40] La Régie constate également que le tableau A7.7-3 de la pièce B-0011, en plus de ne plus fournir de colonne précisant la contribution associée aux projets le cas échéant, tient compte d'un nouveau découpage en fonction du nouveau seuil de 65 M\$ pour les autorisations spécifiques des projets d'investissement. À cet effet, la Régie note que certaines mises en service prévues aux années 2019, 2020 et subséquentes ont fait l'objet d'une autorisation spécifique selon le seuil de 25 M\$.

[41] De plus, la Régie constate que la liste des suivis de la pièce B-0005 du dossier R-4058-2018¹⁰ est absente de la preuve du Transporteur. Ce dernier fait plutôt état d'une liste des principaux suivis issus des décisions D-2019-047 et D-2019-060¹¹. Elle lui demande de produire l'état des suivis de décision usuels et de préciser ceux qui sont couverts par la formule d'indexation.

[42] En conséquence, la Régie ordonne au Transporteur de déposer, au plus tard le 4 octobre 2019 à 12 h, les informations déposées annuellement dans les dossiers

⁸ L'État de la transformation des postes ainsi que le schéma unifilaire du réseau et les schémas de l'écoulement de puissance.

⁹ Pièce [B-0011](#), p. 52.

¹⁰ À titre d'exemple, dans le dossier R-4058-2018, pièce [B-0005](#).

¹¹ Pièce [B-0004](#), p. 10, Annexe 1.

tarifaires, pour les rubriques non couvertes par la formule d'indexation. La Régie réfère, à cet égard, aux documents déposés dans le cadre du dossier tarifaire R-4058-2018.

[43] Enfin, la Régie invite le Transporteur à lui soumettre, **au plus tard le 4 octobre 2019 à 12 h**, la liste des pièces ou des informations qu'il ne croit plus pertinentes ou opportunes dans le cadre de son dossier tarifaire, en précisant les motifs pour lesquels ces renseignements ne seraient plus nécessaires. Le cas échéant, la Régie pourra se prononcer, dans sa décision sur le fond, sur les allègements recherchés par le Transporteur pour le prochain dossier tarifaire.

3.2 CARACTÉRISTIQUES DU MRI

Formule d'indexation

[44] L'AQCIE-CIFQ entend examiner si le montant relatif au budget supplémentaire pour maintenance additionnelle de 54 M\$, maintenu pour l'année 2019, doit être reconduit pour l'année 2020 et, le cas échéant, s'il doit être exclu des coûts couverts par la formule d'indexation.

[45] La Régie précise que ce montant est inclus dans la formule d'indexation et partage le point de vue émis par le Transporteur dans ses commentaires. Tel que prescrit dans la décision D-2019-060¹², la Régie a fixé, comme point de départ du calcul de la formule d'indexation, les revenus requis autorisés en 2019 (RRt), en vertu des décisions D-2019-047, D-2019-047R et D-2019-058.

[46] **En conséquence, l'examen souhaité par l'AQCIE-CIFQ à cet égard s'avère inutile et la Régie l'exclut du présent dossier.**

¹² Dossier R-4058-2018, décision [D-2019-060](#).

Croissance des activités (Facteur C)

[47] L'AQCIE-CIFQ prévoit examiner la proposition du Transporteur relative à l'évaluation du Facteur C, en traitant des deux options mentionnées par la Régie dans sa décision D-2019-060.

[48] Le Transporteur souligne que la méthode d'évaluation du Facteur C a déjà été déterminée par la décision D-2019-060. Il souhaite limiter la portée des questionnements aux aspects précis du suivi présenté.

[49] La Régie est d'avis qu'il est pertinent de valider le calcul découlant de l'application de la formule retenue, y incluant les référentiels à utiliser, considérant le suivi de la décision D-2019-060¹³. Toutefois, elle rappelle, tel que mentionné dans cette dernière décision, qu'il n'est pas opportun de revoir les fondements méthodologiques du calcul du Facteur C approuvé par la décision D-2018-001¹⁴.

[50] Le questionnement de l'AQCIE-CIFQ devra donc se limiter aux aspects précis du suivi présenté par le Transporteur.

Exclusions (Facteur Y)

[51] La Régie considère que les enjeux en lien avec la base de tarification dont les mises en service, les amortissements, le rendement et le coût de retraite sont pertinents.

