

**CANADA**

**RÉGIE DE L'ÉNERGIE**

---

**PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL  
No : R-4167-2021**

**HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**

**Demanderesse**

**et**

**ASSOCIATION HÔTELLERIE  
QUÉBEC**

(ci-après « AHQ »)

-et-

**ASSOCIATION RESTAURATION  
QUÉBEC**

(ci-après « ARQ »)

**Intervenants**

---

---

## **ARGUMENTATION DE L'AHQ-ARQ**

---

**DHC AVOCATS  
Me Steve Cadrin  
2955, rue Jules-Brillant, bureau 301  
Laval (Québec) H7P 6B2  
Tél. : 514-392-5725  
Fax : 514-331-0514  
[scadrin@dhcavocats.ca](mailto:scadrin@dhcavocats.ca)**

## **INTRODUCTION**

L’AHQ-ARQ rappelle les conclusions et recommandations apparaissant à son mémoire qui demeurent inchangées, de même que la recommandation mise à jour (#12) et les recommandations additionnelles (soulignées, #13 et 14) qui découlent de la preuve additionnelle obtenue depuis son dépôt, notamment dans le cadre de la preuve présentée en audience.

Elle demande à la Régie de donner effet à l’ensemble de ses conclusions et recommandations :

1. L’AHQ-ARQ recommande à la Régie d’exiger du Transporteur qu’il fournisse systématiquement les explications sur les écarts significatifs entre le résultat de la dernière année et la moyenne des 5 dernières années de tous les indicateurs de performance généraux qu’il présente, et ce, dès le dépôt de la cause tarifaire.
2. L’AHQ-ARQ recommande à la Régie d’exiger du Transporteur que, lors des prochaines causes tarifaires, il ajoute les indicateurs 4 à 7 du tableau R4.3 de la pièce B-0057 au tableau 1 de la pièce Performance – Résultats et perspectives (B-0006 dans le présent dossier).
3. En ce qui a trait à la durée d’interruption de service par point de livraison (T-SAIDI), l’AHQ-ARQ constate que la performance du Transporteur demeure significativement meilleure que la moyenne de ses vis-à-vis canadiens depuis 2015.
4. Malgré des améliorations observées dans les résultats de certains indicateurs, l’AHQ-ARQ constate le besoin de poursuivre, au-delà de 2019, la réduction de certains coûts du Transporteur.
5. L’AHQ-ARQ recommande à la Régie de prendre acte que la sollicitation du réseau ne constitue pas un empêchement pour le Transporteur de procéder aux retraits dont il a besoin pour maintenir et développer son réseau et que le Transporteur n’a aucunement fait la démonstration que ce le sera dans un avenir rapproché.

6. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie d'appliquer le Facteur X + S approuvé de 0,57 % pour le calcul de la formule d'indexation pour 2022 et, ainsi, de réduire de 36,1 M\$ les revenus requis pour 2022.
7. Devant le constat de la surestimation des prévisions du Transporteur, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de réduire la charge d'amortissement des Immobilisations corporelles en exploitation de 10 M\$ pour l'année 2021 et de 15 M\$ pour l'année 2022.
8. L'AHQ-ARQ, comme elle l'a exprimé dans le cadre du dossier R-4110-2019, demeure hautement préoccupée par les longs délais afin d'arriver à des conclusions sur les investissements dans les réseaux de distribution et de transport qui pourraient être évités par l'application des ressources interruptibles.

En attendant de telles conclusions, l'AHQ-ARQ invite la Régie à la prudence dans le cadre de demandes d'investissements du Transporteur à venir, comme elle l'a fait dans le dossier R-4147-2021.

9. De plus, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur d'ajouter au tableau 3 de la pièce B-0068 (État de la transformation des postes) une colonne indiquant, pour chaque poste et pour l'hiver présenté, la valeur de la charge qui peut être effacée aux pointes de l'hiver, ces valeurs étant fournies par le Distributeur en vertu de l'article 37.1 des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec.
10. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie d'exiger du Transporteur qu'il dépose, avant l'audience débutant le 6 décembre 2021, les sujets qui feront l'objet d'un mandat octroyé à l'IREQ ainsi que l'échéancier de réalisation de ce mandat, tel que demandé dans le paragraphe 567 de la décision D-2020-041.
11. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de fournir, lors de chaque cause tarifaire, des explications quantitatives complètes sur les facteurs justifiant les variations importantes du taux de pertes de transport d'une année à

l'autre comme le demandait la Régie dans sa décision D-2019-047. À titre d'exemple, le Transporteur devrait expliquer la baisse du taux de pertes de 2019 en fonction des divers facteurs soulevés par l'AHQ-ARQ dans ce chapitre.

12. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de retenir, pour le prochain MRI du Transporteur, un Facteur X de - 0,70 % et un Facteur S de 0,70 %, en conformité avec les résultats obtenus par PEG, pour une formule d'indexation qui ne couvrirait que les charges d'exploitation actuellement incluses dans la formule.
13. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie d'exiger du Transporteur un plan d'action pour corriger la méthode de calcul des IFD d'une année donnée afin d'obtenir une valeur définitive de cet indicateur pour le dépôt dans son rapport annuel.
14. En attendant les conclusions du groupe de travail HQD-HQT sur le traitement des moyens de gestion de puissance, nous recommandons à la Régie d'exiger du Transporteur qu'il compte sur l'apport de la centrale TAG de Bécancour, des importations du Distributeur (présentement 1 100 MW) et des options d'électricité interruptible (800 – 1 000 MW) dans la conception de son réseau en cas de **pointe normale**.

Finalement, l'AHQ-ARQ appuie la recommandation de OC en lien avec le projet de Micoua-Saguenay (audience et argumentation à huis clos).

## ARGUMENTATION

### Le portrait global du Transporteur :

- **Très fiable** en termes d'interruptions de service : 3 fois mieux que les comparables canadiens en 2019 et 4 fois mieux en 2018.
  - Conclusion no. 3 : C-AHQ-ARQ-0008, pp. 9-10
    3. En ce qui a trait à la durée d'interruption de service par point de livraison (T-SAIDI), l'AHQ-ARQ constate que la performance du Transporteur demeure significativement meilleure que la moyenne de ses vis-à-vis canadiens depuis 2015.
- La sollicitation du réseau ne constitue pas un empêchement pour procéder aux retraits dont il a besoin pour maintenir et développer son réseau.
  - Recommandation no. 5 : C-AHQ-ARQ-0008, pp. 11-12
    5. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de prendre acte que la sollicitation du réseau ne constitue pas un empêchement pour le Transporteur de procéder aux retraits dont il a besoin pour maintenir et développer son réseau et que le Transporteur n'a aucunement fait la démonstration que ce le sera dans un avenir rapproché.
- Besoin de poursuivre, au-delà de 2019, la réduction de certains coûts.
  - Conclusion no. 4 : C-AHQ-ARQ-0008, p. 10
    4. Malgré des améliorations observées dans les résultats de certains indicateurs, l'AHQ-ARQ constate le besoin de poursuivre, au-delà de 2019, la réduction de certains coûts du Transporteur.
- Tendance à la surestimation des charges requises notamment en amortissement des immobilisations corporelles en exploitation;
  - Recommandation no. 7 : C-AHQ-ARQ-0008, pp. 16-18
    7. Devant le constat de la surestimation des prévisions du Transporteur, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de réduire la charge d'amortissement des Immobilisations corporelles en exploitation de 10 M\$ pour l'année 2021 et de 15 M\$ pour l'année 2022.
- Réseau planifié sans tenir compte de l'ensemble des moyens à la disposition du Transporteur pour lesquels les clients ont payé par ailleurs, donc apparence de sur-qualité (« *gold-plating* »); de plus, peu d'empressement pour étudier la question.

➤ Recommandations no. 8-9, C-AHQ-ARQ-0008, pp. 19-25

8. L'AHQ-ARQ, comme elle l'a exprimé dans le cadre du dossier R-4110-2019, demeure hautement préoccupée par les longs délais afin d'arriver à des conclusions sur les investissements dans les réseaux de distribution et de transport qui pourraient être évités par l'application des ressources interruptibles.

En attendant de telles conclusions, l'AHQ-ARQ invite la Régie à la prudence dans le cadre de demandes d'investissements du Transporteur à venir, comme elle l'a fait dans le dossier R-4147-2021.

9. De plus, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur d'ajouter au tableau 3 de la pièce B-0068 (État de la transformation des postes) une colonne indiquant, pour chaque poste et pour l'hiver présenté, la valeur de la charge qui peut être effacée aux pointes de l'hiver, ces valeurs étant fournies par le Distributeur en vertu de l'article 37.1 des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec.

