

PAR SDÉ et PAR COURRIER

Steve Cadrin
Ligne directe : 514 392-5725
scadrin@dhcavocats.ca

Laval, le 5 septembre 2019

Me Véronique Dubois
Secrétaire de la Régie de l'Énergie

Tour de la bourse
800, Place Victoria
2^{ième} étage, bureau 2.55
Montréal (Québec) H4Z 1A2

Objet: HQT - Demande de modification des tarifs et condition des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1^{er} janvier 2020
Réplique de l'AHQ-ARQ aux commentaires du Transporteur
Dossier : R-4096-2019
N/D: 4503-46

Chère consœur,

Par la présente, l'AHQ-ARQ répond à l'invitation de la Régie de l'Énergie (la « Régie »), dans sa décision procédurale du 7 août 2019¹, de répliquer aux commentaires d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur »), ceux-ci ayant été déposés le 30 août 2019².

En premier lieu, l'AHQ-ARQ constate que le Transporteur ne s'oppose pas à son intervention et que, par conséquent, il s'en remet à la discrétion de la Régie pour la détermination du statut d'intervenant de l'AHQ-ARQ. Le Transporteur commente toutefois les sujets d'intervention que l'intéressée propose d'aborder.

L'AHQ-ARQ réplique ci-après à certains de ces commentaires généraux et spécifiques du Transporteur.

Allègement réglementaire

Dans sa lettre du 30 août 2019, le Transporteur invoque à maintes reprises l'objectif d'allègement réglementaire découlant du mécanisme de réglementation incitative (« MRI ») de façon à limiter certains sujets ou la durée de l'audience.

¹ A-0002, page 4, paragraphe 10.

² B-0023.

Montréal

800, rue du Square-Victoria, bureau 4500
C.P. 391, Montréal QC H4Z 1J2
Téléphone : 514 331-5010 | Télécopieur : 514 331-0514

Laval

1200, boul. Chomedey, bureau 400
Laval QC H7V 3Z3
Téléphone : 450 682-5010 | Télécopieur : 450 682-5014

L'AHQ-ARQ considère que l'allègement réglementaire ne se matérialisera pas nécessairement dès les premières années du MRI, d'abord, parce que les parties devront s'y familiariser et, surtout, parce que d'autres sujets comme la planification du réseau et les investissements prévus sur 10 ans, le suivi des travaux de correction du calcul des pertes de transport et la poursuite du développement des indicateurs sur l'impact des indisponibilités forcées devront être approfondis dans le contexte actuel.

L'expert Lowry partage d'ailleurs lui aussi un tel principe³

« Well, one thing I would like to say is that, in my testimony, I talk about how with savings in time that result from the MRI, that the Régie and other parties will have more time to devote to things like power supply issues and should take the time. I emphasise the fact that part of a better regulatory system would be putting more effort into power supply planning. » (Nous soulignons)

L'AHQ-ARQ soumet que le temps qui était consacré jusqu'à l'an dernier à l'analyse ligne par ligne du coût de service du Transporteur sera utilisé pour traiter les sujets du présent dossier qui sont soit nouveaux, soit en suivi ou qui prennent plus d'ampleur.

Enfin, le fait que la Régie ait réservé cette année autant de jours d'audience qu'elle l'avait fait l'an dernier⁴ témoigne du besoin de consacrer autant de temps au dossier malgré l'objectif d'allègement réglementaire qui pourra être atteint plutôt à moyen terme. Le Transporteur semble omettre de prendre en compte (ou remettre en cause) la durée de l'audience fixée par la Régie lorsqu'il critique les interventions sur la base de sa conception abstraite de l'allègement réglementaire, ceci dit avec égards.

D'ailleurs, en guise d'exemple et tel que déjà mentionné dans sa demande d'intervention, le sujet du taux de perte de transport a fait l'objet d'une preuve hautement technique de 72 pages du Transporteur en réponse à une « discussion » qui a cours depuis trois ans maintenant devant la Régie et qui n'est toujours pas résolue. Les préoccupations déjà exprimées par l'AHQ-ARQ aux paragraphes 32 à 40 de sa demande d'intervention démontrent que ce seul sujet retiendra un temps significatif d'audience alors que le Transporteur lui-même y a consacré beaucoup d'énergie déjà cette année (et ceci n'est pas un reproche, au contraire).

