

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 7 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE À LA
DEMANDE DU TRANSPORTEUR DE MODIFICATIONS DES TARIFS ET CONDITIONS DE TRANSPORT
POUR LES ANNÉES 2021 ET 2022**

**Compte d'écarts et de reports - Dépenses en capital
Étude réalisée par NERA Economic Consulting**

- 1. Références :**
- (i) Pièce [B-0159](#), p. 6;
 - (ii) Pièce [B-0159](#), p. 6 et 7;
 - (iii) Pièce [B-0159](#), Appendix B;
 - (iv) Pièce [B-0159](#), p. 9, tableau 1;
 - (v) Pièce [B-0159](#), p. 12;
 - (vi) Pièce [B-0159](#), p. 23;
 - (vii) Dossier R-4096-2019, décision [D-2020-041](#), p. 108, tableau 32;
 - (viii) Dossier R-4096-2019, décision [D-2020-041](#), p. 108, par. 396 à 398;
 - (ix) Dossier R-3842-2013, décision [D-2014-034](#), p. 92, par. 364;
 - (x) Dossier R-4058-2018, décision [D-2019-060](#), p. 42 et 43, par. 185 et 186.

Préambule :

(i) « *The Régie, as well as the FCEI and AQCIE-CIFQ, have questioned the accuracy of such a forward test year regime. They point to the fact that in most years, the actual cost totals for completed capital projects have cumulatively been below those projects' forecast costs. There is nothing improper in questioning forecasts—and indeed HQT has engaged in a program of improving the transparency and accuracy of its forecasts over time in response to such questions* ». [nous soulignons]

(ii) « *Such differences, between project forecasts and actuals, reflect how the incentive inherent to such a forecast test year plan is supposed to work. The value of the Régie's longstanding test year regime lies in pushing HQT to beat its forecasts—providing long-term benefits to its customers as capital projects enter the rate base. Persistently beating forecasts is the goal of the regime—not an indication of a problem requiring a change of course or another regulatory remedy. Again, there is nothing wrong with fairly questioning the reasonableness of those forecasts on a forward-looking factual basis. But it is improper to question their reasonableness merely if HQT beats its forecasts in the construction of new capital projects* ». [nous soulignons]

(iii) L'annexe B présente l'impact hypothétique sur les revenus requis d'un écart de 5 M\$ entre les montants autorisés et réels pour les mise en service d'une année donnée.

(iv) Le tableau 1 présente les mesures d'amélioration implantées par le Transporteur et présentées aux dossiers tarifaires 2010, 2013/2014, 2018, 2019, 2020 et 2021/2022.

(v) « *The Régie devotes Section 11.3 of the decision to the question of “Reliability of Projections.” It states that both FCEI (paragraphs 380-84) and AQCIE-CIFQ (paragraphs 385-88) refer to a difference between forecast and actual capital costs. FCEI in that case recommended a reduction of \$54 million in revenue requirement as a result of the difference in capital cost forecasts of \$324 million. The AQCIE-CIFQ recommended a reduction in rate base of \$400 million, expressing the opinion that deviations of actual expenditures from forecasts should “tend toward zero” ». [nous soulignons]*

(vi) « *Deferral and variance accounts are not intended to be used for costs that are routine, nor those that are expected and easy to forecast. Rather, these accounts are used for those costs that cannot reasonably be expected or may be out of the utilities control as the above examples show* ». [nous soulignons]

(vii) Le tableau 32 présente les écarts de prévisions de la moyenne de 13 soldes pour les années 2014 à 2018. La moyenne de la période 2014-2018 présente un écart favorable au Transporteur de 270 M\$ pour la moyenne de 13 soldes.

(viii) « [396] *La Régie constate que, pour chaque année de la période de 2014 à 2018, la moyenne des 13 soldes réelle est inférieure à celle autorisée. De plus, elle observe que, malgré une réduction de la base de tarification de 170 M\$ qu'elle a décidé pour l'année témoin 2018, l'écart constaté entre l'autorisé et le réel se situe à 261,4 M\$.* [note de bas de page omise]

[397] *La Régie demeure préoccupée par l'écart de prévisions associé à la répartition mensuelle des MES, en raison de son impact à la hausse sur les revenus requis prévus.*

[398] *Tenant compte de ce qui précède, la Régie évalue à 150 M\$ la surestimation de la base de tarification. En conséquence, aux fins de la détermination des revenus requis et des tarifs, elle réduit la base de tarification du Transporteur, pour l'année témoin 2020, d'un montant de 150 M\$ ».*

