

PAR SDÉ

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

Laval, le 7 septembre 2021

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 du Transporteur de modification des tarifs et conditions des services de transport pour les années 2021 et 2022

Réplique de l'AHQ-ARQ aux commentaires du Transporteur

Dossier : R-4167-2021

N/D: 4503-66

Chère consœur,

Suite aux commentaires formulés par Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur »), le 1^{er} septembre 2021, sur les demandes d'interventions (B-0036), l'AHQ-ARQ désire présenter divers éléments de réplique à la Régie de l'énergie (la « Régie »). Bien qu'aucun commentaire spécifique ne vise la reconnaissance du statut d'intervenant de l'AHQ-ARQ, il n'en demeure pas moins que le Transporteur tente de faire exclure certains sujets qu'entend traiter la partie intéressée.

De façon spécifique, l'AHQ-ARQ réplique aux commentaires suivants du Transporteur.

Performance – Résultats et perspectives

Le Transporteur commente ainsi ce sujet :

« À la page 3 de leur Liste des sujets, les intéressés mentionnent :

Montréal

800, rue du Square-Victoria
bureau 4500
C.P. 391, Montréal QC H4Z 1J2

Laval

2955, rue Jules-Brillant
bureau 301
Laval QC H7P 6B2

Téléphone : 514 331-5010
Télécopieur : 514 331-0514
www.dhcavocats.ca

« L'AHQ-ARQ voudra obtenir plus de précisions sur les indicateurs présentant des écarts importants au cours des deux dernières années dont notamment les indicateurs portant sur les indisponibilités forcées et sur la sollicitation du réseau de transport. De plus, l'AHQ-ARQ voudra obtenir les données de base servant à calculer les résultats de disponibilité du réseau liés au MTÉR (voir tableaux 2 et 3 de B-0006) »

En ce qui a trait au désir des intéressés d'obtenir les données de base servant à calculer les résultats de disponibilité du réseau liés au MTÉR, le Transporteur rappelle que les indicateurs de performance liés au MTÉR ont été amplement analysés, débattus et approuvés par la Régie dans sa décision D-2019-060 :

« [Page 115] APPROUVE les indicateurs de performance, ainsi que les cibles, les seuils et les pondérations, aux fins de la liaison au MTÉR, tels qu'énumérés au tableau A-1 de la présente décision, et précisés aux sections 14.2 et 14.4 de la présente décision »

Le Transporteur considère que le sujet a déjà fait l'objet de nombreux travaux et estime excessive la volonté des intéressés d'obtenir les données de base. Conséquemment, le Transporteur s'objecte donc formellement à l'inclusion de ces aspects dans le présent dossier. »

Afin de rassurer la Régie, l'AHQ-ARQ tient à préciser qu'elle n'a nullement l'intention de remettre en question la décision D-2019-060 et de rouvrir le débat qui l'entourait. L'AHQ-ARQ voudra simplement reconstituer les tableaux 2 et 3 de la pièce B-0006 à partir des données de base permettant de la faire, soit les résultats annuels des indicateurs qu'ils incluent.

Report des bilans du modèle de gestion des actifs et de la stratégie de gestion des actifs

Le Transporteur émet le commentaire suivant :

« À la page 4 de leur Liste des sujets, les intéressés mentionnent :

« Le Transporteur demande de reporter le dépôt du bilan du MGA qui était demandé par la Régie dans sa décision D-2019-047 (B-0033) et le dépôt du bilan de la stratégie de gestion des actifs demandé par la Régie dans sa décision D-2020-041 (B-0034).

L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de ne pas accepter de tels reports puisque leur dépôt tardif pourrait affecter les possibilités de les analyser au moment opportun. L'AHQ-ARQ est d'avis que l'analyse de tels suivis, avec les réserves exprimées par le Transporteur aux pièces B-0033 et B-0034, pourrait très bien se faire dans le cadre du deuxième volet qui sera déterminé par la Régie pour le présent dossier (A-0002, paragraphe 14). »

Comme indiqué dans ses correspondances du 11 juin 2021 et du 27 juillet 2021, le Transporteur a demandé à la Régie de reporter au dossier tarifaire 2023 le dépôt du bilan du MGA ainsi que la mise à jour des données relatives à sa stratégie de gestion des actifs puisque l'année 2020 est non représentative de la stratégie de maintenance adaptée. En effet, les interventions en maintenance ont été perturbées par la pandémie de la COVID-19 et les résultats des interventions en maintenance durant l'année 2020 ont un effet sur l'ensemble des données suivies dans le cadre de la stratégie de maintenance adaptée.

