

PAR SDÉ et PAR COURRIER

Laval, le 25 octobre 2019

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

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*
Demande au Transporteur de répondre aux demandes de renseignements de l'AHQ-ARQ

Dossier : R-4096-2019

N/D: 4503-46

Chère consœur,

L'AHQ-ARQ a pris connaissance des réponses d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») à ses demandes de renseignements (« DDR ») no. 1 et 2¹ et constate que certaines réponses ne répondent pas à la question posée.

Par la présente, l'AHQ-ARQ demande à la Régie de l'énergie (la « Régie ») d'intervenir et d'ordonner au Transporteur de répondre à ces demandes pour les motifs élaborés dans la présente lettre.

A. DDR no. 1 de l'AHQ-ARQ

Demandes 1.1, 1.5, 2.2, 6.1 à 6.6 et 6.8

Dans toutes ces demandes, l'AHQ-ARQ recherche des compléments d'information sur des notions de maintenance provenant de la preuve du Transporteur :

¹ B-0042 et B-0043.

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

- 1.1 : pourcentage de réalisation de la stratégie de maintenance adaptée;
- 1.5 : effet d'entraînement (ou de spirale);
- 2.2 : difficulté croissante d'obtenir des retraits d'équipement dans un réseau sollicité;
- 6.1 à 6.4 : pourcentage de réalisation de la stratégie de maintenance adaptée versus le nombre d'heures de maintenance préventive;
- 6.5 et 6.6 : nombre d'indisponibilités forcées (« IF »);
- 6.8 : nombre d'IF versus le nombre d'heures de maintenance corrective.

Pour chacune de ces demandes, le Transporteur a fourni la même réponse ou fait un renvoi à celle-ci :

« Les aspects liés à l'établissement des budgets de maintenance couverts par la Formule d'indexation dépassent le cadre d'examen du présent dossier. »

L'AHQ-ARQ soumet qu'en plus de servir à l'établissement des budgets de maintenance couverts par la Formule d'indexation, les informations demandées servent aussi à déterminer, notamment via le modèle de gestion des actifs (« MGA »), la pertinence des montants d'investissements requis, ceux-ci n'étant pas couverts par la Formule d'indexation.

Le Transporteur confirme par ailleurs que les informations demandées, qui sont des intrants et/ou des résultats du MGA, sont déterminantes pour la détermination des investissements requis² :

« Pour planifier ses investissements, le Transporteur poursuit l'application de son modèle de gestion des actifs [note de bas de page omise] afin de déterminer l'intervention la plus appropriée d'après divers facteurs dans le but d'optimiser l'ensemble des coûts, qu'il s'agisse de charges d'exploitation ou d'investissements. Selon ce modèle, les investissements s'appuient notamment sur la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur (la « Stratégie ») qui vise à maintenir la qualité du service de transport tout en limitant les investissements à un niveau acceptable. Elle repose sur la gestion des risques, en fonction de la probabilité de défaillance des équipements et de l'impact des défaillances éventuelles sur le réseau. La Stratégie permet d'identifier les projets prioritaires à la lumière de ces risques et d'utiliser de façon optimale les ressources humaines et financières. Elle est appliquée pour déterminer dans une forte proportion les investissements requis en Maintien des actifs de transport et de télécommunications. De plus, elle met à profit les progrès techniques et technologiques les plus récents.

[...]

En somme, le modèle de gestion des actifs, la Stratégie et la planification intégrée permettent au Transporteur d'avoir une vision globale et à long terme de l'évolution du réseau et d'assurer une planification optimale des investissements. » (Nous soulignons)

² R-4097-2019, B-0004, pages 5 et 6.

Aussi pour expliquer des investissements non prévus en 2018, le Transporteur indiquait que³ :

« Des bris plus importants que prévu des équipements d'appareillage ont nécessité des remplacements en urgence pour un montant de 30 M\$. La non-réalisation à 100 % de la stratégie de maintenance adaptée en 2017 et 2018 [note de bas de page omise] a contraint la réalisation de la totalité des diagnostics d'état (maintenance préventive). Ces derniers sont requis pour détecter les signes prédictifs de l'état d'un actif permettant de prévenir les bris. » (Nous soulignons)

De plus, l'AHQ-ARQ rappelle que les sujets faisant l'objet de ces demandes ont été annoncés dans sa demande d'intervention⁴. Le Transporteur a tenté une première fois d'exclure ces sujets dans ses commentaires sur les demandes d'intervention⁵ mais la Régie, suite à une réplique de l'AHQ-ARQ⁶, a statué, dans sa décision procédurale, sur le maintien des sujets⁷ :

« [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.

[...]

