

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

DOSSIER : R-4270-2024, PHASES 1 ET 2

**HYDRO-QUÉBEC – DEMANDE DE FIXATION DES TARIFS ET DES CONDITIONS
D'HYDRO-QUÉBEC DANS SES ACTIVITÉS DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ
(ANNÉES 2023, 2024 ET 2025) ET DE DISTRIBUTION D'ÉLECTRICITÉ (ANNÉE
2025-2026)**

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1
DE NALCOR ENERGY MARKETING CORPORATION (« NEMC »)**

Montréal, le 25 septembre 2024

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1
DE NALCOR ENERGY MARKETING CORPORATION (« NEMC ») RELATIVE À LA DEMANDE DE
FIXATION DES TARIFS ET DES CONDITIONS D'HYDRO-QUÉBEC DANS SES ACTIVITÉS DE
TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ (ANNÉES 2023, 2024 ET 2025) ET DE DISTRIBUTION
D'ÉLECTRICITÉ (ANNÉE 2025-2026)**

**Contexte et présentation des demandes tarifaires-Transport et Distribution, Plan d'action 2035
et stratégies d'affaires**

1. **Références :** (i) R-4270-2024, pièce B-0004, p. 5, l. 28 à 32;
(ii) R-4270-2024, pièce B-0005, p. 8, l. 17 à 35;
(iii) R-4270-2024, pièce B-0005, p. 9, l. 15 à 22;
(iv) R-4270-2024, pièce B-0005, p. 11, l. 29 à 35;

Préambule :

(i) « Ce plan s'articule autour de cinq priorités qui se déclinent en initiatives ambitieuses et innovantes à mettre en œuvre dès à présent. Ce faisant, certaines stratégies, activités et coûts présentés dans ce dossier tarifaire s'apprécient davantage à l'aune de cette nouvelle réalité plutôt qu'à celle de leur évolution historique. »

(ii) « Ainsi, parmi les prochaines étapes, le Transporteur vise à :

Définir le réseau de transport-cible : d'importants projets et projets structurants seront requis pour accueillir et transporter la nouvelle production, l'acheminer jusqu'aux points de consommation et donner la fiabilité nécessaire à ce service. Ces projets structurants seront dimensionnés en fonction des besoins long terme induits par le développement et la décarbonation du Québec. Le Transporteur fera la démonstration qu'à long terme, le développement de projets structurants est avantageux pour répondre aux besoins énergétiques, par rapport, par exemple, à une approche « à la pièce ». » (Nos soulignés)

(iii) « Comme prescrit par la stratégie de valorisation des bilans énergétiques, la mise en place de projets structurants est requise pour soutenir stratégiquement et structurellement la transition énergétique au Québec. Par opposition, une approche incrémentale, avec des cibles traditionnellement à plus court terme, se révèle moins efficace et nécessiterait a priori davantage de coûts et d'efforts pour offrir à terme des services comparables. Ainsi, en termes d'architecture du système énergétique, un projet structurant se conçoit comme un ensemble d'ajouts au réseau permettant de positionner le système énergétique de manière stratégique et durable. » (Nos soulignés)

(iv) « Pour réaliser ce plan ambitieux, Hydro-Québec augmentera de façon importante les sommes investies pour accroître la robustesse de son réseau électrique, moderniser celui-ci et remplacer des équipements. Ainsi, les investissements visant à assurer la pérennité et la fiabilité du réseau électrique totaliseront en moyenne de 4 à 5 G\$ par année en tenant compte des effets prévus des changements climatiques, ce qui représentera le double des investissements en pérennisation des trois dernières années. Hydro-Québec solidifiera ainsi la fondation qui lui permettra de mieux accueillir la croissance. » (Nos soulignés)

Demandes :