Conséquemment, le dépôt d'un bilan de la stratégie de maintenance adaptée en juin 2021 ainsi que la mise à jour des données relatives à la stratégie de gestion des actifs dans le présent dossier aurait impliqué la considération des résultats de l'année 2020, qui est une année tout à fait atypique.

Le Transporteur demande à la Régie de maintenir le report du dépôt du bilan du MGA ainsi que la mise à jour des données relatives à la stratégie de gestion des actifs au dossier tarifaire 2023. En sus, soulignons que le bilan du MGA et les données précitées ne sont liés à aucun objet de décision au présent dossier pour les années 2021 et 2022. » (notes de bas de page omises)

L'AHQ-ARQ réplique simplement qu'il semble prématuré que le Transporteur commente, au stade de la demande d'intervention, une recommandation que la partie intéressée formulera éventuellement (et le cas échéant) à la Régie avec preuve et argumentation à l'appui, en suivant les étapes normales du dossier.

Planification du réseau de transport

Le Transporteur commente ainsi ce sujet :

« À la page 5 de leur Liste des sujets, les intéressés mentionnent :

« Puisque les investissements influenceront grandement les revenus requis du Transporteur au cours des années à venir, l'AHQ-ARQ examinera l'ensemble des projets de la planification du réseau de transport et, en particulier, les investissements et mises en service projetés sur un horizon de 10 ans, le tout en lien avec les critères de planification du réseau et d'intégration de la production et les prévisions de la capacité du réseau et des besoins à combler. Au besoin, des recommandations seront formulées à la Régie.

En particulier, l'AHQ-ARQ s'interroge sur la possibilité de tenir compte dans sa planification de la pointe de charge normale, comme le Transporteur le fait dans un contexte de pointe exceptionnelle (B-0021, pages 8 et 9), des ressources à sa disposition dont notamment les centrales thermiques, les importations ainsi que les ressources interruptibles.

L'AHQ-ARQ pourra aussi questionner le Transporteur sur la capacité de transport qui est passée de 44 233 MW pour 2019 à 45 334 MW pour 2020, soit une augmentation à expliquer de plus de 1 000 MW.

Aussi, l'AHQ-ARQ voudra en savoir plus sur l'augmentation de la capacité de transfert en livraison vers le Nouveau-Brunswick qui passe de 1 029 MW à 1 200 MW (B-0021, page 13) sans qu'aucune explication ne soit fournie au présent dossier. »

Quant à leur interrogation « sur la possibilité [pour le Transporteur] de tenir compte dans sa planification de la pointe de charge normale [...] des ressources à sa disposition dont notamment les centrales thermiques, les importations ainsi que les ressources interruptibles », le Transporteur estime qu'elle dépasse le cadre de la présente demande, eu égard entre autres aux paragraphes 33 et 34 de la décision D-2021-105 de la Régie.

En ce qui a trait à l'augmentation de la capacité de transfert en livraison vers le Nouveau-Brunswick, le Transporteur précise que celle-ci a été mise à jour afin de tenir compte de l'accroissement de charge radiale au Nouveau-Brunswick pouvant être alimentée à partir du Québec, comme annoncé sur le site OASIS.

Le Transporteur estime toutefois que ce sujet (associé aux livraisons de point à point) présente peu d'intérêt ou de pertinence pour les consommateurs d'électricité membres de l'AHQ-ARQ. » (Notes de bas de page omises)

L'AHQ-ARQ rappelle que le Transporteur souligne dans le présent dossier que¹ :

« Par ailleurs, le Transporteur précise qu'il évalue, en plus de la condition de pointe de charge normale, d'autres conditions dont celle de la pointe exceptionnelle, à la demande du Distributeur. Cette condition correspond à une pointe de 4 000 MW supérieure à la pointe de charge normale et permet d'évaluer la performance du réseau de transport résultant de conditions météorologiques extrêmes. Comme il s'agit d'une situation à faible probabilité d'occurrence, l'utilisation de ressources qui ne sont pas sollicitées en condition de pointe normale est permise, notamment les centrales thermiques, les importations ainsi que les ressources interruptibles. Le Transporteur précise que depuis le dernier dossier tarifaire, aucun projet visant spécifiquement à satisfaire la condition de pointe de charge exceptionnelle n'a été identifié et qu'aucune modification entraînant un impact sur les investissements requis n'a été apportée à ses critères de conception. » (Nous soulignons; note de bas de page omise)