[52] Tel que souligné ci-dessus, la Régie constate un allègement au niveau des informations fournies par le Transporteur en lien avec la base de tarification et les amortissements, alors qu'il s'agit d'éléments importants à considérer dans l'établissement des revenus requis.

[53] Par ailleurs, parmi les thèmes d'intervention de l'AQCIE-CIFQ, la Régie note l'impact de la décision de la Cour suprême du New Hampshire concernant le projet *Northern Pass*. L'intervenant souhaite examiner l'impact de la radiation de certains coûts entourant ce projet dans l'élaboration des revenus requis du Transporteur.

¹³ Dossier R-4058-2018, décision [D-2019-060](#), p. 37 et 38.

¹⁴ Dossier R-3897-2014, décision [D-2018-001](#).

[54] Le Transporteur mentionne que les informations concernant le dossier de ce projet sont disponibles à son Rapport annuel 2018, sans aucune incidence sur l'établissement de ses tarifs de transport ou de ses revenus requis de l'année 2020. Il invite la Régie à exclure ce sujet du présent dossier.

[55] La Régie note, tel que souligné par l'AQCIE-CIFQ, que le Transporteur, dans son rapport annuel 2018, précise, en ce qui a trait à la ligne à 320 kV et à l'installation d'équipements au poste des Cantons, qu'il évalue les suites à donner à ce projet sur son réseau à la lumière de ces éléments récents¹⁵.

[56] La Régie est d'avis que la préoccupation de l'AQCIE-CIFQ est pertinente et retient cet enjeu dans le cadre du présent dossier tarifaire.

Comptes d'écart et de reports

[57] L'AQCIE-CIFQ et la FCEI souhaitent intervenir sur l'abandon de travaux relatifs au compensateur synchrone CS23 et sur les montants associés.

[58] La Régie, par sa décision D-2019-100, a autorisé la création du compte d'écart et de reports (CÉR) demandé par le Transporteur. **Tel que mentionné dans cette décision¹⁶, l'autorisation de disposer des montants inclus au CÉR et, le cas échéant, la détermination de leurs modalités de disposition, sont un enjeu dans le présent dossier.**

Sollicitation du réseau

[59] L'AHQ-ARQ prévoit soumettre des recommandations sur l'utilisation, ou non, de la figure en lien avec la sollicitation du réseau pour justifier les besoins de maintenance du Transporteur et le besoin, ou non, de réaliser 100 % de sa stratégie de maintenance adaptée.

[60] Le Transporteur demande l'exclusion, dans le présent dossier, de tout débat relatif à la figure de sollicitation du réseau de transport, tel que formulé par l'intervenant. Il fait valoir qu'il ne peut pas fournir la prévision des marges disponibles du réseau de transport pour l'année 2020 puisque la puissance disponible acheminable ne sera disponible que vers

¹⁵ Rapport annuel 2018 du Transporteur, pièce [B-0045](#), p. 17 et 18.

¹⁶ Dossier R-4093-2019, décision [D-2019-100](#), p. 7, par. 17.

la fin du mois de février 2020, soit au moment où la planification des retraits se terminera. Il ajoute que les coûts en maintenance sont inclus dans la Formule d'indexation.

[61] La Régie rappelle la disposition suivante de la décision D-2019-047 :

« [59] À l'instar de l'AHQ-ARQ, la Régie note que ces données ne prennent pas en compte les conditions futures du réseau. Elle constate également que les plages de maintenance historiques ne prennent pas en compte les capacités accrues de réalisation de maintenance dues aux innovations technologiques, par exemple les projets en cours de développement à l'Institut de recherche d'Hydro-Québec (IREQ) qui permettront des interventions à l'aide de robots en conservant les lignes sous tension.

[60] Pour ces raisons, elle ordonne au Transporteur de mettre à jour, lors des prochains dossiers tarifaires, la figure 2 de la pièce B-0007, ainsi que les données chiffrées, telles que fournies à la pièce B-0056, en réponse à la question 5.1. Elle ordonne également au Transporteur de déposer dans les prochains dossiers tarifaires la courbe future de prévision des marges disponibles et les données pertinentes aux fins de la planification des retraits »¹⁷.