(ix) « [364] *La Régie tient à préciser que l'objectif premier du MTÉR est d'établir un mode de partage des excédents de rendement. De plus, elle juge essentiel que les Demandeurs cherchent à établir les meilleures prévisions possible. La Régie considère que les efforts d'efficience des Demandeurs doivent surtout se faire en proposant des mesures dans le cadre des dossiers tarifaires pour ainsi en faire bénéficier la clientèle dès que possible. Cela étant dit, la Régie ne souhaite pas décourager les initiatives des Demandeurs en cours d'année qui pourraient se traduire par des gains d'efficience* ». [nous soulignons]

(x) « [185] *Ainsi, la Régie retient la méthode du « risque tolérable » pour l'entreprise et juge qu'un seuil de 15 M\$ représente un niveau de risque acceptable pour le Transporteur, en fonction de ses activités et de ses revenus requis. Ce seuil de 15 M\$ représente environ 1,7 % des CNE. Il permet d'éviter de reconnaître des éléments de coûts comme exclusion ou exogène alors que les montants en cause pourraient être considérés comme faisant partie du risque d'affaires de l'entreprise.*

[186] En conséquence, la Régie fixe le seuil de matérialité à 15 M\$ pour traiter un élément de coûts en Facteur Y ou en Facteur Z ».

Demandes :

1.1 En lien avec l'affirmation citée en référence (i) et les écarts sur la moyenne des 13 soldes présentés en référence (vii), veuillez commenter sur l'efficacité des mesures mises en place par le Transporteur à partir des exemples fournis en référence (iv).

1.2 À la référence (viii), la Régie indique être préoccupée par l'écart de prévisions associé à la répartition mensuelle des mises en services (MES). Veuillez préciser si l'évaluation de l'objectif de faire mieux que le niveau de dépenses autorisées (« *beating forecast* ») devrait exclure les écarts relatifs au moment où les MES sont réalisées.

1.2.1. Veuillez indiquer si vous considérez le report de la date des MES comme étant de l'efficacité de la part du Transporteur.

1.3 La Régie comprend de la référence (ii) que le Transporteur doit viser à dépenser moins (« *to beat* ») que le montant de dépenses en capital de l'année témoin autorisée. Veuillez indiquer si vous maintenez votre affirmation de la référence (ii) advenant que la baisse des dépenses résulte d'un report des MES plutôt que d'une baisse des coûts prévus des projets en question.

1.4 La référence (ii) mentionne notamment :

« Such differences, between project forecasts and actuals [...] But it is improper to question their reasonableness merely if HQT beats its forecasts in the construction of new capital projects ».

1.4.1. Veuillez préciser s'il y a un niveau à partir duquel l'écart entre les dépenses projetées et les dépenses réelles peut raisonnablement être questionné.

1.4.2. Le cas échéant, veuillez préciser l'ampleur de cet écart.

1.4.3. Veuillez préciser si vos réponses s'appliquent autant aux situations de surestimation que de sous-estimation résultant de la date des MES des projets.

1.5 La référence (v) mentionne que, selon l'AQCIE-CIFQ, les écarts historiques entre les montants prévus et réels devraient tendre vers zéro (should "tend toward zero."). Dans sa décision D-2014-034 citée en référence (ix), la Régie « *juge essentiel que les Demandeurs cherchent à établir les meilleures prévisions possible* ».

1.5.1. Veuillez commenter et élaborer sur la prémisse que des prévisions « *les meilleures possibles* » devraient résulter en un écart, entre les montants prévus et réels, qui tend vers zéro dans le temps.

- 1.5.2. Veuillez indiquer si le seuil de matérialité de 15 M\$ sur le revenu requis d'une année, tel que défini en référence (x), pourrait constituer un seuil acceptable afin de définir si les écarts sont importants. Veuillez élaborer.
- 1.6 Les tableaux 1 à 5 de la référence (iii) démontrent l'effet sur le revenu requis d'une différence hypothétique de 5 M\$ pour les mises en service (MES) entre les montants autorisés et les montants réels.
- 1.6.1. Veuillez mettre à jour les tableaux 1 à 5 de la référence (iii) en utilisant l'écart de 270 M\$ calculé à la référence (vii).
- 1.6.2. Veuillez commenter l'importance de l'écart sur les revenus requis obtenus à la question 1.6.1 et indiquer si, selon vous, l'écart obtenu est significatif. Veuillez également élaborer sur les conséquences d'obtenir un tel écart favorable de façon récurrente.
- 1.7 La référence (vi) mentionne qu'un CÉR ne devrait pas être utilisé pour des coûts récurrents ou facilement prévisibles. Considérant les écarts importants présentés en référence (vii), veuillez préciser si les prévisions relatives aux MES doivent être considérées comme des coûts facilement prévisibles.
- 1.7.1. Dans l'affirmative, veuillez commenter et expliquer les écarts substantiels entre les montants autorisés et réels malgré les mesures mises en place par le Transporteur (référence (iv)).
- 1.7.2. Dans la négative, veuillez élaborer sur les raisons pour lesquelles un CÉR ne devrait pas être mis en place afin de remédier à la difficulté de concevoir des prévisions qui minimisent les écarts entre les coûts réels et prévus.