- 1.1 Veuillez expliquer ce qu'Hydro-Québec veut dire lorsqu'il est mentionné en (i) que « certaines stratégies, activités et coûts présentés dans ce dossier tarifaire s'apprécient davantage à l'aune de cette nouvelle réalité plutôt qu'à celle de leur évolution historique ».
- 1.2 Veuillez expliquer ce qu'Hydro-Québec veut dire lorsqu'il est mentionné en (ii) que « [l]e Transporteur fera la démonstration qu'à long terme, le développement de projets structurants est avantageux pour répondre aux besoins énergétiques, par rapport, par exemple, à une approche « à la pièce ».
- 1.3 En lien avec les références (ii) et (iii), veuillez expliquer si le Transporteur envisage modifier le processus actuel de demande d'approbation pour ces investissements.
 - 1.3.1. Veuillez expliquer comment se fera l'approbation des projets et projets structurants dont il est fait référence à l'extrait (ii).
 - 1.3.2. Pour ce qui est de l'intégration à la base tarifaire du Transporteur des projets et projets structurants dont il est fait référence à l'extrait (ii), veuillez indiquer si le Transporteur envisage attribuer ces coûts en fonction de la méthode d'attribution des coûts des projets d'investissement prévue à l'article 12B des *Tarifs et conditions de transport d'Hydro-Québec*, et ce, en utilisant toujours les quatre catégories d'investissement suivantes : « Croissance des besoins de la clientèle », « Respect des exigences », « Maintien des actifs » et « Maintien et amélioration de la qualité de service ».
- 1.4 Veuillez confirmer qu'Hydro-Québec ne demande pas à la Régie d'approuver la stratégie dont il est fait référence en (iii) dans le cadre du présent dossier tarifaire. Si non, veuillez préciser l'approbation recherchée.
- 1.5 Veuillez confirmer qu'Hydro-Québec ne demande pas à la Régie d'approuver cette stratégie (en iv) dans le cadre du présent dossier tarifaire. Si non, veuillez préciser l'approbation recherchée.

Nouvelle pratique comptable- Maitrise de la végétation

2. **Références :** (i) R-4270-2024, pièce B-0006, p. 5, l. 1 à 5;
(ii) R-4270-2024, pièce B-0006, p. 7, l. 11 à 17;
(iii) R-4270-2024, pièce B-0006, p. 11, Tableau 2 et l. 13 à 15;
(iv) R-4270-2024, pièce B-0011, p. 25, l. 8 à 18;
(v) Article de La Presse du 19 septembre 2024
(<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/2105586/hydro-quebec-hausse-tarifs-vegetation-legault>);

Préambule :

- (i) « Les principales conventions comptables qu'utilisent HQTD aux fins de l'établissement de leurs tarifs respectifs reposent sur les principes comptables généralement reconnus (PCGR) des États-Unis ainsi que sur les méthodes et pratiques comptables reconnues par la Régie. HQTD appliquent également dans le présent dossier les ajouts ou modifications proposés pour approbation aux sections 1.1 et 1.2. »

(ii) « **1.2. Nouvelle pratique comptable réglementaire - Maîtrise de la végétation**

« HQT D tiennent à rappeler que les PCGR des États-Unis reconnaissent que la réglementation des tarifs peut avoir pour effet de modifier le moment où certaines opérations sont comptabilisées dans les résultats consolidés et ainsi donner lieu à la comptabilisation d'actifs et de passifs réglementaires. S'il est probable que certains coûts engagés pourront être recouverts dans les tarifs futurs, ces coûts sont reportés et comptabilisés à titre d'actifs réglementaires aux états financiers à vocation générale comme prévu à l'ASC 980, *Regulated Operations*. » (Nos soulignés)

(iii) «

Tableau 2
Impact de la pratique réglementaire sur les revenus requis 2025

(en M\$)	Charges d'exploitation	Pratique réglementaire	Charge d'amortissement	Rendement sur la base de tarification	Impact sur le revenu requis
Distribution	190,2	(190,2)	17,1	5,3	22,4
Transport	82,2	(82,2)	3,4	1,6	5,0
Total	272,4	(272,4)	20,5	7,0	27,4

Par ailleurs, afin d'assurer une visibilité adéquate de l'évolution des coûts de l'activité, HQT D continueront d'intégrer ceux-ci et les explications relatives à leur évolution dans la pièce portant sur les charges d'exploitation et autres coûts communs (voir HQT D-4, Document 1). »

(iv) « **3.1 Évolution du contexte**

Retard de maintenance

La stratégie actuelle de maîtrise intégrée de la végétation permet de résorber des retards passés de maintenance.