[notes de bas de page omises]

[62] La Régie considère que le suivi de ses ordonnances, en lien avec la sollicitation du réseau, fait partie du cadre d'examen du dossier. Toutefois, les aspects liés au montant des budgets alloués à la maintenance en sont exclus. À cet égard, la Régie réfère l'intervenant à la section précédente de la présente décision. **C'est dans ces limites que la Régie permet l'intervention de l'AHQ-ARQ sur le sujet.**

3.3 PRÉVISIONS DES BESOINS ET PLANIFICATION DU RÉSEAU

[63] Certains intervenants souhaitent aborder des questions en lien avec la prévision des besoins.

[64] En particulier, l'AHQ-ARQ s'interroge sur la prévision des besoins de transport de la charge locale utilisée par le Transporteur et entend questionner ce dernier sur la prévision

¹⁷ Dossier R-4058-2018, décision [D-2019-047](#), p. 20.

de 2020, qui montre une augmentation de 808 MW par rapport à la pointe normalisée de 37 904 MW en 2019.

[65] Par ailleurs, l'AQCIE-CIFQ souhaite aborder le traitement des charges interruptibles dans le cadre de la planification du réseau de transport. L'intervenant s'intéresse à l'impact de l'électricité interruptible sur les besoins de renforcement du réseau de transport et sur la répartition des coûts des services de transport entre la charge locale et les clients de point à point. Il ajoute vouloir examiner s'il y a une différence entre l'impact de l'électricité interruptible et celui de la charge interruptible des projets liés à l'usage cryptographique appliqué aux chaînes de blocs.

[66] Le Transporteur soutient que son dossier tarifaire n'est pas le forum approprié pour débattre de la prévision de la demande d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur). Il précise que la prévision présentée dans le dossier tarifaire est la version la plus récente transmise par le Distributeur, qu'il planifie son réseau de façon à pouvoir satisfaire les besoins de transport transmis par ses clients et qu'il n'a pas à les remettre en question.

[67] La Régie comprend que le Transporteur planifie son réseau de façon à pouvoir satisfaire les besoins de transport de ses clients. Néanmoins, ces besoins de transport constituent un intrant majeur dans le calcul des tarifs du Transporteur. De ce fait, la Régie considère que la fiabilité des prévisions des besoins, dont ceux de la charge locale, est importante aux fins de l'établissement de tarifs justes et raisonnables. La Régie juge l'intervention de l'AHQ-ARQ sur le sujet pertinente aux fins du présent dossier. **La prévision des besoins pour 2020 et des années subséquentes, dont ceux de la charge locale, fait donc partie du cadre d'examen du présent dossier.**

[68] Toutefois, la Régie n'entend pas aborder le traitement des charges interruptibles dans la planification du réseau, ce sujet ayant été traité dans le dernier dossier tarifaire¹⁸. Elle ne traitera donc pas non plus de l'impact de l'électricité interruptible sur la répartition des coûts des services de transport entre la charge locale et les clients de point à point.

[69] En conséquence, la Régie exclut du présent dossier les interventions sur ce dernier sujet et demande à l'AQCIE-CIFQ d'en tenir compte dans ses représentations.

¹⁸ Dossier R-4058-2018, décision [D-2019-047](#), p. 96 et 97.

Capacité de transformation des postes

[70] Tel que mentionné à la section 3.1 de la présente décision, la Régie considère que les aspects en lien avec la planification du réseau sont importants aux fins du présent dossier tarifaire. Ces aspects incluent les informations reliées à la capacité limite de transformation des postes, lesquelles aident à effectuer un suivi adéquat de certains projets.

Activité de préparation des programmes de production des centrales au fil de l'eau

[71] La Régie exclut du présent dossier l'examen portant sur l'activité de préparation des programmes de production des centrales au fil de l'eau, puisque ce sujet est traité dans le dossier R-4049-2018¹⁹.

3.4 RÉPARTITION DES COÛTS

[72] L'AQCIE-CIFQ propose de traiter de la répartition des coûts relatifs aux interconnexions entre la charge locale et les utilisateurs du service de point à point et réitère sa demande faite en ce sens dans le dossier tarifaire R-4058-2018. L'intervenant réfère à la décision D-2018-125 rendue dans ce dernier dossier²⁰ et croit que le moment opportun pour procéder à cet examen est venu.

[73] Le Transporteur considère qu'un réexamen des critères de répartition des coûts relatifs aux interconnexions, à partir des coûts dont une part est indexée et des informations allégées disponibles, paraît inopportun aux fins de pouvoir déterminer des modalités applicables à l'avenir.