Données relatives à la stratégie de gestion des actifs pour années 2019 et 2020

- 2. Références :**
- (i) Pièce [B-0163](#), p. 8, R2.2;
 - (ii) Pièce [B-0163](#), p. 9, R2.4.1;
 - (iii) Pièce [B-0163](#), p. 10, R2.6.

Préambule :

(i) « *L'effet de la stratégie sur la fiabilité de l'alimentation n'est pas immédiat. Dans cette optique, les simulations du MGA sont ajustées en fonction des données réelles à toutes les années et projetées sur 10 ans. Autrement dit, la stratégie vise à contrôler les maintenances correctives par une réalisation de la maintenance préventive adaptée à l'âge des actifs.* [nous soulignons]

(ii) « *La priorisation de la maintenance corrective pendant la période de ralentissement a permis au Transporteur de réaliser la maintenance corrective requise. Cependant, la priorisation de la maintenance corrective a occasionné un retard en maintenance préventive en 2020. Le Transporteur souligne que les données réelles sont intégrées dans les simulations des années subséquentes afin de prendre en compte le retard* ».

(iii) « *En 2020, plusieurs interventions en maintenance systématique n'ayant pas eu lieu, les besoins d'interventions en maintenance conditionnelle n'ont pas été entièrement captés, ne permettant donc pas une appréciation complète de l'évolution de cet indicateur au 31 décembre 2020.*

Tel que le montre le graphique de la référence (ii), la diminution significative du taux de risque en maintenance, entre le mesuré de 2019 et le mesuré de 2020, se situe au niveau des sectionneurs. En effet, à la suite de l'avis technique d'experts internes, un programme de rappel des sectionneurs a été annulé et repris par d'autres mesures. L'impact de ce programme de rappel sur le taux de risque est donc exclu du résultat pour l'année 2020 tandis qu'il était historiquement inclus dans le taux de risque des années précédentes ». [nous soulignons]

Demandes :

- 2.1 La Régie note à la référence (i) que les simulations du MGA sont ajustées annuellement en fonction des données réelles et projetées sur 10 ans. Veuillez indiquer si le Transporteur a ajusté les simulations du MGA en fonction des données réelles de 2021.
 - 2.1.1. Dans le cas d'une réponse positive, veuillez fournir cette simulation ainsi qu'une réponse complète aux questions 2.4.1 (référence (ii)) et 2.5 de la DDR no 6 de la Régie.
 - 2.1.2. Dans le cas d'une réponse négative, veuillez indiquer la période à laquelle le Transporteur prévoit procéder à cette simulation, les motifs pour déterminer cette période et fournir les données projetées sur 10 ans de l'année 2020.
- 2.2 Suivant la référence (iii), veuillez estimer, en pourcentage et en absolu, les besoins d'interventions en maintenance conditionnelle qui n'auraient pas été captés et comment cette absence peut se refléter dans l'évolution du taux de risque en maintenance des familles d'équipements au 31 décembre 2020.
- 2.3 La référence (iii) n'explique pas pourquoi le taux de risque mesuré en 2019 est inférieur par rapport à la situation anticipée dans le dossier R-4058-2018, l'exclusion du programme de rappel ayant été seulement exclu pour l'année 2020. Veuillez fournir les explications demandées.
- 2.4 En référence (iii) le Transporteur souligne qu'entre le mesuré de 2019 et le mesuré de 2020, un programme de rappel des sectionneurs a été annulé et repris par d'autres mesures. Veuillez fournir l'estimation de l'écart, en terme de nombres d'heures travaillés en maintenance

préventive et maintenance corrective, entre ce programme de rappel des sectionneurs et les autres mesures prises. Veuillez expliquer comment cette modification de planification pour les sectionneurs peut se refléter dans l'évolution du taux de risque en maintenance des familles d'équipements au 30 décembre 2020.

Modifications aux Tarifs et conditions

- 3. Références :**
- (i) Pièce [B-0025](#), p. 7;
 - (ii) Pièce [B-0030](#), Tarifs et conditions, Annexe 8.

Préambule :

(i) « Pour la plupart des centrales munies d'alternateurs raccordées directement au réseau (par exemple les centrales hydroélectriques), le service de régulation de fréquence primaire est rendu par les régulateurs de vitesse des groupes turbine-alternateurs, d'où son appellation de « réglage de vitesse » à l'annexe 8 des Tarifs et conditions. Ce service permet notamment de maintenir l'intégrité du réseau de transport en limitant les variations de fréquence à la suite d'un événement.