Tarifs 2020 et autres sujets à débattre

À plusieurs reprises dans sa lettre du 30 août 2019, le Transporteur semble vouloir limiter les interventions à la détermination des tarifs de transport de l'année 2020, voir notamment, aux pages 3 et 4 :

« Afin de respecter l'objectif d'allègement du processus d'audience, le Transporteur soutient que les sujets particuliers ainsi que les sujets « de base » pour la détermination des tarifs de l'année 2020 sont les seuls qui devraient être à l'agenda de cette audience.

³ R-3897-2014, A-0108, page 220.

⁴ Soit 8 jours : D-2019-095, page 6; et D-2018-100, page 6.

Avec égards, certaines demandes d'intervention des intéressés nient l'objectif d'allègement du processus d'audience notamment en ce qu'elles sont extensives et couvrent une multitude de sujets divers qui n'ont que peu ou pas de pertinence pour la détermination des tarifs de transport d'électricité pour l'année 2020. » (Nous soulignons)

Or, l'AHQ-ARQ comprend, que la cause tarifaire du Transporteur a pour premier objectif la détermination des tarifs de transport pour l'année 2020 bien sûr, mais elle soumet, avec égards, que ce n'est pas son seul objectif comme semble vouloir le souhaiter le Transporteur avec sa vision restrictive.

En effet, la cause tarifaire est aussi l'occasion de discuter de la planification du réseau sur un horizon de 10 ans⁵, incluant l'état de transformation des postes qui supporte les investissements requis, et d'examiner les indicateurs de performance, le balisage, les mesures d'efficience et innovation technologique.

La cause tarifaire est aussi le bon forum pour faire le suivi de certaines demandes faites par la Régie dans ses décisions passées. C'est notamment le cas cette année de :

- L'effet d'entraînement ou de spirale, l'évolution des indisponibilités forcées et la sollicitation du réseau de transport qui peuvent avoir un impact important sur les investissements requis sur les dix prochaines années et non seulement sur les charges d'exploitation en maintenance;
- La méthode de calcul de l'impact des indisponibilités forcées par défaillance (« IFD »);
- L'indicateur des interruptions et indisponibilités de service aux interconnexions;
- L'imposante preuve sur les corrections des erreurs dans le calcul des pertes de transport et la vérification des résultats depuis 2005 pour s'assurer encore une fois de leur validité, ce que le Transporteur n'a pas réussi à atteindre dans le passé;
- L'activité de préparation des programmes de production des centrales au fil de l'eau.

Pour ce qui est de ce dernier sujet, contrairement à ce qu'affirme le Transporteur à la page 4 de sa lettre du 30 août 2019, l'AHQ-ARQ a démontré, lors du dossier R-3981-2016 Phase 2, que cette activité avait une relation et une incidence à l'égard du coût du service de transport supporté en partie par les clients de la charge locale du Distributeur et l'AHQ-ARQ poursuivra son intervention en ce sens dans le dossier R-4049-2018 où le sujet a été versé par la Régie.

Étant donné la liste des autres sujets énumérés ci-haut, l'AHQ-ARQ soumet que la Régie ne devrait pas retenir les commentaires du Transporteur visant à les écarter tel qu'exposés dans sa lettre du 30 août 2019, aux pages 4, 6 et 8 (indicateurs de performance, balisage, mesures d'efficience et innovation technologique et état de transformation des postes), aux pages 6 et 7 (effet d'entraînement ou de spirale, évolution des indisponibilités forcées et sollicitation du réseau) et aux pages 8 et 9 (calcul valide des pertes de transport).

⁵ B-0012.

Sur ce dernier sujet du « calcul valide des pertes de transport », l'AHQ-ARQ invite même 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 servant à déterminer le taux de transport retenu dans la cause actuelle (sans reprendre les débats et les informations déjà fournies dans le dossier R-4058-2018).

