

RÉGIE DE L'ÉNERGIE
Dossier R-3401-98
Tarifs et conditions

ARGUMENTATION DU RNCREQ
SUR
LA PROPOSITION DU TRANSPORTEUR

Montréal, le 25 novembre 2002

PRÉAMBULE

Dans le cadre de l'étude du dossier R-3401-98, Hydro-Québec « le Transporteur » a soumis pour approbation à la Régie de l'énergie le texte des tarifs et conditions du service de transport. Dans sa décision D-2002-95, la Régie a indiqué que ce texte contenait certaines omissions et nécessitait certains changements. Aux conclusions de la dite décision la Régie stipulait :

« ORDONNE au transporteur de soumettre à la Régie, pour approbation et décision finale, dans les 45 jours de la présente décision, une proposition de texte refondu des Tarifs et conditions du service de transport incorporant l'ensemble des décisions rendues par la Régie dans sa présente décision;

.....

RÉSERVE sa décision quant à l'approbation du texte refondu des Tarifs et conditions du service de transport; »

La Régie précisait également au texte de sa décision que :

« chaque article du texte adopté en vertu du Règlement 659 qui sera ainsi modifié devra faire l'objet d'une annotation en annexe au texte refondu indiquant les références précises au texte de la présente décision en exécution desquelles les modifications auront été apportées »

Par la suite un texte amendé des tarifs et conditions du service de transport fut déposé par le transporteur, commenté par les intervenants dont le RNCREQ , discuté en réunion technique et soumis de nouveaux aux intervenants.

Le 14 novembre 2002, la Régie tenait une audience sur la dernière proposition du texte des tarifs et conditions soumise par le transporteur. Lors de cette audience le RNCREQ a présenté en preuve le témoignage de l'expert Philip Raphals afin d'établir la pertinence pour la Régie d'ordonner des modifications supplémentaires sur cette dernière proposition.

INTRODUCTION

Le RNCREQ soumet respectueusement à la Régie que les dispositions traitant des sujets suivants ne devraient pas être acceptées par la Régie dans la forme et la teneur où le transporteur les a soumises. Le RNCREQ est d'avis que la Régie devrait ordonner la modification de ces dispositions pour les motifs plus amplement exposés ci-après (lors de l'audience par le témoignage de notre expert et reflétés dans sa preuve écrite.)

Le RNCREQ remet plus spécifiquement en cause les dispositions suivantes du texte des Tarifs et conditions et de ses annexes :

1. Les dispositions concernant les paiements requis du distributeur pour desservir la charge locale (les articles 1.27, 42.1 et 42.2);
2. Les dispositions concernant la désignation des ressources du distributeur (les articles 1.40.1, 37.1, 38.1);
3. Les dispositions concernant les rabais (Annexes 7 & 8, article 5);
4. Les dispositions concernant le délestage (article 41)
5. La désignation de Montréal (HQT), point de réception

COMMENTAIRES ET MODIFICATIONS SUGGÉRÉES

1. Les dispositions concernant les paiements requis du distributeur pour desservir la charge locale (les articles 1.27, 42.1 et 42.2);

Ces articles visent à assurer que le transporteur perçoive du distributeur un montant juste et raisonnable pour le service de la charge locale.

Or, les textes proposés par le transporteur n'offrent pas une efficacité optimale. Entre autre, lors de l'avènement de certaines situations, (ex. un client de charge locale opterait pour le service en réseau intégré) le transporteur se retrouverait selon l'appendice H avec un trop perçu et le distributeur avec une charge supérieure à celle que l'équité dicterait. Bien que le fait d'accorder un crédit semble régler le problème jusqu'à la tenue de la prochaine cause tarifaire, cette approche implique nécessairement une modification du texte des tarifs et conditions pour prendre en compte l'existence et les obligations des clients en réseau intégré. Or, la solution proposée dans la preuve déposée par le RNCREQ en est une de long terme, qui pourra s'adapter aux changements en intégrant la réalité de la charge locale et des réseaux intégrés.