[74] Il soutient également que ce sujet pourrait soulever des questionnements complexes, compte tenu des décisions de la Régie déjà rendues à cet égard, dans lesquelles elle était consciente des difficultés de répartir les coûts des interconnexions entre les différents services de transport. Le Transporteur est d'avis que la répartition des coûts relatifs aux interconnexions n'est pas un sujet à traiter dans le contexte d'une année de MRI et ne permettra pas l'allègement attendu dans le présent dossier. Conséquemment, il invite la

¹⁹ Dossier R-4049-2018, pièce [A-0023](#).

²⁰ Dossier R-4058-2018, décision [D-2018-125](#), p. 12, par. 47 et 48.

Régie à exclure ce sujet et à préciser que le moment opportun afin de le traiter, le cas échéant, serait lors d'une année de recalibrage du MRI.

[75] La Régie constate que l'enjeu soulevé par l'intervenant est pertinent dans le cadre d'un dossier tarifaire. La répartition des coûts entre la charge locale et le service de point à point constitue une étape de la méthodologie de répartition des coûts du transport et s'applique à une sous-fonction considérée dans la méthodologie existante.

[76] La Régie estime que la portée de l'enjeu, tel que soumis par l'intervenant, conduit à des débats longs et complexes, tant sur la répartition des coûts que sur la structure tarifaire, difficilement envisageables dans les temps impartis pour l'établissement du tarif au présent dossier. Avant de statuer sur l'opportunité de faire l'examen de cet enjeu, la Régie juge qu'il est nécessaire d'entendre, lors de l'audience du mois de novembre 2019, les participants afin de mieux saisir l'ensemble des répercussions en lien avec celui-ci. L'AQCIE-CIFQ pourra y faire des représentations afin de préciser son intention.

3.5 TAUX DE PERTES DE TRANSPORT

[77] Plusieurs intervenants expriment des préoccupations en ce qui a trait aux pertes de transport.

[78] L'AHQ-ARQ prévoit interroger le Transporteur sur la signification des figures 1 à 6 de la pièce B-0013²¹ et demander des précisions sur les divers facteurs de corrélation entre certaines variables. L'intervenant précise qu'il pourrait recommander l'utilisation de méthodes statistiques pour expliquer les pertes à partir de diverses variables. Il entend également se prononcer sur les taux de pertes de transport corrigés entre 2005 et 2017, sur la validation sur une base horaire du taux de pertes des années 2017 et 2018 ainsi que sur l'amélioration du processus de calcul du taux de pertes de transport, en se basant notamment sur ses représentations de l'an dernier. De plus, l'AHQ-ARQ souhaite questionner le Transporteur sur le choix de ne pas retenir la méthode analytique basée sur la détection d'erreurs à l'aide de séries temporelles.

[79] L'intervenant recommande la tenue d'une séance de travail le plus tôt possible avant la préparation des DDR des intervenants. L'AHQ-ARQ envisage également de rechercher

²¹ Pièce [B-0013](#), p. 10 et suivantes.

plus d'explications sur le taux de pertes de transport de 5,36 % en 2018 en questionnant le Transporteur sur l'énergie transitée et les autres facteurs permettant d'étayer ce taux.

[80] L'AQCIE-CIFQ constate que la preuve du Transporteur présente plusieurs figures nécessitant des explications. L'intervenant entend faire des recommandations sur le suivi de la décision D-2019-047 et note le traitement différent dans le cas des projets de lignes à 735 kV, en regard des pertes par effet couronne.

[81] EBM souhaite questionner le Transporteur au sujet des pertes et se réserve le droit d'émettre des commentaires et recommandations suivant l'analyse détaillée de la preuve. L'intervenante précise que ses questions s'inscriront dans le cadre des suivis demandés par la Régie dans sa décision D-2019-047.

[82] Le Transporteur considère que les questions sur le taux de pertes de transport ne devraient pas reprendre le débat ni les explications fournies dans le cadre du dossier R-4058-2018. Il rappelle que la Régie a jugé que la Méthode de simulation est adéquate :

« Le Transporteur souligne que la Régie dans sa décision D-2019-047 “retient que la Méthode de simulation, dans son état actuel, est adéquate pour valider le différentiel de pertes [...]”. De plus, le Transporteur a présenté au présent dossier l'avancement des travaux et d'analyse de différentes méthodes avec l'IREQ afin d'améliorer le calcul des pertes et du taux de pertes de transport, conformément aux ordonnances de la Régie. Il est inapproprié à ce stade d'avancement du dossier que les intéressés recommandent à nouveau tout azimut l'utilisation d'autre méthode pour expliquer les pertes »²².

