

**Q U É B E C**

**RÉGIE DE L'ÉNERGIE**

**NO : R-4096-2019**

**DEMANDE DE MODIFICATION DES TARIFS  
ET CONDITIONS DES SERVICES DE  
TRANSPORT D'HYDRO-QUÉBEC À  
COMPTER DU 1<sup>er</sup> JANVIER 2020**

---

**HYDRO-QUÉBEC  
(ci-après le «TRANSPORTEUR»)**

Demanderesse

et

**L'ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DES  
CONSOMMATEURS INDUSTRIELS  
D'ÉLECTRICITÉ  
(ci-après « AQCIE »)**

et

**LE CONSEIL DE L'INDUSTRIE FORESTIÈRE  
DU QUÉBEC  
(ci-après « CIFQ »)**

Intervenants

---

**PRÉSENTATION DE PAUL PAQUIN  
POUR L'AQCIE ET LE CIFQ**

---

## **Intégration des centrales du complexe La Romaine**

### **Faits saillants**

Selon l'Entente de raccordement conclue en décembre 2010

- La capacité totale : 1 550 MW
- Mise sous tension
  - *La Romaine-1 : 270 MW ; 1er avril 2016;*
  - *La Romaine-2 : 640 MW ; 15 avril 2014;*
  - *La Romaine-3 : 295 MW ; 1er mai 2017;*
  - *La Romaine-4 : 245 MW ; 1er avril 2020.*

Selon le rapport annuel 2018 du Transporteur :

- La valeur des mises en service réalisées au 31 décembre 2018 est de 1 463,1 M\$.

Ce montant est inclus dans la base de tarification du Transporteur.

- Dans un dossier antérieur, le Transporteur a indiqué que l'impact sur les revenus requis de 2018 est de 152,1 M\$ (R-4012-2017, B-0079, page 21)

Selon la décision D-2011-083 :

- Le montant maximum que le Transporteur peut assumer est de 923,8 M\$.

En se basant sur ces valeurs,

- la contribution à recevoir du Producteur s'élève à 539,3 M\$ (37% de la valeur des mises en service)
- ce qui correspond à des revenus requis de 56 M\$ (37% de 152,1 M\$) sur une base annuelle.

**Ces revenus requis sont assumés par les clients tant que la contribution du Producteur n'est pas versée.**

La Décision D-2011-083, qui autorise la réalisation du projet, s'appuie notamment sur :

- les informations fournies dans l'entente de raccordement qui précise la date des mises en service (R-3757-2011, B-0005, page 25)

- l'impact tarifaire du projet qui montre une contribution en 2020, par suite de la mise en service de La Romaine-4. (R-3757-2011, B-0005, page 125)

À l'article 23 de l'Entente de raccordement, il est prévu que s'il y a report d'une date de mise sous tension initiale les parties doivent convenir des conditions de ce report.

Le Producteur et le Transporteur ont convenu du report de la mise sous tension de La romaine-4 du 1<sup>er</sup> avril 2020 au 31 mai 2021. Les conditions du report ont été déposées (Annexe 1 de B-0044).

Il n'y a aucune mention de l'impact du report du paiement de la contribution sur les revenus requis de l'année 2020

Pour l'année 2020, l'impact sur le revenu requis serait de 42 M\$, soit 9/12 de 56 M\$.

### **Commentaires des intervenants**

Selon les intervenants, cet impact est important et aurait dû être signalé à la Régie en vue d'une autorisation étant donné qu'il modifie l'analyse de l'impact tarifaire présentée au dossier R-3757-2011.

Étant donné que le Transporteur a rempli ses obligations et que le report lui occasionne un préjudice, il aurait dû exiger le paiement de la contribution en 2020 comme prévu. Il s'agit d'une mesure de mitigation pour accepter le report de la mise sous tension initiale de La Romaine -4 et cette mesure permettrait de ne pas pénaliser les clients du Transporteur.

### **Recommandation :**

- Exiger que le Transporteur modifie les conditions du report de la mise sous tension initiale en y ajoutant l'obligation pour le Producteur de payer la contribution en 2020 comme cela était prévu.
- Subsidièrement, considérer tout excédent au montant maximum pouvant être assumé par le transporteur comme un compte à recevoir du producteur et créditer la base de tarification de ce même montant.