➤ Recommandation no. 14 : C-AHQ-ARQ-0013, pp. 10-13 et notes sténographiques du 15 décembre 2021, pp. 101-107 et 139-145

14. En attendant les conclusions du groupe de travail HQD-HQT sur le traitement des moyens de gestion de puissance, nous recommandons à la Régie d'exiger du Transporteur qu'il compte sur l'apport de la centrale TAG de Bécancour, des importations du Distributeur (présentement 1 100 MW) et des options d'électricité interruptible (800 – 1 000 MW) dans la conception de son réseau en cas de pointe normale.\*\*\*

\*\*\* À la lecture de la plaidoirie du Transporteur (B-0135, p. 22, lignes 4 à 8), l'AHQ-ARQ s'est rendue compte d'une erreur cléricale dans sa présentation en audience (C-AHQ-ARQ-0013, p. 12) en lien avec la recommandation 14.

En effet, la mention de cette présentation :

*« HQT reconnaît que l'électricité interruptible et les importations sont fiables, **mais moins que** les autres moyens de gestion de la puissance (ex. GDP Affaires, chaînes de blocs, tarification dynamique, option d'électricité additionnelle, Hilo, etc.) »* (Notre emphase)

devrait être remplacée par :

« HQT reconnaît que l'électricité interruptible et les importations sont fiables, **mais moins** les autres moyens de gestion de la puissance (ex. GDP Affaires, chaînes de blocs, tarification dynamique, option d'électricité additionnelle, Hilo, etc.) »<sup>1</sup> (Notre emphase)

En d'autres mots, l'AHQ-ARQ a repris les explications du Transporteur selon lesquelles les moyens de gestion de la puissance autres que l'électricité interruptible étaient moins fiables que cette dernière et que les importations (notes sténographiques du 10 décembre 2021, pp. 42-47 et 73), ce qui explique la recommandation no. 14 de l'AHQ-ARQ de ne compter que sur l'apport de la centrale TAG de Bécancour, des importations du Distributeur et des options d'électricité interruptible dans la conception de son réseau en cas de pointe normale non dégradée et de ne pas compter, du moins pour l'instant, les autres moyens de gestion de la puissance que le Transporteur juge « moins fiables ».

De plus, dans sa plaidoirie (B-0135, p. 21, lignes 27 à 34), le Transporteur cite une mention de M. Delourme :

« *Donc, utiliser des moyens rares pour des situations normales, ça revient à dégrader la fiabilité du système. Donc, on réserve les moyens rares pour les situations rares et les moyens normaux pour les situations normales, en planification. Ce qui fait que, quand j'offre mon réseau à mon collègue, monsieur Doyle, pour l'exploitation en temps réel, et, bien, il va y avoir un ordonnancement de ces moyens qui vont correspondre, dans leur rareté, au vécu des situations, telles qu'il les voit. Donc, si on utilise trop de moyens, trop tôt, on n'a plus rien pour faire face à des situations rares. Et dans ces cas-là, la fiabilité n'est pas au rendez-vous. » (Nous soulignons)*

Le témoin Delourme fait ici référence à la fiabilité du système dans le cas où, par exemple, le nombre d'heures d'un moyen de gestion de la puissance serait épuisé au cours d'un hiver et où le contrôleur du réseau devrait, à ce moment donné, se priver de ce moyen et passer au suivant ou ultimement au délestage cyclique. Cette éventualité de délestage cyclique par manque de ressources du Distributeur ne constitue pas un manque de fiabilité du réseau de transport mais une impossibilité pour le Distributeur d'alimenter sa charge pendant quelques instants, ce qui fait partie de ses propres critères de fiabilité qui lui permettent de le faire pendant 2,4 heures par année (ce qui ne s'est jamais produit au cours des 50 dernières années). Il n'appartient donc pas au Transporteur de se donner des critères plus sévères en refaisant l'ordonnancement des moyens du Distributeur alors que cette responsabilité revient bien à ce dernier et que le Transporteur doit suivre l'ordonnancement fourni par le Distributeur.

---

<sup>1</sup> Il en va de même des notes sténographiques où M. Raymond lit cette planche, à savoir NS 15 décembre 2021, p. 105, ligne 1.

Enfin, dans sa plaidoirie, le Transporteur ne remet pas en question l'utilisation de la centrale Bécancour et des importations du Distributeur dans la conception de son réseau de transport en situation de pointe normale non dégradée, tel que recommandé par l'AHQ-ARQ.

Rappelons que le problème ici est le suivant, tel que l'exposait monsieur Raymond en audience :

*« Bon. Alors le problème qu'on a ici c'est que d'un côté le Distributeur nous dit : on va sauver des sous sur le réseau de transport, de l'autre côté le Transporteur nous dit : non, je vais continuer [concevoir] le même réseau, même [comme] si vous n'aviez pas cette gestion de puissance. Alors on voit là une certaine **incohérence qui doit, selon nous, être corrigée.***

[...]