Prévision des besoins de la charge locale du Distributeur

À la page 7 de sa lettre du 30 août 2019, le Transporteur indique que :

« Le Transporteur présente dans son dossier tarifaire la prévision la plus à jour que lui transmet le Distributeur, comme accepté par la Régie. À cet égard, le Transporteur planifie son réseau de façon à pouvoir satisfaire les besoins de transport de l'ensemble de ses clients. Le Transporteur n'a pas à remettre en question les besoins qui lui sont transmis par son client. Le dossier tarifaire du Transporteur n'est pas le forum approprié pour débattre de la prévision de la demande du Distributeur. » (Nous soulignons)

L'AHQ-ARQ soumet avec égards que le Transporteur doit à tout le moins fournir les prévisions ou les références aux prévisions fournies par le Distributeur pour les dix prochaines années, surtout quand ces prévisions s'avèrent différentes de celles publiées par ce dernier tel que l'a souligné l'AHQ-ARQ dans sa demande d'intervention (paragraphe 28 et 29).

Présentation des travaux avec l'IREQ sur les pertes

Le Transporteur indique, à la page 9 de sa lettre du 30 août 2019 :

« Le Transporteur souligne qu'il a donné suite aux ordonnances de la Régie. L'état d'avancement des travaux avec l'IREQ tout comme celui de l'implantation des recommandations proposées par les ressources spécialisées en contrôle ont été déposés au présent dossier [note de bas de page omise]. Le Transporteur a d'ailleurs mentionné que ses démarches d'amélioration pour l'évaluation des pertes se poursuivront au cours de la prochaine année. Par conséquent, aucune séance de travail n'est requise. »

L'AHQ-ARQ réitère sa compréhension de l'ordonnance de la Régie qui demandait, en plus d'un dépôt au présent dossier : « De plus, la Régie ordonne au Transporteur de présenter ces travaux le plus tôt possible après le dépôt du prochain dossier tarifaire. », en faisant référence aux travaux avec l'IREQ en lien avec la validation du taux de pertes et au mandat à des ressources spécialisées en contrôle⁶. Par conséquent, l'AHQ-ARQ réitère sa demande d'une séance de travail en respect des ordonnances de la Régie, ce qui devrait réduire de façon significative le nombre de demandes de renseignements qui seraient requises pour bien comprendre l'abondante preuve déposée sur le sujet des pertes de transport.

⁶ D-2019-047, dossier R-4058-2018, pages 105, 106 et 125, paragraphes 448, 449, 450, 541 et 542.

Les budgets de participation

En terminant sur le commentaire du Transporteur quant aux frais soi-disant « *globalement exagérés* » des intervenants, il y a lieu de remettre le tout en contexte.

Non seulement la demande d'intervention de l'AHQ-ARQ est-elle ciblée et vise divers sujets très pertinents dans le contexte d'une cause tarifaire, mais les précisions fournies dans la présente correspondance viennent clarifier l'importance de ceux-ci dans la suite du processus des audiences tarifaires des dernières années, que ce soit sous le MRI ou avant.

Il ne saurait être question de limiter les débats dès le départ sur la seule base d'un allègement réglementaire souhaité et d'ainsi faire fi de demandes de suivi de la Régie ou même de remise en question par le Transporteur des décisions rendues par celle-ci.

Avec égards, le présent dossier tarifaire revêt plutôt une importance particulière sur des sujets importants qui, malgré toutes les bonnes intentions des parties, semblent être des cibles mouvantes et sur lesquels le Transporteur doit parfois retourner à la planche à dessin au prix du constat de certaines erreurs qu'il aurait commises par le passé.

Il va de soi qu'une demande du Transporteur visant la fixation d'un plafond préalable dans les frais que pourraient réclamer les intervenants s'inscrit assez mal avec le contexte particulier du présent dossier et devrait donc être rejetée au profit de la règle usuelle de l'appréciation par la Régie de la pertinence et du caractère raisonnable des frais réclamés en fin d'audience.

Espérant le tout conforme, veuillez agréer, chère consœur, nos salutations les plus distinguées.

DHC Avocats



Steve Cadrin, avocat

SC/fn

686126