Par ailleurs, il est prévu à l'Entente que dans le cas d'un report de la mise sous tension initiale, le Producteur devra rembourser au Transporteur l'excédent des frais financiers qui en découle. (R-3757-2011, B-0005, Entente de Raccordement des centrales du projet La Romaine, article 12.1).

Ainsi, si la Régie ne retient pas la recommandation des intervenants, elle devrait à tout le moins exiger que le Transporteur soit réputé avoir reçu l'excédent des frais financiers dû au report de la mise sous tension initiale de la centrale La Romaine – 4 et réduire les revenus requis en conséquence.

Selon les intervenants, ces frais financiers correspondent au montant de la contribution que le Producteur aurait dû payer en 2020 multiplié par le taux de rendement sur la base de tarification.

## La base de tarification

Dans le mémoire on retrouve le tableau suivant qui présente la valeur nette de la moyenne des 13 soldes de la base de tarification.

**Tableau AQCIE-CIFQ -1**

Base de tarification - Valeur nette: moyenne des 13 soldes (M\$)

	Année	Année	Écart	
	témoin	réelle	M\$	%
2014	17 532,4	17 116,5	415,9	2,4%
2015	18 308,7	18 065,7	243,0	1,3%
2016	19 072,3	18 768,9	303,4	1,6%
2017	19 722,9	19 313,2	409,7	2,1%
2018	20 667,3	20 213,9	453,4	2,2%
<b>Moyenne</b>	<b>19 060,7</b>	<b>18 695,7</b>	<b>365,1</b>	<b>2,0%</b>

On peut constater qu'à chaque année la valeur de la base de tarification de l'année réelle est inférieure à la valeur de l'année témoin. L'écart moyen est de 365 M\$.

Au mémoire, on retrouve également le tableau suivant qui montre la valeur nette des immobilisations corporelles au 1er janvier pour l'année témoin et pour l'année réelle sur la période 2014-2018.

**Tableau AQCIE-CIFQ -2**

Immobilisation: valeur nette 1 janvier			
	Témoin	Réel	Témoin - Réel
2014	17 437,6	17 245,6	191,9
2015	18 530,6	18 036,5	494,2
2016	19 115,7	18 911,9	203,9
2017	19 344,3	19 262,0	82,3
2018	20 355,2	20 271,9	83,3

Encore ici, il y a un écart systématique entre la valeur de l'année témoin et la valeur de l'année réelle. L'écart a diminué pour les années 2017 et 2018, mais il est toujours favorable au Transporteur.

Donc, avant même de prendre en considération la prévision des mises en service (MES) et la prévision de l'amortissement, la base de tarification est surévaluée.

## La prévision des mises en service

Pour les mises en service, l'impact sur la base de tarification peut avoir deux sources :

- la valeur totale des MES pour une année donnée,
- la répartition mensuelle des MES pour la même année donnée.

L'analyse porte sur l'impact de la répartition mensuelle des MES.

Le mémoire présente le tableau suivant qui indique le rapport entre la valeur des 13 soldes des variations nettes des immobilisations et la valeur totale des variations nettes des immobilisations dans le cas de l'année témoin, de l'année de base et de l'année réelle.

Tableau AQCIE-CIFQ -3

Facteur moyenne des 13 soldes (Variations nettes moyenne des 13 soldes/Variations nettes totales)			
	Témoin	Base	Réel
2014	26,1%	28,5%	17,0%
2015	22,6%	37,1%	27,2%
2016	33,8%	28,7%	24,3%
2017	45,8%	37,3%	26,0%
2018	36,4%	35,4%	27,0%
2019	44,2%	42,8%	
2020	35,9%		
<b>Moyenne</b>	<b>35,0%</b>	<b>35,0%</b>	<b>24,3%</b>

## Constatations :

- La valeur de la moyenne des 13 soldes est systématiquement plus élevée dans le cas de l'année témoin et de l'année de base que dans le cas de l'année réelle
- Il y a donc un biais et celui-ci a pour effet d'intégrer à la base de tarification de l'année témoin et de l'année de base une valeur des immobilisations corporelles plus élevée que la valeur réelle.
- Par exemple, pour l'année 2020, en appliquant la valeur moyenne des données réelles (24,3%) aux variations nettes totales prévues (1 410,4 M\$), la valeur de la moyenne des 13 soldes à ajouter à la base de tarification serait de **342,7 M\$**
- Par contre, selon la preuve du Transporteur la valeur de la moyenne des 13 soldes des variations nettes est de **506,8 M\$** pour l'année témoin 2020. (B-0011, page 48 sommation des variations nettes divisée par 13).