Le RNCREQ recommande que la Régie ordonne au Transporteur d'adopter pour les articles 1.27, 42.1 et 42.2 les modifications suggérées par notre expert :

1.27 Part du ratio de charge : Rapport entre, d'une part, la charge annuelle du distributeur ou du client du service de transport en réseau intégré et, d'autre part, la charge annuelle du réseau de transport, calculées toutes deux conformément aux dispositions des articles 34.2 et 34.3 portant sur le service de transport en réseau intégré prévu à la partie III des présentes et de l'article 42.2 portant sur les conditions d'alimentation de la charge locale prévu à la partie IV des présentes.

42.1 Prix requis mensuel : À chaque mois, le distributeur doit payer le prix requis mensuel, lequel correspond au ~~un produit de sa part du ratio de charge par le~~ douzième (1/12) des revenus requis annuels du transporteur qui sont indiqués à l'appendice H des présentes, ~~moins tout montant payable au cours du mois par un client dont la charge était antérieurement comprise dans la charge locale du distributeur et qui a réservé, pour l'alimentation de cette charge, un service de transport en vertu de la Partie II ou de la Partie III des présentes et ce, jusqu'à ce que l'exclusion de cette charge de la charge locale du distributeur ait été prise en compte par la Régie dans l'établissement des tarifs de transport applicables en vertu des présentes.~~

42.2 Détermination de la charge annuelle du distributeur : Correspond à l'appel de puissance maximal annuel prévu du distributeur au cours de l'année civile pendant laquelle le service de transport est fourni¹.

Le transporteur s'est opposé à cette proposition en soulignant qu'elle ne réglait pas tous les problèmes dont celui qui subviendrait si un client de la charge locale, plutôt que de choisir un service en réseau intégré choisissait le service de point à point.

Le RNCREQ ne recommande pas de modifier le texte des tarifs et conditions pour couvrir cette éventualité très improbable, qui nécessiterait d'ailleurs d'autres amendements. Il serait pour ce cas réaliste et efficace d'attendre qu'il se produise avant d'opérer des changements ou de faire des modifications.

Il en va autrement pour ce qui est d'un transfert de la charge locale au réseau intégré puisque cette probabilité est non seulement réelle et réaliste mais elle est déjà prévue au texte des Tarifs et conditions. Nous estimons important que cette réalité soit prise en compte dès à présent ce qu'il est possible de faire avec la proposition de texte ci-haut mentionné. Il s'agit ni plus ni moins que de parfaire les règles applicables aux revenus requis afin de connaître dès à présent, avec le plus d'efficacité, d'équité possible, la charge financière du distributeur.

2. Les dispositions concernant la désignation des ressources du distributeur (les articles 1.40.1, 37.1, 38.1);

Dans un premier temps le RNCREQ est d'avis qu'il est important d'inclure la définition de ressources au texte même des tarifs et conditions. Nous notons que le distributeurs dans les modifications qu'il a soumises le 20 novembre 2002 propose un ajout à l'article 1.40.1

Dans un deuxième temps, la définition suggérée par Hydro-Québec dans ses commentaires et modifications, inclut dans la définition de ressource un contrat et un engagement ou obligation de vente (ex. le décret patrimonial). Or, il est inconcevable qu'un contrat, engagement, obligation de vente ou décret puisse en lui-même fournir énergie ou puissance. Ils ne peuvent que désigner la ou les ressources qui seront utilisées pour leur exécution. De fait si les ressources tangibles et physiques ne sont pas désignées, l'exécution des dits contrats, engagement, obligation de vente ou décret pourrait être mise en péril. Le transporteur a d'ailleurs lui-même indiqué :

¹ L'article 42.2, étant nouveau, les articles 42.2 et 42.3 de la proposition du transporteur devront être re-numérotés en conséquence (42.3 et 42.4).

Pour le transporteur, de savoir que la ressource est le décret patrimonial, ça fait un bout de chemin, mais ça ne dit pas tout. On doit en plus connaître les centrales.²

Il est donc clair que le transporteur pour opérer correctement a besoin de connaître plus que le contrat, l'engagement ou l'obligation de vente, mais la « véritable ressource », la ressource physique produisant l'énergie et la puissance.

Il serait donc adéquat d'exiger que le distributeur (via le producteur) obtienne la désignation de la véritable ressource i.e. la/les centrales.

À cet effet, nous vous référons au témoignage³ et à la preuve écrite⁴ de notre expert.