*Donc, ce sont des exemples où il y a comme une incohérence entre ce qu'on fait, du niveau du Distributeur, parce qu'on paie ces clients-là pour s'interrompre parce qu'on pense **sauver des coûts de transport.***

*Et du côté Transporteur, on nous dit : « Non, **on ne permettra pas de réduire le réseau en comptant sur ces interruptions-là.** » »<sup>2</sup> (notre emphase)*

- Malgré tout ce qui précède, le Transporteur demande une augmentation des dépenses d'exploitation de la formule d'indexation de **5,5 %** pour 2022. Est-ce raisonnable?

➤ C-AHQ-ARQ-0013, p. 23

---

<sup>2</sup> NS, 15 décembre 2021, p. 103 et 104, voir également l'exemple fourni en ce qui a trait à l'option d'électricité additionnelle où cette incohérence est manifeste.



La hausse de **5,5 %** demandée repose notamment sur les résultats d'un échantillon de 74 compagnies comportant :

- des erreurs de données évidentes non corrigées pour certaines de celles-ci;
  - des comportements erratiques dans les postes de dépenses pour plusieurs de celles-ci;
  - des données non représentatives du Transporteur à l'étude;
  - des données non représentatives du facteur X à l'étude mais plutôt du facteur Z dans certains cas importants (p. ex. Pacific Gas & Electric);
  - des postes de dépenses non représentatifs du profil des dépenses du Transporteur;
  - des doubles comptages possibles dans les données de ces postes de dépenses.
- C-AHQ-ARQ-0008, pp. 39-43
  - C-AHQ-ARQ-0013, pp. 22-30 et notes sténographiques du 15 décembre 2021, pp. 118-137 et 145-159

Les explications de Dr. Ros sur la provenance des données et leur qualité qu'il prend pour acquise (B-0133) ont été reprises par le Transporteur dans sa plaidoirie (B-0135, pp. 7-8). Il est toutefois surprenant que, même avec la qualité des données vantée par le Dr. Ros, il ait dû rejeter une centaine de compagnies de son analyse par manque de données ou par la présence de données aberrantes.

De plus, le Transporteur n'a nullement expliqué les données aberrantes relevées à titre d'exemple par l'AHQ-ARQ dans la présentation de sa preuve (C-AHQ-ARQ-0013, pp. 24-27) et qui se retrouvent dans l'échantillon retenu par Brattle.

Citons l'exemple des données inexplicables et aberrantes de *Pacific Gas & Electric* dont le poids représentatif dans l'analyse de Brattle est pour le moins significatif (C-AHQ-ARQ-0013, p. 24).

### **Recommandations de l'AHQ-ARQ sur les facteurs X et S :**

- Recommandations no. 6 et 12 : C-AHQ-ARQ-0008, pp. 6 et 30
6. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie d'appliquer le Facteur X + S approuvé de 0,57 % pour le calcul de la formule d'indexation pour 2022 et, ainsi, de réduire de 36,1 M\$ les revenus requis pour 2022. »
  12. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de retenir, pour le prochain MRI du Transporteur, un Facteur X de - 0,70 % et un Facteur S de 0,70 %, en conformité avec les résultats obtenus par PEG, pour une formule d'indexation qui ne couvrirait que les charges d'exploitation actuellement incluses dans la formule.
- C-AHQ-ARQ-0013, pp. 6 et 30

**Autres préoccupations de l'AHQ-ARQ :**

- Difficulté à compter les IFD d'une année avant le calcul du mécanisme de traitement des écarts de rendement (MTÉR).
  - Recommandation no. 13 : C-AHQ-ARQ-0013, pp. 4-5 et notes sténographiques du 15 décembre 2021, pp. 91-95
  - 13. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie d'exiger du Transporteur un plan d'action pour corriger la méthode de calcul des IFD d'une année donnée afin d'obtenir une valeur définitive de cet indicateur pour le dépôt dans son rapport annuel.
  
- Difficulté à compter les taux de pertes de transport et à les expliquer.
  - Recommandations no. 10-11
  - 10. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie d'exiger du Transporteur qu'il dépose, avant l'audience débutant le 6 décembre 2021, les sujets qui feront l'objet d'un mandat octroyé à l'IREQ ainsi que l'échéancier de réalisation de ce mandat, tel que demandé dans le paragraphe 567 de la décision D-2020-041.
  - 11. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de fournir, lors de chaque cause tarifaire, des explications quantitatives complètes sur les facteurs justifiant les variations importantes du taux de pertes de transport d'une année à l'autre comme le demandait la Régie dans sa décision D-2019-047. À titre d'exemple, le Transporteur devrait expliquer la baisse du taux de pertes de 2019 en fonction des divers facteurs soulevés par l'AHQ-ARQ dans ce chapitre.
  