Les conséquences des retards de maintenance sont : la perte d'accessibilité à certaines emprises, la hausse du risque pour le réseau, une augmentation des interventions d'urgence et de sécurisation et l'augmentation des coûts liés, entre autres, à la baisse de productivité des travailleurs forestiers qui doivent faire des travaux dans des emprises avec de la végétation plus haute et plus dense. »

Le retard accumulé amène le Transporteur à traiter des emprises avec de la végétation plus haute et de plus gros diamètre. Au-delà d'un certain diamètre, la végétation ne peut plus être traitée par un simple débroussaillage ce qui implique des interventions plus complexes et beaucoup plus coûteuses. » (Nos soulignés)

(v) « Invitée à réagir, la société d'État explique que « les coûts de la maîtrise de la végétation ne sont qu'un élément parmi les 15 milliards de dollars de coûts qui sont examinés par la Régie ».

Oui, dans ce cas de figure, c'est une pratique inédite pour elle, mais « il s'agit d'une pratique reconnue qu'on trouve chez d'autres distributeurs d'électricité comme Nova Scotia Power, Maritime Electric et Manitoba Hydro ».

Demands :

- 2.1 En lien avec la référence (i), veuillez indiquer en vertu de quels principes comptables généralement reconnus (PCGR) ou méthodes et pratiques comptables reconnues par la Régie, Hydro-Québec propose-t-elle la nouvelle pratique comptable en lien avec la maîtrise de la végétation.
- 2.2 Veuillez préciser la règle comptable PCGR des États-Unis à laquelle vous référez dans l'extrait (ii) et la fournir.
- 2.3 Veuillez préciser, en lien avec les principes comptables mentionnés en (ii), si les charges d'exploitation liées à la maîtrise de la végétation sont spécifiquement visées comme des « actifs réglementaires » qui peuvent être reportées. Si oui, veuillez expliquer dans quel contexte les charges d'exploitation peuvent généralement être considérées comme des « actifs réglementaires, par exemple est-ce possible uniquement lorsqu'il s'agit de coûts exceptionnels, de coûts non-récurrents, de coûts imprévus etc.
 - 2.3.1. Veuillez indiquer si selon les PCGR les charges d'exploitation constituent généralement des actifs réglementaires.
- 2.4 Veuillez indiquer quel est l'impact de l'application de cette pratique comptable sur le taux de rendement du Transporteur pour chacune des années d'amortissement (7 ans en moyenne selon B-0006, p. 11).
- 2.5 En lien avec la référence (iii), veuillez indiquer exactement sous quelle section et/ou tableau de la pièce « Charges d'exploitation et autres coûts communs-Transport et Distribution » nous serons en mesure de voir l'évolution de ces coûts et de leur traitement au fil de la période d'amortissement pour fin de référence future.
 - 2.5.1. Hydro-Québec demande-t-elle à la Régie de traiter indéfiniment les coûts liés à la maîtrise de la végétation comme un actif réglementaire?
 - 2.5.2. Est-il possible d'envisager qu'une fois les travaux réalisés, les travaux en cours soient effectués selon un cycle pluriannuel régulier, et que les coûts soient à nouveau traités comme des dépenses d'exploitation?
 - 2.5.3. Est-ce que certains coûts de maîtrise de la végétation continueront d'être traités comme des charges d'exploitation ou seront-ils tous traités comme un actif réglementaire?
 - 2.5.4. Ce traitement réglementaire serait-il nécessaire s'il n'y avait pas l'impact tarifaire des autres coûts associés au plan d'action 2035?
 - 2.5.5. Pourquoi ne pas proposer un compte de frais reportés au lieu du traitement réglementaire proposé?
- 2.6 En lien avec le tableau 2 de la référence (iii), veuillez expliquer comment le calcul de la charge d'amortissement de 3,4M\$ est calculée.
 - 2.6.1. Veuillez expliquer pourquoi la charge d'amortissement ne représente pas 11,7 M\$ soit 82,2 M\$/7 années d'amortissement.