De plus la FERC a récemment émis un nouveau « NOPR ». Le nouveau contrat type pour le service de transport, qui une fois approuvé remplacera l'ordonnance 888, contient maintenant une définition du terme ressource.⁵ Cette définition est la suivante :

Resource : Either a Generator or a Load that can reliably adjust its electricity usage by some specified range and rate at a specific Withdrawal Point in response to Day-Ahead or Real-Time prices or by instruction by the Independent Transmission Provider.

Le "Generator" quand à lui est défini comme:

Generator :A facility capable of supplying Energy, capacity and /or Ancillary Services that are accessible to the Service Area.

Le RNCREQ recommande que la Régie ordonne au Transporteur d'inclure une définition du terme ressource dans le texte des Tarifs et conditions du service de transport et d'exclure de la définition de ressource les contrats, engagements ou obligation de vente.

² Audience du 14 novembre 2002, notes sténographiques, aux pages 301 et 302 ;

³ Audience du 14 novembre 2002, notes sténographiques, aux pages 216, 217,218 et 230 à 237 239;

⁴ expertise de Phillip Raphals en date du 5 novembre 2002 aux pages 3 à 14;

⁵ Notice of Proposed Rulemaking concerning Standard Market Design, émis par la FERC le 31 juillet 2002 , docket RM01-12-000;

Informations requises du distributeur

Les ressources électriques du Québec provenant essentiellement d'un réseau et d'installations hydroélectriques, il en découle des contraintes particulières pouvant affecter l'utilisation des ressources de production.

Ces contraintes sont par exemple :

- des restrictions d'opérations précisées dans les conditions des autorisations gouvernementales des centrales;
- des restrictions liées à la disponibilité d'eau, tenant compte du fait que les équipements hydrauliques sont généralement conçus avec un facteur d'utilisation inférieur à 100%;
- Toute autre restriction d'exploitation liée à la protection de l'environnement, tel les débits minimaux ou maximaux ou des limites à la vitesse à laquelle la production peut être modifiée (ramp rate);

Le RNCREQ croit qu'il serait opportun que le distributeur informe le producteur et lui transmette les informations relatives à ce type de restrictions, celles-ci pouvant affecter l'exploitation de ses ressources.

Le RNCREQ fait également sienne la recommandation de son expert à l'effet que la Régie devrait également recevoir ces informations qui sont requises par le transporteur.

Le RNCREQ recommande que l'article 37.1 soit modifié pour se lire comme suit :

37.1 Information requise annuellement du Distributeur : Le Distributeur doit fournir annuellement ou faire fournir, tous les renseignements prévus aux décisions, ordonnances; et règlements de la Régie, y compris, mais sans s'y limiter, ce qui suit. Une copie de ces informations doit être déposée également auprès de la Régie.

...

(iii) une description des ressources du distributeur (actuel et prévues sur 10 ans), devant inclure dans le cas de chaque ressource :

- la taille du groupe et la puissance provenant de ce groupe qui doit être désignée en tant que ressource du distributeur, incluant les ressources servant à la livraison de l'électricité patrimoniale;
- la puissance réactive (production et absorption) de tous les alternateurs;
- les restrictions d'exploitation;
- les périodes d'exploitation limitée, s'il en est, pendant toute l'année;

- les programmes d'entretien;
- le niveau de production minimum du groupe;
- le niveau d'exploitation normal du groupe;
- toute désignation de groupe dont la production doit être maintenue pour des raisons de fiabilité du réseau ou pour des raisons contractuelles;
- toute restriction d'exploitation reliée aux autorisations gouvernementales ;
- pour des centrales hydrauliques, toute autre restriction reliée à la disponibilité d'eau ou à la protection de l'environnement ;
- le coût de production variable approximatif (\$/MWh) pour les calculs de nouvelle répartition;
- les ententes régissant la vente et la livraison de puissance à un tiers à partir des installations de production situées dans la zone de réglage du transporteur, lorsqu'une partie seulement de la production du groupe est désignée en tant que ressource du distributeur ;
- la description de la puissance achetée qui est désignée comme ressource du distributeur, y compris la source d'approvisionnement, la localisation de la zone de réglage, les ententes de transport et le(s) point(s) de réception au réseau de transport du transporteur;

(iv) l'utilisation prévue de chacune des interconnexions du réseau du transporteur avec les réseaux voisins (actuelles et prévues sur 10 ans), en MW et en MWh, en période de pointe et hors-pointe, pour chacune des années visées

3. Les dispositions concernant les rabais (Annexes 7 & 8, article 5);

Notons que la seule politique de rabais qui soit en existence et en application est celle qui a été ordonnée par la Régie dans sa décision D-2002-95, soit :

En attendant l'approbation de la politique par la Régie, cette dernière ordonne au transporteur d'accorder un rabais de 25% sur toutes les transactions à court terme, et ce, dans un délai de 15 jours de la présente décision. (nos soulignés)⁶ .