Dans le contexte de la transition énergétique, d'autres moyens (par exemple un système de stockage), sont maintenant en mesure d'offrir le service de régulation de fréquence primaire.

Par ailleurs, de plus en plus de sources de production sont raccordées au réseau au moyen d'onduleurs. C'est le cas par exemple des parcs photovoltaïques et de certains parcs éoliens. Ce type de raccordement contribue peu ou pas à maintenir l'intégrité du réseau à la suite d'un événement, contrairement à la plupart des centrales munies d'alternateurs raccordées directement au réseau. Face à cette situation, le Transporteur anticipe des besoins croissants en régulation de fréquence primaire qui pourraient se manifester à court terme.

Le Transporteur propose donc de préciser la description de ce service qui se trouve à l'annexe 8 des Tarifs et conditions pour qu'il puisse être rendu par d'autres moyens, en plus des régulateurs de vitesse. La modification proposée est la suivante :

"8- Réglage de vitesse (régulation de fréquence primaire)

Limiter les variations de fréquence et maintenir l'intégrité du réseau suite à un événement à l'aide des régulateurs de vitesse installés sur les centrales ou de tout autre moyen équivalent situé à la centrale ou ailleurs en réseau" ». [nous soulignons]

- (ii) L'annexe 8 des Tarifs et conditions prévoit que le Distributeur doit fournir, ou obtenir de ses fournisseurs d'électricité que ceux-ci fournissent, les services complémentaires, notamment le service Réglage de vitesse (régulation de fréquence primaire).

Demandes :

- 3.1 Veuillez décrire la nature des moyens qui pourraient se retrouver « *ailleurs en réseau* » (référence (i)).
- 3.2 Veuillez indiquer si l'expression « *ailleurs en réseau* » signifie que les moyens pour fournir le service de réglage de fréquence primaire peuvent se retrouver sur le réseau du Transporteur plutôt qu'à la centrale du fournisseur d'électricité.
 - 3.2.1. Veuillez indiquer si les « autres moyens équivalents » pourraient se retrouver à n'importe quel point sur le réseau ou si « *ailleurs en réseau* » signifie des points particuliers, tel que des postes de départ, des postes sources ou des postes satellites.
 - 3.2.2. En fonction du texte de l'Annexe 8 tel que proposé, veuillez préciser si le Transporteur pourrait refuser à un fournisseur d'électricité l'accès à un point de son réseau pour installer un « moyen équivalent à un régulateur de vitesse ». Si oui, veuillez fournir et justifier les fondements pour un tel refus.
- 3.3 Veuillez indiquer les motifs pour lesquels les fournisseurs d'électricité souhaiteraient situer leurs équipements sur le réseau du Transporteur plutôt qu'à la centrale.
- 3.4 Veuillez décrire et justifier les modalités à prévoir si un fournisseur d'électricité devait installer ses équipements sur le réseau du Transporteur, en ce qui concerne :
 - 3.4.1. La propriété des équipements (intégration à la base de tarification du Transporteur);
 - 3.4.2. Les exigences techniques de raccordement applicables;
 - 3.4.3. Les normes de fiabilité applicables;
 - 3.4.4. La responsabilité pour l'exploitation des équipements, notamment si ceux-ci devraient être assujettis aux automatismes de réglages fréquence-puissance ou aux consignes de programmation transmises par le Centre de contrôle du réseau (CCR) du Transporteur ou encore si ces équipements devraient être sous le contrôle direct du CCR;
 - 3.4.5. La responsabilité pour l'entretien des équipements, notamment mais non exclusivement en lien avec les coûts encourus, les protocoles de sécurité exigés, les coûts exigés au fournisseur d'électricité, l'entretien régulier et le remplacement des équipements;
 - 3.4.6. Les coûts qui pourraient être exigés par le Transporteur au fournisseur d'électricité, dans le cas notamment de la location de l'emplacement sur le réseau;

- 3.4.7. Les coûts qui pourraient être exigés par le fournisseur d'électricité au Transporteur, dans le cas notamment où ce dernier voudrait modifier l'emplacement des équipements du fournisseurs d'électricité sur le réseau de transport ou cesser d'héberger de tels équipements;
- 3.4.8. Toutes autres modalités applicables.
- 3.5 Veuillez préciser si le Transporteur envisage utiliser des actifs de transport (ex : système de stockage) pour combler les besoins de régulation de fréquence primaire. Le cas échéant, veuillez :
- 3.5.1. préciser si le Transporteur serait considéré comme un fournisseur du service de fréquence primaire au sens de l'annexe 8 des Tarifs et conditions (référence (ii));
- 3.5.2. préciser le traitement des éventuels coûts associés en indiquant comment ils seront alloués entre les différents clients des services de transport.