- 2.6.2. Veuillez fournir un tableau des coûts prévus pour la maîtrise de la végétation au cours des dix (10) prochaines années et la charge d'amortissement cumulative pour chaque année.
- 2.7 En lien avec la référence (vi), veuillez donner les références et liens aux décisions réglementaires permettant aux distributeurs de Nova Scotia Power, Maritime Electric et Manitoba Hydro d'amortir les charges d'exploitation sur plusieurs années.
- 2.8 En lien avec la référence (iv), veuillez expliquer ce qui justifie le retard du Transporteur à effectuer ces travaux de maintenance surtout considérant son obligation de respecter la norme de fiabilité FAC-003.
- 2.8.1. Le Transporteur parle d'un retard accumulé. À combien d'années remonte ce retard?
- 2.8.2. Veuillez expliquer pourquoi la clientèle devrait maintenant assumer les frais de ces retards qui impliquent des interventions plus complexes et coûteuses.
- 2.8.3. Veuillez préciser à combien ce chiffre les coûts relatifs au retard de la maintenance dans la maîtrise de la végétation.

Charges d'exploitation et autres coûts communs-Transport et Distribution

3. **Références :** (i) R-4270-2024, pièce B-0010, p. 5, l. 22 à 26;
(ii) R-4270-2024, pièce B-0010, p. 7, l. 4 à 5;
(iii) R-4270-2024, pièce B-0044, p.10, l. 22 à 27;
(iv) R-4270-2024, pièce B-0044, p. 13, l. 1 à 5;

Préambule :

- (i) « Dans son Plan d'action 2035, Hydro-Québec a entre autres annoncé des investissements en infrastructure sans précédent afin de soutenir la transition énergétique. À cet égard, il y a les importantes ressources consacrées pour maintenir la fiabilité du réseau de transport, maximiser sa disponibilité, rehausser sa capacité et répondre à la croissance. La présente demande tarifaire tient compte de ces aspects.»
- (ii) « Le Transporteur demande à la Régie d'approuver les revenus requis et les tarifs proposés dans la présente demande, car ces ressources sont nécessaires pour lui permettre de réaliser les activités requises et fournir un service de transport sécuritaire et fiable. »
- (iii) « Expertise et soutien technique aux opérations:
- La croissance des coûts de cette activité est directement attribuable à la hausse des investissements ciblés dans le Plan d'action 2035 pour tous les secteurs d'Hydro-Québec. Un rehaussement de la force de travail est donc requis pour assurer un niveau d'expertise et de support adéquat à la réalisation de ces projets de croissance, de pérennité et de fiabilité. » (Nos soulignés)
- (iv) « Compte tenu de la hausse des investissements ciblés dans le Plan d'action 2035 et la nécessité d'augmenter la capacité des infrastructures comme précisé à la pièce HQT-2, Document 1, un rehaussement de la force de travail de l'ordre de 30 M\$ et

une augmentation de 15 M\$ des coûts liés aux activités de soutien sont requis pour la réalisation des projets de croissance, de pérennité et de fiabilité. »

Demandes :

- 3.1 Hydro-Québec est-elle en mesure pour toutes les années visées par la présente demande tarifaire de ventiler et de chiffrer les coûts relatifs à l'application de son plan d'action 2035 et notamment pour les éléments mentionnés à l'extrait cité en (i).
- 3.2 Dans l'extrait cité en (ii), veuillez préciser ce que le Transporteur veut dire par « lui permettre de réaliser les activités requises ». Veuillez préciser de quelles activités il s'agit.
- 3.3 Veuillez préciser le montant de ces investissements dont il est question à l'extrait sous (iii).
 - 3.3.1. Veuillez préciser si la Régie a approuvé ces investissements et si oui, dans quel(s) dossier(s) réglementaire(s).
- 3.4 Veuillez préciser le montant de ces investissements dont il est question à l'extrait sous (iv).
 - 3.4.1. Veuillez préciser si la Régie a approuvé ces investissements et si oui, dans quel(s) dossier(s) réglementaire(s).
 - 3.4.2. Si ces investissements n'ont pas encore été approuvés, est-ce qu'Hydro-Québec demande un rehaussement de la force de travail et une augmentation des coûts liés aux activités de soutien pour la réalisation des projets de croissance, de pérennité et de fiabilité en prévision de leur approbation.