- L'utilisation de la répartition mensuelle moyenne basée sur des données réelles aurait donc pour effet de réduire la base de tarification de **164,1 M\$**.

L'analyse permet de conclure :

- la prévision de la répartition mensuelle des variations nettes pour une année donnée a un impact important sur la base de tarification;
- cet impact a été systématiquement favorable au Transporteur sur la période considérée.

### La prévision de l'amortissement

Le mémoire présente le même type d'analyse pour l'amortissement.

Le mémoire présente le tableau qui montre le pourcentage de la valeur de la moyenne des 13 soldes de l'amortissement par rapport à la valeur du total de l'amortissement sur la période 2014-2020 pour l'année témoin, l'année de base et l'année réelle.

Tableau AQCIE-CIFQ -4

Facteur moyenne des 13 soldes (Amortissement moyenne 13 des soldes/Amortissement total)			
	Témoin	Base	Réel
2014	50,0%	48,7%	55,5%
2015	50,0%	49,3%	56,5%
2016	50,0%	48,4%	62,3%
2017	50,0%	48,7%	67,1%
2018	49,6%	48,0%	65,0%
2019	48,5%	45,9%	
2020	48,2%		
<b>Moyenne</b>	<b>49,5%</b>	<b>48,2%</b>	<b>61,3%</b>

### Constatations :

- le pourcentage est systématiquement plus élevé dans le cas des données réelles que dans le cas des données de l'année de base ou de l'année témoin.
- Pour l'année 2020, en appliquant la valeur moyenne des données réelles, la moyenne des 13 soldes de l'amortissement serait de **676,4 M\$**;

- 
- Par contre, selon la preuve du Transporteur la valeur de la moyenne des 13 soldes de l'amortissement est de **531,6 M\$**; (B-0011, page 48, différence entre la valeur des 13 soldes de l'amortissement cumulé et l'amortissement cumulé au 1er janvier 2020)
  - L'utilisation de la répartition mensuelle moyenne basée sur des données réelles aurait donc pour effet de réduire la base de tarification de **144,8 M\$**

**L'impact total est de 308,9 M\$** (certaines valeurs sont différentes de celles du mémoire où certains arrondis ont été faits), **et en considérant que la valeur des immobilisations nettes au 1er janvier est surévaluée, les intervenants recommandent à la Régie de réduire la base de tarification de 400 M\$ et les revenus requis de 27,32 M\$ (400 M\$ \* 6,893%).**



## **Le facteur C**

Le Facteur de croissance des activités est évalué à 3,9 M\$.

La méthodologie du Transporteur

- Utilise le total des investissements générant des revenus additionnels nets des contributions;
- Utilise le total des investissements en maintien et amélioration de la qualité du service.
- Ne prend pas en considération le mois des mises en service.

### **Conséquence :**

- Donne une valeur pour des équipements qui ne sont pas en service

En prenant la moyenne des 13 soldes des investissements, le Facteur C serait de 1,9 M\$, soit une différence de 2 M\$. (B-0044, page 16)

Cet écart s'explique par le fait que les MES ne se concrétisent pas dès le début de l'année, mais graduellement et avec une plus grande concentration dans les derniers mois de l'année.

Selon le Transporteur: (B-0044, page 17), l'approche de la moyenne des 13 soldes doit se faire en deux étapes, est complexe et ne vise pas l'allégement réglementaire.

Les intervenants ne sont pas d'accord quant à la complexité de cette approche.

D'autre part, même si cela était le cas

- La différence de résultat entre les deux approches est appréciable;
- L'écart serait récurrent;
- Toujours au bénéfice du Transporteur.

Ce biais systématique n'est pas acceptable pour la détermination d'un tarif juste et équitable.

Dans leur mémoire, les intervenants proposent une méthodologie qui permet de diminuer la supposée complexité de l'utilisation de la moyenne des 13 soldes.