[notes de bas de page omises]

[83] Le Transporteur demande également d'exclure du présent dossier tout débat concernant la méthode d'établissement du taux de pertes de transport pour l'année 2020 à partir de la moyenne des trois dernières années.

[84] Dans sa réplique, l'AHQ-ARQ soutient que le dossier tarifaire est le bon forum pour traiter, entre autres, de la preuve sur les corrections des erreurs dans le calcul des pertes de transport et de la vérification des résultats depuis 2005, pour s'assurer à nouveau de leur

²² Pièce [B-0023](#), p. 8.

validité. L'AHQ-ARQ invite la Régie à n'écarter aucun questionnement possible sur la validité des pertes de transport calculées depuis 2005, incluant celles de 2016, 2017 et 2018.

[85] Considérant l'ampleur et le contenu hautement technique de la nouvelle preuve déposée par le Transporteur à l'égard du taux de pertes de transport, en suivi de la décision D-2019-047, la Régie juge qu'un traitement efficace de cet enjeu impose de limiter les interventions aux suivis de la décision D-2019-047.

[86] Ainsi, la Régie considère que les efforts doivent être canalisés sur l'examen de la nouvelle preuve du Transporteur, afin de bien saisir les travaux présentés par ce dernier et d'évaluer la qualité des résultats qui en découlent. Tel que mentionné dans sa décision D-2019-047²³, la Régie est consciente des efforts requis pour effectuer ce travail, des délais inhérents et du besoin de priorisation des objectifs. Avant de débattre et d'examiner des solutions alternatives, la Régie est d'avis que les intervenants doivent concentrer leurs efforts à examiner la validité de la solution proposée par le Transporteur.

[87] Les intervenants pourront donc questionner le Transporteur, faire valoir leurs préoccupations et émettre des recommandations sur sa preuve, dans les limites du cadre d'examen ainsi défini.

[88] En ce qui a trait à la demande du Transporteur d'exclure du présent dossier tout débat concernant la méthode d'établissement du taux de pertes de transport pour l'année 2020 à partir de la moyenne des trois dernières années, la Régie constate qu'aucun intervenant n'a mis en cause cette méthode.

[89] Par ailleurs, l'AHQ-ARQ recommande la tenue d'une séance de travail le plus tôt possible, avant la date prévue de la préparation des DDR des intervenants.

[90] Le Transporteur souligne qu'il a donné suite aux ordonnances de la Régie et considère qu'aucune séance de travail n'est requise.

[91] Considérant la complexité du sujet, la Régie souhaite une meilleure compréhension de la preuve du Transporteur déposée au dossier.

²³ Dossier R-4058-2018, décision [D-2019-047](#), p. 105, par. 450.

[92] À cette fin, la Régie demande au Transporteur une présentation, lors d'une séance d'information, de sa preuve relative aux pertes de transport, soit la pièce B-0013 incluant ses annexes 1 à 3, en tenant compte du cadre d'examen précédemment défini et des précisions suivantes :

- En suivi du paragraphe 448 de la décision D-2019-047, la Régie s'attend à ce que le Transporteur explicite, notamment à l'aide d'un graphique, l'évolution des taux de pertes, initiaux et révisés, des années 2005 à 2017, en y ajoutant l'année 2018.
- En suivi du paragraphe 460 de la décision D-2019-047, la Régie s'attend à une illustration de sa proposition à l'aide d'un exemple expliquant chacune des étapes suivies ainsi que les hypothèses et caractéristiques utilisées, d'une part lors de l'étude de planification et, d'autre part, à la suite de la mise en service du projet.
- En suivi du paragraphe 469 de la décision D-2019-047, la Régie souhaite que le Transporteur élabore davantage :
 - sur la prise en compte, dans sa méthode de simulation, de valeurs réalistes de l'exploitation du réseau au niveau de la production, de la charge, des échanges, des retraits et des indisponibilités ainsi que des tensions d'exploitation. Le Transporteur pourra, au besoin, présenter un ou des exemples chiffrés à ces fins;
 - sur la façon d'adapter les profils d'exploitation pour considérer l'évolution prévue du réseau. Au besoin, le Transporteur pourra utiliser un exemple chiffré aux fins d'illustration.

