

Lévis, le 5 septembre 2019

Par courriel, courrier et dépôt au SDÉ

Me Véronique Dubois, Secrétaire
RÉGIE DE L'ÉNERGIE
Tour de la Bourse, C.P. 001
800, Place Victoria, 2^e étage, bur. 255
Montréal QC H4Z 1A2

OBJET : HQT – 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
Réplique de l'AQCIE et du CIFQ aux commentaires du Transporteur sur la demande d'intervention

Chère Consoeur,

Au paragraphe 14 de leur demande d'intervention, l'AQCIE et le CIFQ font état de neuf enjeux dont ils comptent traiter.

Le Transporteur, dans ses très longs commentaires, s'objecte à ce que la Régie retienne quatre d'entre eux, lesquels font l'objet des sous-paragraphes a), c), d) et e) du paragraphe 14.

Relativement au sous-paragraphe a)

Les intervenants soulignent que de toute évidence, il y a divergence d'interprétation sur les décisions de 2019 et sur l'application correcte de la formule pour le MRI. Ceci démontre bien qu'il y a lieu de s'assurer de bien appliquer la formule dès la première année d'application.

Selon les intervenants, ce n'est certainement pas à ce stade de la décision procédurale que la Régie devrait trancher cette question qui deviendra la base pour les années subséquentes d'application de la formule du MRI.

Relativement au sous-paragraphe c)

Les intervenants ont pris connaissance du Rapport annuel 2018 du Transporteur concernant le projet de ligne à 320 kV du projet Northern Pass. Il y est indiqué que le Transporteur « *évalue les suites à donner à ce projet* ». Cependant les intervenants signalent que dans un article récent du journal Le Devoir, il est mentionné « *La société d'État a par ailleurs comptabilisé une charge de 46 millions liée à*

la radiation de certains coûts entourant le Northern Pass — un des projets sur lesquels misait Hydro-Québec pour exporter de l'hydroélectricité dans la région de la Nouvelle-Angleterre — à la suite de la décision prise le mois dernier par Eversource »¹.

Selon les intervenants, il y a lieu d'examiner si cette radiation a été prise en compte dans l'élaboration des revenus requis et de déterminer l'impact de celle-ci.

Relativement au sous-paragraphe d)

Le Transporteur répète à satiété dans ses commentaires que le MRI devrait permettre d'alléger les débats. C'est donc la bonne année pour traiter des questions particulières plus complexes vu que les autres débats sont allégés. Il est utile de rappeler que dans sa décision D-2018-125 (aux paragraphes 47 et 48) la Régie a mentionné que ce sujet devrait être réexaminé.

Si le sujet est reporté à l'année du recalibrage du MRI, le Transporteur invoquera vraisemblablement alors qu'il s'agit d'une grosse année et qu'il ne faut pas se permettre d'ajouter des sujets complexes.

Relativement au sous-paragraphe e)

Le Transporteur mentionne :

« Le Transporteur avait fourni des explications en audience du dossier de l'an passé sur la façon avec laquelle sont intégrées les ressources interruptibles dans la planification et le dimensionnement du réseau de transport de façon à pouvoir satisfaire les besoins de transport en condition de pointe hivernale de l'ensemble de ses clients. Toutefois, puisque les prévisions de la contribution de l'interruptible dans les besoins de gestion de la demande sont établies par le Distributeur, le dossier tarifaire du Transporteur n'est pas le forum approprié pour débattre de ce sujet. Le Transporteur est d'avis qu'il s'agit d'un domaine non pertinent pour établir les tarifs de transport ou les revenus requis de l'année 2020. »

Les intervenants présentent ci-dessous les informations fournies à la référence indiquée par le Transporteur :

« Q. [12] Doit-on comprendre que si vous n'aviez pas de ressources interruptibles, par exemple, vous planifieriez exactement le même réseau de transport et au même coût d'investissement, dans le fond.

R. Non, c'est pas juste puisque comme on les sollicite, on est de moins en moins quinze cents (-1500) et en P+4000, ces situations de réseau là sont dimensionnantes et vont donc déclencher des investissements. » (R-4058-2018, A-0043, page 46)

¹ <https://www.ledevoir.com/economie/561714/les-profits-d-hydro-plongent>

Selon l'AQCIE et le CIFQ, il faut obtenir plus de précision du Transporteur quant à l'impact des charges interruptibles sur la planification du réseau de transport autant pour les charges interruptibles actuelles que celles à venir notamment pour des projets liés à l'usage cryptographique appliqué aux chaînes de blocs.

Il est utile de rappeler qu'actuellement la facture des services de transport de la charge locale est déterminée en fonction des besoins à la pointe du réseau. Il y a donc lieu de s'assurer que l'impact de ces charges interruptibles sur les revenus requis du Transporteur justifie d'inclure la capacité des charges interruptible dans le calcul de la portion allouée à la charge locale. En définitive, ce sont les clients de la charge locale qui assument cette facture.

Je vous prie d'agréer, chère Consoeur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

(s) Pierre Pelletier

Pierre Pelletier

PP/sb

c.c. Me Yves Fréchette