Cet extrait démontre clairement que les investissements requis sur le réseau principal, que ce soit en condition de pointe normale ou en condition de pointe exceptionnelle, constituent un sujet du dossier que le Transporteur aborde d'ailleurs lui-même. Les paragraphes 33 et 34 de la décision D-2021-105 de la Régie, portant sur des sous-réseaux dans la région du Lac Saint-Jean,

¹ B-0021, pages 8 et 9.

portent sur une problématique différente émanant notamment de la non-coïncidence parfaite entre les charges régionales et celles de l'ensemble du réseau et, par conséquent, ne s'appliquent pas en l'espèce.

En ce qui a trait aux capacités des interconnexions avec le Nouveau-Brunswick, l'AHQ-ARQ prend acte de la précision fournie par le Transporteur sur la disponibilité de l'information sur son site OASIS.

État de transformation des postes

Le Transporteur formule le commentaire suivant :

« À la page 6 de leur Liste des sujets, les intéressés mentionnent :

« L'AHQ-ARQ compte questionner le Transporteur sur certains éléments du tableau 3 de la pièce B-0022. En particulier, elle s'interroge sur les Révisions de CLT apportées par le Transporteur et sur les Plans de contingence HQD/HQT dans certains postes. L'AHQ-ARQ voudra en savoir plus sur les mesures prises par le Transporteur lors de l'hiver dernier pour alimenter les charges des postes dont il prévoit le dépassement de la CLT (p. ex. Arthabasca, Hampstead et Hemmingford pour n'en citer que quelques-uns).

L'AHQ-ARQ considère que plusieurs investissements pourraient être évités ou à tout le moins retardés si le Transporteur tenait compte des charges interruptibles pour chacun des postes et, en ce sens, elle recommandera à la Régie d'ajouter au tableau 3 de la pièce B-0022 une colonne indiquant, pour chaque poste, la valeur des charges qui peuvent être effacées aux pointes de l'hiver. »

Au sujet de l'ajout, « au tableau 3 de la pièce B-0022 une colonne indiquant, pour chaque poste, la valeur des charges qui peuvent être effacées aux pointes de l'hiver », le Transporteur estime que l'information très détaillée incluse dans cette pièce est suffisante pour traiter de manière générale de la planification du réseau de transport dans le cadre d'une demande tarifaire. Le niveau d'information qu'elle contient correspond aux indications de la Régie [note de bas de page omise]. Quant au tableau mentionné par les intéressés, il n'a pas pour objectif de fournir des détails sur des postes spécifiques, détails qui ne sont ni utiles ni pertinents dans le présent cadre. »

L'AHQ-ARQ réplique simplement qu'il semble prématuré que le Transporteur commente, au stade de la demande d'intervention, une recommandation que la partie intéressée formulera éventuellement (et le cas échéant) à la Régie avec preuve et argumentation à l'appui, en suivant les étapes normales du dossier.

De plus, l'AHQ-ARQ s'étonne du commentaire du Transporteur selon lequel le tableau 3 de la pièce B-0022, intitulé « *État de la transformation des postes satellites prévu à la pointe d'hiver 2020-2021 et à la pointe d'été 2021* », n'aurait pas pour objectif de fournir des détails sur des postes spécifiques alors que c'est exactement ce que fait le tableau pour chacun des postes satellites du réseau.

Pertes et taux de pertes de transport

Le Transporteur formule le commentaire suivant :

« À la page 7 de leur Liste des sujets, les intéressés mentionnent :

« En particulier, l'AHQ-ARQ voudra obtenir plus d'information sur les solutions alternatives complétées en 2020 pour le processus du calcul du taux de pertes (B-0024, tableau 1) et sur les démarches d'amélioration des modèles de simulation (B-0024, pages 9 à 11). L'AHQ-ARQ constate d'ailleurs que, pour le mandat à octroyer à l'IREQ à la suite des paragraphes 566 et 567 de la décision D-2020-041, le Transporteur fournit peu d'information et ne fournit pas d'échéancier de réalisation de ce mandat contrairement à ce que demandait la Régie. L'AHQ-ARQ pourra formuler des recommandations à la Régie lorsqu'elle obtiendra les précisions requises de la part du Transporteur.