La Régie en est venue à cette conclusion, après avoir clairement précisé que :

⁶ Décision D-2002-95 à la page 283, noter que la demande de révision du transporteur sur ce sujet a été refusée.

.. la Régie ne partage pas le point de vue du transporteur à l'effet que les éléments de sa politique de rabais ne doivent pas faire partie des « *Tarifs et conditions* ». Les modalités d'établissement et d'octroi de rabais à la clientèle du transporteur doivent, à des fins de transparence, faire partie des « *Tarifs et conditions* » relatifs à l'accès au réseau du transporteur par sa clientèle.⁷

et :

En outre, la Régie ne partage pas le point de vue du transporteur à l'effet que sa politique, qui prévoit le pouvoir d'accorder des rabais différents selon les chemins en fonction d'un différentiel de prix entre marchés, soit compatible avec le principe de l'uniformité territoriale de la tarification sur l'ensemble du réseau de transport.... En conséquence la Régie est d'avis qu'elle ne peut autoriser le transporteur à appliquer des rabais différenciés par chemin comme il le propose.⁸

Une première orientation doit être le respect du cadre juridique relatif à la fixation des tarifs et des conditions de transport, notamment en ce qui a trait à l'uniformité territoriale de la tarification sur l'ensemble du réseau de transport.

Deuxièmement, la rencontre de l'objectif de transparence. Il importe que tout client du réseau de transport pour le service de point à point à court terme puisse connaître de façon claire et prédéfinie les modalités et procédures d'octroi des rabais. ...

...la Régie considère essentiel que la procédure d'octroi des rabais prévoit la publication, dans un délai raisonnable, des offres de rabais du transporteur et, sans délais, des demandes de rabais de ses clients et les réponses du transporteur à celles-ci.⁹

Il ressort des extraits ci-haut mentionnés et de la décision D-2002-95 aux pages 280 à 283 que les modalités d'établissement et d'octroi de rabais à la clientèle du transporteur doivent à des fins de transparence, faire partie des « *Tarifs et conditions* » et devront répondre à certains critères précis.

La politique de rabais n'ayant toujours pas été approuvée, il est difficile voire impossible à l'heure actuelle remplir adéquatement cette ordonnance.

Toutefois, le texte soumis ne répond pas aux diverses prémisses imposées par la Régie dans sa décision. Entre autre les principes de l'uniformité territoriale, l'objectivité, la transparence, la non discrimination et l'utilisation de barème d'application générale ne sont ni reflétés ni pris en compte.

⁷ à la page 281 de la décision D-2002-95;

⁸ D-2002-95 à la page 282

⁹ aux pages 282 et 283 de la décision D-2002-95

Rappelons que le premier paragraphe de l'article 5 des annexes 7 et 8 a été refusé par la Régie dans sa décision D-2002-95 parce qu'il ne répondait pas à ses exigences. Malgré la décision de la Régie, cette disposition a été maintenue par le transporteur dans le nouveau texte des tarifs et condition. Elle doit en être retiré puisqu'elle ne peut et ne doit être applicable à l'heure actuelle ayant été refusé par la Régie. Son inclusion, à ce stade, ne peut que porter à confusion étant non pertinente et contraire à la décision rendue par la Régie.

De plus, le deuxième paragraphe ne reflète qu'une partie seulement de la décision de la Régie. Entre autre, la notion de court terme pour le rabais de 25% a été omis. De plus, il serait approprié de publiciser dans le texte des tarifs et conditions le fait que cette disposition n'est que transitoire et qu'elle sera modifiée dès qu'une nouvelle politique de rabais aura été approuvée par la Régie, puisque telle est l'ordonnance de la Régie et l'état de la politique de rabais à l'heure actuelle.