- C-AHQ-ARQ-0008, pp. 30-38
- C-AHQ-ARQ-0013, pp. 16-21 et notes sténographiques du 15 décembre 2021, pp. 107-117

Décision D-2020-041

*« [565] La Régie retient le fait que l'IREQ a eu un mandat dirigé par le Transporteur, afin de fournir un estimateur d'état en mesure de contrevalider le résultat de la Méthode officielle et de formuler des propositions au plan analytique pour aider le Transporteur à détecter des erreurs au niveau du taux de pertes.*

*[566] À l'instar du Transporteur, elle estime que, de par son expertise, l'IREQ est le mieux placé pour valider les étapes franchies par le Transporteur, considérant les particularités de son réseau de transport et la complexité de la détermination du taux de pertes qui en découle.*

***[567] En conséquence, afin de valider les étapes franchies par le Transporteur à l'égard du calcul du taux de pertes, dans une optique prospective, la Régie demande 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.*** »  
(Nous soulignons)

L'intervention de M. Verret peut laisser perplexe sur les explications permettant au Transporteur d'accepter les valeurs de taux de pertes calculées :

*« Et ce taux-là est tout à fait comparable dans les zones, de ce qu'on a vécu dans, je vous dirais, les dix (10) premières années des tarifaires, de deux mille un (2001) jusqu'à deux mille dix (2010), où le taux a varié à peu près de cinq, deux (5,2 %) à cinq, trois (5,3 %). »* (Notes sténographiques du 15 décembre 2021, p. 77)

Un tel discours fait totale abstraction des divers changements et facteurs qui peuvent survenir d'une année à l'autre et qui peuvent faire varier les taux de pertes de transport.

De plus, la plaidoirie du Transporteur (B-0135, pp. 16-19) n'ajoute aucune nouvelle information qui viendrait faire changer les recommandations de l'AHQ-ARQ portant sur les taux de pertes de transport.

Le Transporteur a annoncé qu'il ne déposerait que l'échéancier des deux étapes déjà connues du mandat de l'IREQ, au premier trimestre de 2022 :

*« Les éléments et échéanciers envisagés en février 2020 étaient les suivants:*

- *Spécifications du calcul d'automatisation des pertes (14 février au 31 mars 2020);*
- *Si option analysée par l'IREQ jugée avantageuse, développement des fonctions prioritaires du prototype (1<sup>er</sup> avril au 31 décembre 2020).* »<sup>3</sup>

Bref, il faudra encore 3 mois simplement pour connaître les **nouvelles dates** de cet échéancier<sup>4</sup> et rien ne sera encore fait avant plusieurs mois, voire de années pour obtenir un résultat quelconque sur le calcul du taux de perte.

---

<sup>3</sup> B-0119, Réponse à l'engagement 7 (Demandé par l'AHQ-ARQ)

<sup>4</sup> NS, 15 décembre 2021, p. 70 et 71

- Difficulté à démontrer les gains de pertes réels à la suite de la construction de nouvelles lignes à 735 kV alors cette même construction a été justifiée en grande partie par ces mêmes gains.
  - C-AHQ-ARQ-0008, pp. 36-37
  - C-AHQ-ARQ-0017, pp. 9 et 17 et notes sténographiques du 15 décembre 2021, pp. 100 et 112
- Peu d'empressement à respecter les ordonnances de la Régie ou à compléter des plans d'actions visant à améliorer le calcul des taux de pertes.
  - C-AHQ-ARQ-0008, pp. 26-31
  - C-AHQ-ARQ-0008, pp. 15-16 et notes sténographiques du 15 décembre 2021, pp. 108-111
- Difficulté à bien évaluer les coûts de projets avant leur approbation à la Régie, le cas de Micoua-Saguenay.
  - C-AHQ-ARQ-0013, pp. 7-9 et notes sténographiques du 15 décembre 2021, pp. 97-101

D'ailleurs, dans sa plaidoirie, le Transporteur confirme que certains changements menant au dépassement des coûts du projet Micoua-Saguenay sont apparus dès 2018 (B-0135, p. 25, lignes 8 à 22), soit bien avant le début des audiences du dossier R-4052-2018, le 25 février 2019.

**Le tout respectueusement soumis.**

Laval, ce 21 décembre 2021

*DHC Avocats*

---

**DHC AVOCATS**

Procureurs de la partie intéressée  
AHQ-ARQ