Enfin, l'AHQ-ARQ recherchera plus d'explications sur le taux de pertes de transport de 5,21 % pour chacune des années 2019 et 2020 en interrogeant le Transporteur sur l'énergie transitée de ces années et les autres facteurs permettant d'appuyer cette valeur dont l'effet qui aurait dû être observé à la suite de la mise en service de la ligne Chamouchouane - Boût-de-l'Île. »

Pour ce qui est du mandat à octroyer à l'IREQ à la suite des paragraphes 566 et 567 de la décision D-2020-041, le Transporteur confirme en preuve que ces travaux devraient débuter en 2022. Le Transporteur tient à mentionner qu'il est toutefois en attente d'un calendrier préliminaire de l'IREQ et que les détails de celui-ci seront transmis à la Régie par voie administrative dès qu'ils seront disponibles.

Quant au taux de pertes de transport des années 2019 et 2020, le Transporteur considère excessive la volonté des intéressés de lier ce dossier à celui de la mise en service de la ligne Chamouchouane-Boût-de-l'Île. De plus, lors du plus récent dossier tarifaire du Transporteur, ce dernier a élaboré en détails quant à la difficulté, voire l'impossibilité, d'expliquer des variations annuelles du taux de pertes par l'analyse de phénomènes bien précis. En réponse à ces explications, la Régie s'exprimait ainsi dans la décision D-2020-041 :

« [539] S'appuyant sur plusieurs constats, le Transporteur conclut qu'il est impossible de fournir des explications quantitatives complètes sur tous les facteurs influençant le taux de pertes de transport d'une année à l'autre... »
(Références omises et nous soulignons.)

« [543] La Régie est satisfaite du suivi effectué par le Transporteur en lien avec la poursuite de l'analyse des pertes électriques sur son réseau. Elle considère que, compte tenu de l'évolution des travaux, il n'est plus pertinent de poursuivre l'analyse [...] pour les prochaines années » (Références omises et nous soulignons.)

Le Transporteur demande donc respectueusement à la Régie de bien circonscrire le sujet du taux de pertes de transport, qui a déjà fait l'objet de nombreux travaux et de maintes discussions, et de recadrer le débat en fonction de la preuve du Transporteur déposée dans le présent dossier. » (Notes de bas de page omises)

En ce qui a trait au mandat à octroyer à l'IREQ à la suite des paragraphes 566 et 567 de la décision D-2020-041, l'AHQ-ARQ maintient que le Transporteur ne fournit pas d'échéancier de réalisation de ce mandat contrairement à ce que demandait la Régie, une seule date de début ne constituant pas un échéancier. Au paragraphe 567 de cette décision rendue le 17 avril 2020, la Régie demandait au Transporteur de présenter, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, les sujets qui feront l'objet d'un mandat octroyé à l'IREQ ainsi que l'échéancier de réalisation de ce mandat. Le prochain dossier tarifaire aurait dû normalement être déposé en août 2020 et ces informations demandées par la Régie auraient dû originalement avoir été déposées à ce moment. Or, nous sommes maintenant plus d'un an plus tard et le Transporteur n'est toujours pas en mesure de respecter la demande de la Régie, ce qui, de l'avis de l'AHQ-ARQ, n'est pas acceptable.

Quant aux taux de pertes de transport des années 2019 et 2020, l'AHQ-ARQ considère qu'ils constituent un sujet valide du présent dossier et que celle-ci peut poser les questions qui permettront de vérifier la validité de ces valeurs en utilisant certains indicateurs permettant de les expliquer. Rappelons que, dans le passé, l'AHQ-ARQ a remis en question la validité des taux de pertes de transport réels calculés par le Transporteur même si celui-ci affirmait que ceux-ci étaient valides, ce qui s'est finalement avéré inexact².

Études de productivité multifactorielle (PMF)

Le Transporteur commente à ce sujet :

« À la page 8 de leur Liste des sujets, les intéressés mentionnent :

² Voir, entre autres, R-4058-2018, C-AHQ-ARQ-0026.