Le RNCREQ recommande que les articles 5 des annexes 7 et 8 soient modifiés pour se lire :

5) Un rabais de 25% sur le tarif maximal de court terme approuvé en vertu du Règlement 659 d'Hydro-Québec est affiché sur le site OASIS à compter du 15 mai 2002. Aucun autre rabais ne pourra être offert tant et aussi longtemps qu'une nouvelle politique de rabais n'aura pas été approuvée par la Régie de l'énergie.

4. Les dispositions concernant le délestage (article 41)

Dans la décision D-2002-95, la Régie a accepté les propositions du transporteur à l'effet que si une réduction de service devait avoir lieu, celle-ci devait se faire proportionnellement entre les clients de la charge locale de réseau intégré et de service de transport ferme de point à point.¹⁰

Les nouveaux articles 41.1 et 41.2 reflètent en partie cette décision et font références au délestage qui pourrait résulter d'une réduction de charge.

Le RNCREQ est toutefois d'avis qu'il serait important et utile d'ajouter au texte de ces articles afin de mieux refléter la décision de la Régie, de clarifier les implications de ces articles et de faciliter le rôle de surveillance de la Régie. Bien que les membres du NPCC soient informés des événements importants sur le réseau et que la Régie soit membre du NPCC,¹¹ la Régie et les consommateurs du Québec ne sont pas directement informés. L'accès à ces informations devrait être direct et donc transmise directement du transporteur à la Régie.

¹⁰ Décision D-2002-95 à la page 343;

¹¹ Volume des transcriptions sténographique de l'audience du 14 novembre page 116 lignes 26 ss et page 117

Le RNCREQ recommande que les articles 41.1 et 41.2 soient modifiés pour se lire comme suit :

41.1 Procédures : Le transporteur et le distributeur doivent établir des procédures de délestage et de charge et de réduction conformément à la convention d'exploitation du réseau dans le but de faire face aux incidents sur le réseau de transport. Toute réduction faite en vertu du présent article ne saurait faire de discrimination indue entre le service d'alimentation de la charge locale, le service en réseau intégré et les clients du service point à point ferme. Les parties mettront ces programmes en oeuvre pendant toute période où le transporteur déterminera qu'un incident est survenu sur le réseau et que ces procédures sont nécessaires pour pallier cet incident. Le transporteur avisera en temps opportun tous les autres clients en vertu de la Partie II et de la partie III des présentes et qui sont touchés par les réductions programmées. Chaque fois qu'un incident mène à des réductions auprès du distributeur ou des clients du service de point à point ferme, le transporteur fera rapport à la Régie en décrivant les points suivants :

- i) la nature et la cause de l'incident;
- ii) sa durée;
- iii) l'ampleur, la durée et la localisation de toute réduction de service imposée au distributeur;
- iv) l'ampleur et la durée de chaque réduction de service imposée aux clients de service de point à point ferme;

41.2 Contraintes de transport : Pendant toute période où le transporteur détermine qu'il existe une contrainte de transport sur le réseau de transport, et que cette contrainte peut compromettre la fiabilité du réseau du transporteur, le transporteur prendra toutes les mesures, conformes aux pratiques usuelles des services publics, raisonnablement nécessaires au maintien de la fiabilité de son réseau. Si le transporteur juge que la fiabilité du réseau de transport peut être maintenue par une nouvelle répartition des ressources, le transporteur entreprendra des procédures conformément à la convention d'exploitation du réseau afin d'effectuer une nouvelle répartition de toutes les ressources en fonction du moindre coût sans égard à la propriété de ces ressources. Concernant toutes les ressources désignées et non désignées alimentant les charges du distributeur, celui-ci transmettra au transporteur et en fera la mise à jour en tout temps selon les besoins, l'ordre de priorité selon lequel les ressources du distributeur seront affectées par les mesures mises en oeuvre par le transporteur pour pallier à une contrainte sur le réseau de transport, en déposant copie auprès de la Régie. Toute nouvelle répartition faite en vertu du présent article ne saurait faire de discrimination indue entre le service d'alimentation de la charge locale, le service en réseau intégré et les clients du service de point à point ferme qui acceptent de payer leur quote-part proportionnellement des frais de nouvelle répartition

conformément à l'article 13.6 des présentes. Chaque fois que le transporteur effectue une nouvelle répartition des ressources pour maintenir la fiabilité du réseau, il fera rapport à la Régie de l'énergie en décrivant les points suivants :

- i) la nature, la cause et la durée de la contrainte;
- ii) la nature de la répartition;
- iii) les coûts y étant reliés supportés par la charge locale, par les clients en réseau intégré et par les clients du service de point à point ferme et non ferme.