[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. » (Nous soulignons)

Par conséquent, l'AHQ-ARQ demande à la Régie d'ordonner au Transporteur de répondre aux demandes 1.1, 1.5, 2.2, 6.1 à 6.6 et 6.8 de la DDR no. 1 de l'AHQ-ARQ.

Demande 3.1

La demande 3.1 de la DDR no. 1 de l'AHQ-ARQ et la réponse du Transporteur :

« 3.1 Veuillez fournir un suivi à jour de l'état d'avancement des quatre mesures de la référence (i) et de la mesure de la référence (ii), en termes de MW de gains et de calendrier prévu.

³ R-4097-2019, B-0004,

⁴ C-AHQ-ARQ-0002, paragraphes 17, 23 à 25.

⁵ B-0023, page 7.

⁶ C-AHQ-ARQ-0004.

⁷ A-0004, paragraphes 25 et 62.

Réponse :

Les mesures d'efficacité relatives aux volets maintenance et exploitation sont des aspects liés à l'établissement des CNE couverts par la Formule d'indexation et dépassent donc le cadre d'examen du présent dossier. »

Cette réponse est pour le moins surprenante alors que les mesures CGLC (référence (i)) et CCTG (référence (ii)) ont été identifiées par le Transporteur comme des mesures qui relèvent de la planification du réseau et non seulement des volets maintenance et exploitation⁸.

Par conséquent, l'AHQ-ARQ demande à la Régie d'ordonner au Transporteur de répondre à la demande 3.1 de la DDR no. 1 de l'AHQ-ARQ pour ce qui concerne les mesures CGLC et CCTG.

B. DDR no. 2 de l'AHQ-ARQ

Demandes 2.10 à 2.14

Dans ces demandes, l'AHQ-ARQ recherche simplement le coefficient de corrélation entre deux séries de données, pour cinq graphiques différents, afin de vérifier certaines affirmations du Transporteur sur l'absence de corrélation. Le Transporteur fournit une longue explication mais ne fournit pas les coefficients de corrélation demandés. Pour fins de clarification, l'AHQ-ARQ demande le résultat du coefficient de corrélation calculé à l'aide de la fonction COEFFICIENT.CORRELATION du tableur Excel.

Par conséquent, l'AHQ-ARQ demande à la Régie d'ordonner au Transporteur de répondre aux demandes 2.10 à 2.14 de la DDR no. 2 de l'AHQ-ARQ ou, à défaut de le faire, de répondre à la demande 2.16 et ainsi fournir les valeurs chiffrées qui permettront à l'AHQ-ARQ de procéder elle-même aux calculs requis.

Demandes 3.1, 9.1, 9.2, 12.1, 13.1, 14.1, 15.1 et 22.1

Dans toutes ces demandes, l'AHQ-ARQ recherche des compléments d'information suite à des demandes répondues l'an dernier et ce, afin d'examiner la validité des nouveaux taux de pertes annuels déposés par le Transporteur dans sa nouvelle preuve de cette année :

- 3.1 : énergie circulant dans la limite Sud;
- 9.1 et 9.2 : énergie reçue et énergie livrée;
- 12.1 : nombre de changements topologiques n'ayant pas été pris en compte adéquatement;
- 13.1 : besoins réguliers du Distributeur (BRD) initiaux et révisés;
- 14.1 : énergie transitée ajustée en fonction des taux de pertes révisés;
- 15.1 : nombre de corrections aux équations et aux données et ajustement de l'énergie livrée;
- 22.1 : nombre de personnes impliquées dans le processus de la détermination du taux de pertes de transport.

⁸ Voir notamment R-4058-2018, A-0034, pages 241 et 242.

Sans ces informations, l'AHQ-ARQ ne pourra pas valider les nouveaux taux de pertes comme elle l'a fait dans le passé.

Pour chacune de ces demandes, le Transporteur a fourni la même réponse ou fait un renvoi à celle-ci :

« *Le Transporteur estime que cette question dépasse le cadre du présent dossier. La Régie dans décision D-2019-118 mentionne :*

« [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. » (*nous soulignons*) »

L'AHQ-ARQ soumet que, conformément à la décision de la Régie, ses demandes portent sur la nouvelle preuve du Transporteur, afin d'évaluer la qualité des résultats des taux de pertes proposés par ce dernier et que leur but n'est pas de débattre et d'examiner des solutions alternatives. Ainsi, l'AHQ-ARQ soumet que les demandes s'inscrivent dans les limites du cadre d'examen défini par la Régie.

Par conséquent, l'AHQ-ARQ demande à la Régie d'ordonner au Transporteur de répondre aux demandes 3.1, 9.1, 9.2, 12.1, 13.1, 14.1, 15.1 et 22.1 de la DDR no. 2 de l'AHQ-ARQ.

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

DHC Avocats



Steve Cadrin, avocat

SC/fn

691199