

Décision de la Régie D-2002-95

Audience relative à la modification des tarifs de transport d'électricité

Dossier de la Régie : R-3401-98

Dossier d'Hydro-Québec : S-24575/JL/NL

**OBSERVATIONS D'ÉNERGIE NB
CONCERNANT LES « TARIFS ET CONDITIONS
DU SERVICE DE TRANSPORT D'HYDRO-QUÉBEC »**

Énergie NB a plusieurs préoccupations concernant la conception et la mise en oeuvre du tarif du service de transport. Ces préoccupations sont pour la plupart à l'extérieur des paramètres de la présente discussion. Cela dit, en ce qui concerne la présente discussion, nos sujets d'inquiétude se rapportent aux articles 38.9 et 38.1.

L'article 38.9

Selon le texte révisé de cette disposition, TransÉnergie pourrait suspendre en tout temps le service auprès d'un détenteur d'une réservation d'un service de transport point à point ferme d'un an ou plus (long terme) afin de répondre au besoin d'utilisation de la capacité d'importation des interconnexions par Hydro-Québec Distribution en lui donnant un avis de 12 mois.

Ces modifications proposées par Hydro-Québec ne font pas partie de la décision D-2002-95 de la Régie. Elles ne devraient donc pas être acceptées. Qui plus est, elles ne devraient pas être acceptées pour les motifs suivants :

- Elles ont pour effet de créer un service de transport d'un type nouveau dont la caractéristique principale est le traitement préférentiel de la charge locale. Un tel service de transport n'existe nulle part en Amérique du Nord.
- Elles traitent de façon discriminatoire les clients du service de transport point à point ferme et ceux du réseau intégré au bénéfice des clients de la charge locale d'Hydro-Québec Distribution.
- Elles sont incompatibles avec la lettre et l'esprit des principes de réciprocité et de traitement comparable qui constituent le fondement des tarifs de transport ouverts en Amérique du Nord; elles sont incompatibles donc avec la lettre et l'esprit de l'ordonnance 888 de la FERC et avec le contrat modèle du service de transport.
- Elles ajoutent un risque d'affaires inacceptable à tout client du service de transport point à point ferme de long terme. Ce client croit qu'il obtient en contrepartie de sa signature au contrat une réservation d'un an ou plus d'un service de transport. En réalité, ce qu'il obtient c'est un contrat « roulant » de 12 mois.

Nouveau service de transport

Le fait de conférer à la charge locale le bénéfice de suspendre en tout temps et pour une durée indéterminée le service de transport point à point ferme d'un an ou plus constitue la création d'un nouveau service de transport. (Voir monsieur St-Onge, page 285, lignes 5 et 6; voir aussi page 291, ligne 1.)

Ce nouveau service n'est pas égal au service de transport point à point ferme de long terme, ni à celui du service de transport en réseau intégré. En effet, ce nouveau service de transport a un droit de priorité vis-à-vis du service de transport point à point ferme d'un an ou plus et du service de transport en réseau intégré. (Voir monsieur Bill Marshall, page 268, ligne 16 à la page 269, ligne 6 en référence à la pièce NB Power-1 à la page 14).

Une telle priorité de service en faveur de la charge locale est unique en Amérique du Nord. Aucun témoin n'a pu identifier un seul cas où des tarifs de transport en Amérique du Nord contiendraient une stipulation de cette nature. (Voir monsieur Bill Marshall, page 276, lignes 4 à 7; monsieur St-Onge, page 291, lignes 4 à 6; et monsieur Roberge, page 217, lignes 11 à 13, et page 329, ligne 26).

Hydro-Québec prétend avoir besoin de cette stipulation unique parce que le réseau n'est pas synchronisé avec les autres réseaux. (Voir monsieur Roberge, page 297, lignes 16 à 18).

Hydro-Québec reconnaît toutefois que les interconnexions affectent la quantité d'électricité disponible mais pas la qualité. De plus, Hydro-Québec reconnaît que la contribution des interconnexions à la fiabilité n'est pas fonction de la connexion synchrone mais des limitations des réseaux voisins du Québec. (Voir monsieur Roberge, page 320, ligne 2 et page 321, ligne 11.)

Énergie NB attire l'attention de la Régie sur le fait que le système ERCOT dans l'État du Texas n'est pas synchronisé avec les systèmes avoisinants.

Cela n'empêche pas ERCOT de fonctionner avec un tarif qui respecte le contrat modèle de la FERC; cela n'est pas une excuse pour créer un tarif qui accorde un traitement de faveur à la charge locale.

Il n'y a pas de raison pour qu'Hydro-Québec n'en fasse pas autant.

Traitement discriminatoire

Le nouveau service de transport créé pour la charge locale est discriminatoire peu importe la durée du préavis de suspension. Ce nouveau service n'est pas conforme au principe de l'accès ouvert et non discriminatoire au service de transport. Il traite la charge locale d'Hydro-Québec Distribution de façon préférentielle en comparaison avec le service de transport point à point ferme d'un an ou plus ou avec le service de transport en réseau intégré. (Voir monsieur St-Onge, page 289, lignes 8 à 11; monsieur Bill Marshall, page 269, lignes 24, et page 270, ligne 14.)