5. Désignation de Montréal (HQT), point de réception

Dans sa décision D-2002-95 la Régie a en « principe » accepté de permettre à HQP de désigner les réceptions de l'ensemble des ressources à sa disposition comme point de réception aux conventions de service de transport de point à point.

La Régie a toutefois spécifié clairement que cette disposition particulière pouvait être discriminatoire envers les autres clients du service de transport de point à point et que « cette façon de procéder ne doit en aucun cas être discriminatoire envers les autres utilisateurs du service de transport de point à point »¹².

La Régie concluait de la manière suivante :

Par conséquent, la Régie ordonne au transporteur de permettre à tous les clients du service de transport de point à point de désigner, aux conventions de services, HQT comme point de réception d'une manière identique à ce qui est permis au client Groupe Production Hydro-Québec et d'informer les clients à cet effet sur son site OASIS.

Pour les fins d'exploitation et de programmation du réseau de transport, le transporteur pourra demander aux clients de préciser le(s) point(s) de réception physique(s).

...

La Régie ordonne au transporteur de modifier le document « *Tarifs et conditions* » afin de refléter l'autorisation d'utiliser Montréal (HQT) comme point de réception. Les « *Tarifs et conditions* » devront également refléter la façon de calculer les capacités aux fins de la facturation lorsque le point HQT est utilisé comme point de réception. Les modifications demandées permettront, selon la

¹² Décision D-2002-95 à la page 325;

Régie, d'assurer la transparence et l'absence de discrimination de cette pratique commerciale.

Or il nous appert que le principe, voulant qu'il y ait absence de discrimination, ne soit pas respecté dans la proposition d'Hydro-Québec et les explications données lors de l'audience ne viennent que confirmer cet état de fait.

Il ressort clairement des explications données par le témoin d'Hydro-Québec que si un client de point à point veut se garantir, plus d'un chemin ou plus d'une ressource, il devra réserver les deux chemins et payer pour ces deux réservations vers HQT¹³.

Q. Mais s'il veut être absolument certain qu'il va être complètement libre d'utiliser un ou l'autre, il faut qu'il réserve sur les deux, selon ce que vous venez de me dire?

R. S'il veut une garantie totale, assurée, pour les x prochains mois ou, sur les deux chemins, à la limite, oui, ça serait ça, il faudrait qu'il réserve deux chemins différents.

Q. Et s'il fait ça, est-ce qu'il va être facturé deux fois ou une fois?

R. Ah, il va être facturé deux fois.

Dans aucun cas Hydro-Québec Production n'a-t-elle cette obligation ou ne fait-elle face à la possibilité d'être facturé 2 fois.

Une révision de ces principes tel que proposée par Hydro-Québec s'impose donc afin d'assurer un traitement non discriminatoire entre tous les clients de point à point du transporteur.

Le RNCREQ recommande que les dispositions relatives au point de réception (HQT) Montréal soient modifiées afin de refléter la décision de la Régie et de garantir un traitement non discriminatoire de tous les utilisateurs du service de point à point.

CONCLUSION

Le RNCREQ reconnaît qu'un travail d'amélioration important a été fait au niveau du texte des Tarifs et conditions du service de transport afin de répondre aux exigences et demandes de la Régie dans ses décisions.

Nous devons toutefois souligner que les modifications que nous recommandons dans le présent dossier sont nécessaires afin que le texte soit conforme aux décisions de la Régie.

¹³ Notes sténographiques audiences du 14 novembre 2002, pages 127;

Nous demandons donc à la Régie d'ordonner au transporteur de procéder à ces modifications avant que ne puisse être approuvé le texte final des Tarifs et conditions.

Nous demandons également à la Régie de reconnaître que l'intervention du RNCREQ en l'instance a été utile et pertinente à la Régie et d'ordonner au distributeur le paiement de nos frais.

Le tout respectueusement soumis

Montréal le 25 novembre 2002

Me Hélène Sicard
Procureur du RNCREQ.