Stratégie réseau – Transport - Pertes de transport

4. **Référence :** (i) R-4270-2024, pièce B-0011, p. 44, l. 5 et 6;

Préambule :

- (i) « Le taux de pertes de transport pour les années 2021, 2022 et 2023 est, respectivement, de 5,11 %, 5,27 % et 5,13 %. »

Demandes :

- 4.1 Veuillez indiquer si le Transporteur est en mesure d'identifier les facteurs et/ou les raisons potentiels expliquant la baisse du taux de pertes de transport pour l'année 2023 par rapport à l'année 2022? Le cas échéant, veuillez expliciter ces facteurs et ces raisons.
5. **Références :** (i) R-4270-2024, pièce B-0011, p. 44, l. 7 à 14;
(ii) R-4058-2018, phase 2, pièce B-0252, p. 2;
(iii) R-4270-2024, pièce B-0011, p. 60, l. 17 à 30 et p. 61, l. 5 à 9.

Préambule :

- (i) « Le Transporteur a également réalisé une contrevalidation conjointe avec les chercheurs de l'IREQ. Pour les années 2021, 2022 et 2023, les taux de pertes obtenus par la méthode de contrevalidation basée sur l'estimateur d'état sont, respectivement, de 5,05 %, 5,21 % et 5,10 %.

La faible différence entre les résultats des deux méthodes confirme la robustesse de la méthode officielle de calcul du taux de pertes de transport, l'efficacité des recommandations des ressources spécialisées en contrôle, ainsi que la robustesse de la méthode de contrevalidation. » (Nos soulignés)

- (ii) « Le Transporteur est heureux de mentionner que l'approche commerciale a été bien reçue par les Clients et a donné d'excellents résultats. Ainsi, le Transporteur a conclu des transactions et quittances finales lui permettant de verser les compensations convenues avec presque tous ses Clients. »
- (iii) Le 31 mars 2022, en suivi à son engagement formulé en réponse à la question 5.1.2 de la demande de renseignements numéro deux de la Régie dans le dossier R-4167-2021, le Transporteur confirmait la mise à jour des échéanciers de son mandat avec l'IREQ concernant le taux de pertes de transport.

L'évaluation des pertes de transport par la méthode officielle demande un effort humain important pour assurer un contrôle de qualité. Le mandat octroyé à l'IREQ a donc pour but de développer un prototype d'outil visant à automatiser la validation de la méthode officielle de calcul du taux de pertes de transport (bilan d'énergie reçue et livrée) et permettant de détecter automatiquement la présence potentielle d'erreurs et de corriger les mesures visées qui en découlent, lorsque requis.

Plus précisément, le projet vise à concevoir et développer des algorithmes performants permettant l'automatisation du calcul du taux de pertes de transport. Cette méthode, également basée sur un bilan de mesures, mais comportant une représentation des éléments du réseau, vise essentiellement à :

[...]

Le Transporteur considère que l'automatisation est une avenue prometteuse. Vu les performances de la méthode actuelle ainsi que de la méthode de contrevalidation de l'IREQ, le Transporteur considère que l'exploration de cette nouvelle avenue avec le mandat de l'IREQ est suffisante pour répondre aux besoins actuels et futurs. » (Nos soulignés et références omises)

Demandes :

- 5.1 En lien avec la référence (i), veuillez expliquer en quoi consiste la méthode officielle du calcul du taux de pertes de transport.
 - 5.1.1. Veuillez confirmer que c'est cette méthode qui sert à fixer le taux de pertes de transport.
- 5.2 En lien avec la référence (i), veuillez expliquer en quoi consiste la méthode de contrevalidation basée sur l'estimateur d'état et l'objectif de cette méthode.
- 5.3 En lien avec les références (i) et (iii), veuillez expliquer la différence entre la méthode de contre-validation basée sur l'estimateur d'état et le prototype d'outil visant à automatiser la validation de la méthode officielle de calcul du taux de pertes de transport (bilan d'énergie reçue et livrée).
- 5.4 En lien avec la référence (i), NEMC note, pour les années 2021, 2022 et 2023, des variations respectives de l'ordre de 0,06 point de pourcentage, 0,14 point de pourcentage et 0,03 point de pourcentage entre la méthode officielle de calcul du taux de pertes de transport et la méthode de contre-validation basée sur l'estimateur d'état. Veuillez expliquer pourquoi les

résultats obtenus par la méthode de contre-validation basée sur l'estimateur d'état différent des résultats obtenus par la méthode officielle de calcul du taux de pertes de transport.