## **Facteur Y – Projet poste Manicouagan – Réfection CS24 – Abandon des travaux liés au CS23**

Le Transporteur propose de radier un montant de 29,5 M\$ comme Facteur Y. (B-0011, page 8)

Un Facteur Y doit respecter notamment : (D-2019-060, page 111)

- la récurrence des éléments de coûts;
- un seuil de matérialité de 15 M\$

### **La récurrence des éléments de coûts**

La décision D-2017-043, mentionne:

*[307] La Régie retient de la preuve que la distinction fondamentale entre un Facteur Y et un Facteur Z tient principalement à la prévisibilité de cet élément de coût. Alors qu'un élément de coût traité en Facteur Y est habituellement récurrent d'une année à l'autre, c'est l'impossibilité de prévoir l'occurrence de cet élément de coût pendant la durée du MRI qui caractérise le Facteur Z.*

Ainsi, la Régie dans sa décision D-2018-001, a reconnu que l'amortissement peut se qualifier comme Facteur Y pour le transporteur, mais cette décision ne fait aucune mention de la radiation des coûts. (D-2018-001, p. 90)

Selon les intervenants, l'abandon des travaux liés au CS23 ne respecte pas le critère de récurrence.

### **Seuil de matérialité de 15 M\$**

Le montant à radier comprend notamment : (B-0011, page16)

- Des coûts nets cumulés de 18 M\$
- Des coûts résiduels de 11,1 M\$

Initialement, le projet consiste

- la réfection majeure du CS24
- des équipements connexes relatifs aux CS23 et CS24.

Le coût des travaux a été réévalué dû à un report des travaux causé par le bris du CS24. (Voir les rapports annuels du Transporteur)

Le Transporteur mentionne : (B-0044, pages 3 et suivantes)

- Il ne peut pas fournir le coût des travaux séparément pour le CS23, le CS24 et les systèmes connexes.
- Les écarts ne sont pas entièrement attribuables au CS24
- Les écarts ne sont donc pas tous compris dans la valeur des mises en service (« MES ») attribuable au CS24
- Il ne précise pas la valeur des écarts qui a été incluse dans la valeur des MES attribuable au CS 24.

**Concernant les coûts nets cumulés de 18 M\$ :**

Étant donné que la valeur de 18 M\$ dépend de la valeur attribuée au CS24 lors de sa mise en service et que la valeur des écarts attribués au CS24 n'est pas connue, la valeur de 18 M\$ est sujette à caution.

Par ailleurs, le Transporteur mentionne qu'avec la ligne Micoua-Saguenay, le CS23 n'est plus nécessaire. (B-0044, page 6)

Les études d'avant-projet concernant ce projet ont pris fin en décembre 2017 (R-4052-2018, B-0005, page 19).

Normalement c'est lors de cette étape que le Transporteur détermine les équipements qui sont nécessaires pour assurer le respect des critères de fiabilité du réseau.

Donc dès ce moment, le Transporteur savait ou aurait dû savoir que le CS23 n'était plus nécessaire et il aurait dû mettre fin aux travaux relatifs au CS23.

Ainsi les coûts encourus depuis ce temps, soit 5,49 M\$ (valeur au 31 avril 2019 moins valeur au 31 décembre 2017), ne devrait pas être admis, et la valeur de 18 M\$ devrait être réduite d'autant.

**Concernant les coûts résiduels de 11 M\$ :**

Le Transporteur ne sait pas quelle portion de cette valeur sera reconnue utile et nécessaire pour l'exploitation du réseau. (B-0075, page 12)

Dans ce contexte, il n'est pas possible de vérifier si le seuil de matérialité de 15 M\$ est respecté.

En conséquence, les intervenants recommandent à la Régie de ne pas autoriser la radiation de 29,5 M\$ comme un facteur Y.

Si la Régie accepte de reconnaître la radiation comme un Facteur Y et estime que le seuil de matérialité est atteint, il restera à déterminer la valeur à radier.