[93] La Régie précise que cette présentation a pour but de mieux comprendre la preuve du Transporteur, permettant ainsi un allègement du processus des demandes de renseignements. Dans ce contexte, les intervenants pourront poser des questions au Transporteur, mais uniquement à des fins de compréhension de la présentation.

[94] **La séance d'information aura lieu dans les locaux de la Régie à Montréal, dans la salle Jean-Paul Riopelle le 3 octobre 2019 à partir de 13 h. Le cas échéant, elle se poursuivra le lendemain matin, soit le 4 octobre 2019 à compter de 9 h.**

3.6 MODIFICATION DES MODALITÉS D'APPLICATION DES SERVICES DE COMPENSATION D'ÉCARTS DE RÉCEPTION ET DE LIVRAISON

[95] Certains intervenants entendent traiter de la proposition du Transporteur en lien avec les modalités d'application des services de compensation d'écarts de réception et de livraison.

[96] L'AHQ-ARQ prévoit procéder à l'analyse détaillée de cette demande et soumettre des recommandations, si nécessaire.

[97] EBM rappelle être intervenue très activement dans le cadre de la phase 2 du dossier R-3669-2008 sur ce sujet. Elle poursuit son évaluation de l'impact de ces modifications sur ses activités. Elle souhaite intervenir sur l'enjeu et être en mesure de questionner le Transporteur ou Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (le Producteur) à cet égard. Elle se réserve le droit de s'adjoindre les services d'un expert si cela devait s'avérer nécessaire. Dans ce cas, elle verrait à soumettre un budget de participation révisé.

[98] Le RNCREQ entend poser des questions à l'égard de la façon dont la preuve sur ce sujet est présentée par le Transporteur, et plus particulièrement à l'égard de la pièce B-0015 préparée par le Producteur. Selon cet intervenant, bien qu'il soit important d'avoir le point de vue du Producteur qui est le fournisseur du service, la démarche adoptée par le Transporteur dans la présentation de sa preuve semble faire fi des principes de la séparation fonctionnelle.

[99] En ce qui a trait aux modifications demandées par le Transporteur, le RNCREQ s'assurera qu'elles sont conformes aux décisions antérieures de la Régie. Il souhaite déposer une preuve d'expert sur ce sujet.

[100] Pour ce qui est des préoccupations de l'intervenant à l'égard de la séparation fonctionnelle, le Transporteur indique que ce principe vise à prévenir un traitement préférentiel concernant le réseau de transport dans le cadre des activités de marché de gros, ce qui n'est clairement pas le cas dans le présent dossier, puisque le Producteur est un fournisseur.

[101] Le Transporteur souligne que sa demande vise des modalités d'application de principes déjà examinés par la Régie et non une détermination de nouveaux principes comme ce fut le cas dans le dossier R-3669-2008 auquel le RNCREQ réfère dans sa

demande d'intervention. Ainsi, selon le Transporteur, l'apport d'un expert ne saurait être requis sur ce sujet.

[102] Comme mentionné précédemment, la Régie est d'avis que l'intervention du RNCREQ à l'égard des modifications proposées aux services de compensation d'écart de réception et de livraison, tel que décrit dans sa demande d'intervention et dans sa réplique, est pertinente. D'ailleurs, la Régie note que tant le Transporteur que le RNCREQ désirent examiner la proposition à la lumière des principes établis dans ses décisions antérieures. La Régie permet, notamment, au RNCREQ de poser des questions au Transporteur sur la présentation de sa preuve, dont la pièce B-0015 préparée par le Producteur.

3.7 CONTRIBUTIONS MAXIMALES POUR LES POSTES DE DÉPART ET LES RÉSEAUX COLLECTEURS DE CENTRALES PHOTOVOLTAÏQUES

[103] Le Transporteur entend déposer une preuve complémentaire visant spécifiquement à mettre à jour les paramètres de remboursement des postes de départ pour y inclure les réseaux collecteurs des centrales photovoltaïques.

[104] Plusieurs intervenants prévoient faire des représentations à l'égard de cette preuve complémentaire.