« Dans la poursuite de son intervention dans le dossier R-4058-2018 - Phase 2 sur le volet PMF, l'AHQ-ARQ compte procéder à une analyse détaillée du rapport de la firme The Brattle Group (B-0012) en parallèle avec le rapport préparé par la firme Pacific Economics Group Research en février 2021 (R-4058-2018, Phase 2, C-AQCIE-CIFQ-0079 et les nombreuses pièces qui l'accompagnent). À la suite de cette analyse et des recommandations des experts représentant les intervenants, l'AHQ-ARQ formulera des recommandations à la Régie sur les valeurs justes et raisonnables à retenir. » (Nous soulignons.)

Le Transporteur souligne que l'Étude PMF est un sujet d'expertise comme indiqué par la Régie dans D-2020-028, entre autres :

« [79] Dans sa décision D-2019-047³¹, la Régie opte pour la réalisation de deux études PMF. L'une d'elles serait réalisée par l'expert mandaté par le Transporteur et l'autre par celui mandaté par les intervenants. En ce qui a trait à l'étude visant la détermination du Facteur S, la Régie indique qu'il serait également souhaitable qu'une étude soit réalisée par chacun de ces deux experts. »

Dans sa correspondance du 25 août 2021 l'AQCIE-CIFQ indique que PEG est l'expert retenu pour « l'ensemble des participants ». Toutefois, l'intervenant mentionne qu'il procédera à une « analyse détaillée et formulera des recommandations à la Régie sur les valeurs justes et raisonnables à retenir ».

Le Transporteur soumet à la Régie que la réalisation de deux études par deux experts sur un sujet si complexe qui a requis un encadrement spécifique de la Régie pour établir les directives générales et spécifiques propres à l'Étude de productivité [note de bas de page omise] ne devrait pas permettre, en même temps, divers rapports d'analyses, et diverses recommandations de la part des intervenants. »

Tout d'abord, l'AHQ-ARQ constate que le Transporteur, dans l'avant-dernier paragraphe de cet extrait, dénature la citation de l'AHQ-ARQ. En effet, la demande d'intervention de cette dernière n'indique pas textuellement et dans cet ordre qu'elle compte procéder à une « *analyse détaillée et formulera des recommandations à la Régie sur les valeurs justes et raisonnables à retenir* ». L'AHQ-ARQ indiquait plutôt qu'elle compte procéder à une analyse détaillée du rapport de la firme The Brattle Group (B-0012) en parallèle avec le rapport préparé par la firme Pacific Economics Group Research (« PEG ») en février 2021. À la suite de cette analyse et des recommandations des experts représentant les intervenants, l'AHQ-ARQ indiquait qu'elle formulera des recommandations à la Régie sur les valeurs justes et raisonnables à retenir. Contrairement à ce que semble laisser entendre le Transporteur, l'AHQ-ARQ ne prévoit pas faire une autre analyse détaillée comme l'ont fait le Brattle Group et PEG, mais plutôt formuler une recommandation après avoir analysé lesdits rapports.

De plus, l'AHQ-ARQ se réserve le droit de formuler des recommandations différentes, le cas échéant, de celles formulées par l'expert de PEG qui représente les intervenants comme ces derniers ont pu le faire dans le cadre des dossiers précédents portant sur le mécanisme de réglementation incitative (« MRI »).

La position du Transporteur sur ce sujet est d'autant plus étonnante alors que la Régie avait demandé à l'ensemble des intervenants, dans le cadre de la phase 2 du dossier R-4058-2018, de lui fournir une estimation des frais nécessaires à l'examen des études PMF lorsque celles-ci seront déposées³. En réponse à cette demande de la Régie, l'AHQ-ARQ avait déposé, le 30 octobre 2020, un budget de participation (37 heures d'avocat et 73 heures d'analyste)⁴ qui n'avait pas été contesté par le Transporteur.

En conclusion, l'AHQ-ARQ demande à la Régie de ne pas retenir les commentaires du Transporteur et elle soumet respectueusement que sa demande d'intervention devrait être retenue dans son entièreté.

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

DHC Avocats



Steve Cadrin, avocat

SC/fn

762874

³ R-4058-2018, A-0114.

⁴ R-4058-2018, C-AHQ-ARQ-0041.