5.4.1. NEMC comprend de la preuve du Transporteur que celui juge que ces faibles différences sont acceptables (référence (i)). Veuillez indiquer au-delà de quel point de pourcentage d'écart le Transporteur jugerait qu'il s'agit d'une différence non acceptable? Veuillez expliquer votre réponse.

5.4.2. Dans un tel cas de figure, veuillez indiquer quelles vérifications seraient mises en place pour revalider les taux de pertes de transport.

5.4.3. Dans un tel cas de figure, c'est-à-dire advenant que le Transporteur en venait à confirmer la présence d'erreurs dans son ou ses taux de pertes de transport antérieurs, veuillez quelles seront les mesures entreprises par le Transporteur pour compenser les clients du Transporteur pour ces écarts (référence (ii)).

5.5 En lien avec la référence (iii), NEMC comprend que la méthode officielle de calcul du taux de pertes de transport continuera d'être appliquée pour déterminer le taux de pertes de transport et que le prototype d'outil, en voie de développement et permettant l'automatisation du calcul du taux de pertes de transport, ne servira qu'à contre valider le calcul du taux de pertes de transport effectué selon la méthode officielle. Veuillez valider ou infirmer la compréhension de NEMC.

5.6 Veuillez indiquer si le Transporteur prévoit continuer d'avoir recours à la méthode de contre validation basée sur l'estimateur d'état pendant un certain temps après l'intégration du prototype d'outil visant à automatiser la validation de la méthode officielle de calcul du taux de pertes de transport, et ce, afin de permettre d'évaluer la robustesse de cette méthode de contre validation et de comparer les résultats obtenus avec la méthode de contre validation basée sur l'estimateur d'état.

6. **Référence :** (i) R-4270-2024, pièce B-0011, p. 63, l. 25 à 32;

Préambule :

(i) « Depuis 2015, la moyenne des taux de pertes annuels est approximativement de 5,25 % avec un écart type de 0,1. Le Transporteur propose de mener une étude détaillée pour identifier les raisons de la fluctuation du taux de pertes si, pour une année spécifique, sa fluctuation varie de plus de 0,3 point de pourcentage par rapport au taux de transport établi à partir de la moyenne des trois dernières années et que le Transporteur n'est pas en mesure d'expliquer cette fluctuation. Le Transporteur pourrait alors, sans s'y restreindre et selon le cas, effectuer une mise à jour de l'étude expliquant et quantifiant les facteurs influençant le taux de pertes du réseau de transport. » (Nos soulignés)

Demande :

6.1 En lien avec la référence (i), veuillez expliquer pourquoi le Transporteur a retenu une variation de plus de 0,3 point de pourcentage et non une variation moindre?

7. **Référence :** (i) R-4270-2024, pièce B-0011, p. 43, l. 16 à 19;

Préambule :

(i) « De plus, le Transporteur n'identifie pas de projet pertinent qui nécessite une évaluation qualitative parmi les projets qui seront mis en service dans l'année à venir. Aussi, depuis le dernier dossier tarifaire, le Transporteur n'a mis en service aucun projet modifiant les injections ou le soutirage de puissance susceptible d'influencer le taux de pertes. » (Nos soulignés)

Demandes :

7.1 En lien avec la référence (i), veuillez indiquer, depuis le dernier dossier tarifaire, quels sont les projets qui ont été venus modifier les injections ou le soutirage de puissance dans le réseau de transport du Transporteur.

7.1.1. Veuillez indiquer pourquoi ces projets n'ont pas été jugés comme étant susceptibles d'influencer le taux de pertes de transport.

7.1.2. Veuillez indiquer quels facteurs ou critères ont été considérés pour effectuer cette détermination.