## **Pertes de transport – analyse économique des projets**

Les intervenants sont d'accord avec le cadre d'analyse proposé par le Transporteur, avec la précision que, dans le cas de projet de lignes à 735 kV, la prise en compte des pertes par effet couronne se fera dès la première étape de l'évaluation des pertes de même qu'une analyse de sensibilité sur le coût unitaire de l'énergie et la puissance sur la période d'analyse, comme cela a été confirmé par le Transporteur (NS du 5 décembre, pages 183 et 184)

Les frais d'entretien et d'exploitation

Concernant la prise en compte des frais d'entretien et d'exploitation, les intervenants considèrent qu'il y a lieu de continuer la réflexion quant à la valeur à allouer à ces frais.

## **Indicateurs de performances liés au MTÉR**

Les intervenants considèrent qu'il faut maintenir un critère relatif à la disponibilité du réseau dans le cadre du MTÉR.

Parmi les indices envisagés, les intervenants recommandent l'indice IFD-occurrence présenté par la Régie dans sa lettre du 4 décembre 2019 (Pièce-A- 0034).

Mieux vaut avoir un indice perfectible que pas d'indice du tout.

Selon les intervenants, un indice basé sur l'ensemble des IF n'est pas adéquat dans le cadre du MTÉR, car un tel indice couvre tous les types d'indisponibilités (faune, incidents, météo, défaillances, etc.). Il inclut donc beaucoup d'événements qui sont hors du contrôle du Transporteur.

Par exemple, sur une période de 5 ans, il y a eu en moyenne 5471 IF et 1749 IFD annuellement. (B-0005, page 7)

Ainsi, il ne serait pas adéquat de lier le partage des écarts de rendement à des événements sur lesquels le Transporteur ne peut pas agir.

## **Commentaires concernant la présentation du panel 1 (B-0101)**

À la page 6 de la présentation le Transporteur

- présente le mois et la valeur de réalisation des 6 plus importantes MES
- et indique que 729 M\$ seront réalisés de novembre à décembre 2019.

### **Première observation :**

Le tableau qui suit reprend cette information et ajoute l'information fournie à B-0011 (page 51) concernant ces mêmes 6 projets.

Les 6 plus importantes MES				
	B-0011	B-0101		
	M\$	mois de MES	M\$	
Poste St- Patrick	97,3	mars	95	
Ligne Grand-Brulé	94,0	mai	94	
Ligne Chamouchouane	810,7	mai	777	
Poste Judith-Jasmin	121,0	juillet	116	
Poste Gracefield	54,0	Octobre	48	
Parcs Éoliens (3e)	114,7	août à octobre	96	Écart
	1 291,7		1 226	65,7

On constate un écart de 65,7 M\$ entre la valeur totale de réalisation et la valeur prévue, ce qui a un impact à la baisse sur la base de tarification.

### **Deuxième observation :**

En considérant les mois de MES, les intervenants ont évalué la valeur de la moyenne des 13 soldes du total des MES indiquées de 1955 M\$. ( $1\ 226 + 729 = 1\ 955$ )

- la valeur est de 684 M\$;
- ce qui correspond à 35 % de la valeur des MES
- pour l'année de base 2019 présentée à la page 51 de B-0011, le pourcentage est de 42,8%

- en appliquant cet écart de pourcentage à la valeur totale des MES indiquée à B-0101 (2 335 M\$), on obtient une diminution de 182 M\$ pour la moyenne des 13 soldes des MES.

De ces deux observations on peut conclure que

- au 1er janvier 2020 la valeur des immobilisations sera inférieure à celle indiquée à l'année témoin 2020; (B-0011, page 48) et
- la valeur de la moyenne des 13 soldes des immobilisations de l'année 2019 sera inférieure à celle indiquée à l'année de base 2019. (B-0011, page 46).

À la page 7 de la présentation B-0101, le Transporteur présente un écart de 261 M\$ entre la moyenne des 13 soldes de la base de tarification pour l'année témoin 2019 et l'année de base 2019.

**Commentaires :**

- La principale différence s'explique par les contributions internes
- La comparaison concerne deux prévisions
- La comparaison des intervenants est entre une prévision et le réel.

À la page 8, le Transporteur mentionne qu'il est confiant de réaliser la charge d'amortissement de 1 098 M\$.

**Commentaire :**

- La preuve des intervenants indique qu'il faut également considérer la répartition mensuelle de l'amortissement.
- Pour la même valeur d'amortissement, la moyenne des 13 soldes peut varier appréciablement.