[105] Le Transporteur précise que la nature relativement technique de sa preuve ne se prête pas à un débat sur le développement de la filière photovoltaïque, mais vise plutôt à introduire l'application de la contribution maximale spécifique aux réseaux collecteurs, comme pour la filière éolienne. Il suggère à la Régie de circonscrire les interventions afin que le cadre d'analyse soit limité à la mise à jour des paramètres de remboursement des postes de départ.

[106] Le Transporteur prévoit déposer sa preuve complémentaire le 4 octobre 2019 et en propose le calendrier de traitement²⁴.

²⁴ Pièce [B-0024](#).

[107] La Régie précise que la mise à jour de la contribution pour les postes de départ fait partie du cadre d'examen du présent dossier, au même titre que la mise à jour des paramètres en lien avec cette contribution.

[108] Par ailleurs, la Régie comprend que le Transporteur souhaite traiter d'une contribution additionnelle pour le réseau collecteur de centrales photovoltaïques. Étant donné que la preuve au soutien de cette demande n'est pas encore disponible, la Régie ne peut en circonscrire de façon précise le cadre d'examen.

[109] Quant au mode procédural de traitement de la preuve complémentaire à venir, la Régie a pris connaissance du calendrier proposé par le Transporteur. Elle traitera de ce sujet dans le cadre du présent dossier. Elle juge que l'audience prévue à partir du 27 novembre 2019 ne permettra pas un examen adéquat de cet enjeu. La Régie prévoit donc tenir une autre audience à une date ultérieure. **Le calendrier de traitement de cette preuve complémentaire sera déterminé après son dépôt.**

4. ÉCHÉANCIER

[110] La Régie fixe l'échéancier suivant pour le traitement de la Demande :

Les 3 octobre 2019 à 13 h et, si nécessaire, le 4 octobre 2019	Séance d'information sur le taux de pertes de transport
Le 4 octobre 2019 à 12 h	Date limite pour le dépôt de la preuve complémentaire du Transporteur
Le 7 octobre 2019 à 12 h	Date limite pour le dépôt des DDR au Transporteur autres que celles sur le taux de pertes et sur la preuve complémentaire demandée à la section 3.1 de la présente décision
Le 11 octobre 2019 à 12 h	Date limite pour le dépôt des DDR au Transporteur sur le taux de pertes et sur la preuve complémentaire demandée à la section 3.1 de la présente décision

Le 23 octobre 2019 à 12 h	Date limite pour le dépôt des réponses du Transporteur aux deux séries de DDR
Le 30 octobre 2019 à 12 h	Date limite pour le dépôt de la preuve des intervenants
Le 8 novembre 2019 à 12 h	Date limite pour le dépôt des DDR aux intervenants
Le 15 novembre 2019 à 12 h	Date limite pour le dépôt des réponses des intervenants aux DDR
Du 27 novembre au 6 décembre 2019	Période réservée pour l'audience

[111] Par ailleurs, tel que prévu au Guide, tout intervenant jugeant utile de mettre fin à son intervention dans le présent dossier doit indiquer son intention à cet égard et soumettre ses conclusions à la Régie au plus tard le **30 octobre 2019 à 12 h**.

[112] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

ACCORDE le statut d'intervenant à l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ, EBM, la FCEI, le RNCREQ et SÉ-AQLPA selon les paramètres fixés à la présente décision;

ORDONNE au Transporteur de soumettre une preuve complémentaire, tel que décrit à la section 3 de la présente décision **au plus tard le 4 octobre 2019 à 12 h**;

INVITE le Transporteur à lui soumettre, au plus tard le **4 octobre 2019 à 12 h**, la liste des pièces ou des informations qu'il ne croit plus pertinentes ou opportunes dans le cadre de son dossier tarifaire en précisant les motifs pour lesquels ces renseignements ne seraient plus nécessaires;

CIRCONSCRIT le cadre d'examen, tel qu'indiqué à la section 3 de la présente décision;

CONVOQUE les participants à une séance d'information sur le taux de pertes de transport **le 3 octobre 2019 à partir de 13 h** et, si nécessaire, **le 4 octobre 2019 à partir de 9 h**;

FIXE le calendrier tel que prévu à la section 4 de la présente décision;

DEMANDE aux participants de se conformer à l'ensemble des autres éléments décisionnels contenus dans la présente décision.

Lise Duquette

Régisseur

Jocelin Dumas

Régisseur

Nicolas Roy

Régisseur