Réciprocité

L'ajout d'un nouveau type de service de transport qui discrimine en faveur de la charge locale est incompatible avec les principes de réciprocité et de traitement comparable qui constituent les assises philosophiques de l'ordonnance 888 et du contrat modèle de la FERC.

Nous soutenons que ces modifications sont inacceptables, qu'il s'agisse d'un tarif sur lequel la FERC a compétence ou non. Ce point de vue est aussi celui de NEG. (Voir monsieur St-Onge, page 288, lignes 17 à 24, et page 291, lignes 2 et 3.)

Risque commercial

La possibilité d'une suspension en tout temps et pour une durée indéterminée du service de transport point à point ferme d'un an ou plus augmente le niveau de risque du client de ce service.

Les projets de construction de centrales ont un horizon temporel considérable. Pour pouvoir réaliser leur plein potentiel, les projets de cette nature doivent pouvoir avoir accès aux marchés. Le fait que le service de transport point à point ferme de long terme ne soit pas disponible est un risque significatif pour le promoteur. Cela aura des effets défavorables sur le coût et la disponibilité des capitaux. (Voir monsieur St-Onge, page 286, lignes 1 à 3; monsieur Bill Marshall, page 270, ligne 24, et page 271, ligne 8).

Il faut également souligner le risque supplémentaire relié à l'accès réciproque aux marchés voisins. (Voir monsieur St-Onge, page 283, lignes 10 à 16, et page 288, lignes 25 et 26.)

Le fait que l'accès aux marchés pourrait être suspendu sera considéré par la communauté financière comme un risque que les éléments d'actifs du projet pourraient devenir des éléments d'actif non compétitifs.

Pour ces motifs, Énergie NB s'oppose à la rédaction de l'article 38.9.

Nous prétendons que ces modifications ne sont pas nécessaires pour protéger l'alimentation de la charge locale. L'article 14.2 du tarif donne à la charge locale et au service du réseau intégré un accès égal à des ressources autres que les ressources désignées. (Voir monsieur Bill Marshall, page 267, lignes 1 à 6, en référence à la pièce NB Power 1.)

Un tel service n'est pas limité à l'utilisation pour motif de fiabilité; il peut être utilisé pour avoir accès économiquement à de l'énergie pour remplacer des ressources désignées.

En cas de congestion, les ressources, qu'elles soient désignées ou non, peuvent être redirigées pour alimenter la charge locale. En cas d'urgence de nature électrique dans le réseau de transport, l'article 13.6 prévoit un niveau de protection pour la charge locale, celle-ci ne pouvant être réduite qu'en accord avec le principe du traitement non discriminatoire. Elle ne subira que sa part de réduction

Par conséquent, l'article 38.9 n'est pas nécessaire.

On peut envisager l'ajout d'une ressource externe qui nécessiterait une interconnexion supplémentaire soit la meilleure façon d'ajouter une ressource aux ressources désignées d'Hydro-Québec Distribution pour alimenter la charge locale; cela ne veut pas dire que l'article 38.9 soit nécessaire. La Régie a compétence pour approuver des contrats de cet ordre et le service de transport nécessaire pour avoir accès à cette ressource externe.

Les installations de transport peuvent être construites; le coût fera partie du tarif et les installations seront payées par tous les usagers des services de transport y compris les clients du service point à point. (Voir monsieur Bill Marshall, page 274, ligne 17, et la page 276, ligne 3).

L'article 38.1

Énergie NB soutient que les ressources d'Hydro-Québec Distribution devraient être énumérées de manière spécifique, pas de la manière « ouverte » proposée par TransÉnergie. Ces ressources devraient être énumérées dans une annexe.

Les ressources d'Hydro-Québec Distribution pour alimenter la charge locale comprennent plus que les centrales comme le laisse croire l'article 38.1

Il est nécessaire de désigner spécifiquement quelles sont les ressources d'Hydro-Québec Distribution afin de pouvoir déterminer l'ATC pour les autres services de transport.

Il ne s'agit pas seulement de déterminer l'ATC pour les services de transport fermes, point à point ou en réseau intégré, mais aussi pour les services non fermes et l'utilisation des interconnexions pour la charge locale et les clients du service en réseau intégré pour accéder aux ressources autres que les ressources désignées. (Voir monsieur Bill Marshall, page 269, lignes 8 à 17.)

Afin de clarifier ce point, il sera nécessaire de préciser à l'article 1 (a) de l'appendice C que les ressources dont on parle (à la page 155) sont les « ressources désignées ».

Ne pas exiger une désignation précise des ressources serait discriminatoire; cela traiterait la charge locale d'Hydro-Québec Distribution de façon préférentielle par rapport aux clients du service en réseau intégré qui sont obligés de désigner toutes les ressources.