

**Demande révisée relative à la modification des
tarifs de transport d'électricité**

Dossier R-3401-98

Argumentation d'Hydro-Québec

9 août 2001

A

Hydro-Québec
Requête R-3401-98

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

HYDRO-QUÉBEC,

NO. : R-3401-98

Demanderesse

et

**ACTION RÉSEAU
CONSOMMATEUR et
FÉDÉRATION DES
ASSOCIATIONS
COOPÉRATIVES D'ÉCONOMIE
FAMILIALE DU QUÉBEC
("ARC/FACEF"),**

**ASSOCIATION COOPÉRATIVE
D'ÉCONOMIE FAMILIALE DE
QUÉBEC ("ACEF DE
QUÉBEC"),**

**ASSOCIATION DE
L'INDUSTRIE ÉLECTRIQUE DU
QUÉBEC ("AIEQ"),**

**ASSOCIATION DES
CONSTRUCTEURS DE
ROUTES ET GRANDS
TRAVAUX DU QUÉBEC
("ACRGQTQ"),**

**ASSOCIATION DES
REDISTRIBUTEURS
D'ÉLECTRICITÉ DU QUÉBEC
("AREQ"),**

**CENTRE D'ÉTUDES
RÉGLEMENTAIRES DU
QUÉBEC ("CERQ"),**

**ASSOCIATION QUÉBÉCOISE
DES CONSOMMATEURS
INDUSTRIELS D'ÉLECTRICITÉ,
ASSOCIATION DES
INDUSTRIES FORESTIÈRES
DU QUÉBEC LTÉE et
ASSOCIATION QUÉBÉCOISE
DE LA PRODUCTION DE
L'ÉNERGIE RENOUVELABLE
("Coalition industrielle"),**

**S.T.O.P. et STRATÉGIES
ÉNERGÉTIQUES ("STOP/SÉ"),**

**GAZODUC TRANS QUÉBEC &
MARITIMES INC. ("GAZODUC
TQM"),**

**GROUPE DE RECHERCHE
APPLIQUÉE EN
MACROÉCOLOGIE et UNION
POUR LE DÉVELOPPEMENT
DURABLE ("GRAME/UDD"),**

**NEW YORK POWER
AUTHORITY ("NYPA"),**

**ONTARIO POWER
GENERATION ("OPG"),**

**OPTION CONSOMMATEURS
("OC"),**

**REGROUPEMENT DES
ORGANISMES
ENVIRONNEMENTAUX EN
ÉNERGIE ("ROEE"),**

**REGROUPEMENT NATIONAL
DES CONSEILS RÉGIONAUX
DE L'ENVIRONNEMENT DU
QUÉBEC ("RNCREQ"),**

**SOCIÉTÉ EN COMMANDITE
GAZ MÉTROPOLITAIN
("SCGM"),**

Intervenants

ARGUMENTATION D'HYDRO-QUÉBEC

DEMANDE RÉVISÉE RELATIVE À LA MODIFICATION DES TARIFS DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ

[Articles 31, 48, 49, 50 et 51 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*,
(L.R.Q., chapitre R-6.01) et
articles 2, 6, 10, 11, 12, 13 et 55 de la *Loi modifiant la Loi sur la Régie de
l'énergie*
et d'autres dispositions législatives
(2000, chapitre 22)]

TABLE DES MATIÈRES

I.	LE CONTEXTE QUÉBÉCOIS_	2
	A. L'ouverture des marchés	3
	B. Particularités du secteur électrique québécois	7
II.	LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE_	11
	A. La détermination du prix unitaire moyen du transport	11
	B. La demande visant l'établissement des principes réglementaires	12
	C. La demande révisée du transporteur	13
	a) La reprise du dossier R-3401-98	13
	b) L'encadrement législatif	14
III.	DEMANDES ET ARGUMENTATION	29
	THÈME 1 : CONTEXTE	29
	1.1 Le modèle TransÉnergie	29
	1.2 La séparation fonctionnelle	33
	1.3 Les indicateurs de performance	39
	1.3.1 Le contrôle des charges d'exploitation	40
	1.3.2 La satisfaction de la clientèle du réseau de transport	43
	1.3.3 La fiabilité du réseau de transport	46
	1.3.4 L'optimisation de l'exploitation du réseau de transport	48

1.3.5	Les responsabilités sociales et environnementales de TransÉnergie incluant celles en matière de santé et de sécurité de la personne	49
-------	---	----

THÈME 2 : PRÉVISIONS DES BESOINS ET RÉSEAU DE TRANSPORT	52
--	-----------

2.1 La prévision de la demande pour la charge locale	52
---	-----------

2.2 Le réseau de transport	54
---	-----------

2.2.1 Les frontières du réseau de transport	54
---	----

2.2.2 L'intégration du réseau de transport	54
--	----

2.2.3 Conception du réseau pour la pointe	57
---	----

2.2.4 Les équipements d'interconnexions	59
---	----

THÈME 3 : STRUCTURE DE CAPITAL ET TAUX DE RENDEMENT --	67
---	-----------

3.1 La politique financière	67
--	-----------

3.1.1 Structure de capital présumée	71
---	----

3.1.2 Coût de la dette en gestion intégrée	75
--	----

3.1.3 Garantie gouvernementale de la dette	77
--	----

3.1.4 Taux de rendement des capitaux propres et coût en capital--	79
---	----

3.2 Coût prospectif du capital	89
---	-----------

THÈME 4 : REVENUS REQUIS	91
---------------------------------------	-----------

4.1 Détermination du revenu requis	91
---	-----------

4.2 Principes et conventions comptables	93
--	-----------

4.3	Base de tarification -----	98
4.4.	Dépenses nécessaires à la prestation du service -----	102
4.5	Activités réglementées et non réglementées -----	118
4.6	Réglementation incitative -----	122
4.7	Comptes de nivellement -----	124
 THÈME 5 : TARIFICATION DE TRANSPORT -----		125
5.1	Établissement des tarifs de transport -----	125
5.1.1	Tarifification uniforme -----	125
5.1.2	Méthode d'établissement des tarifs de transport -----	135
5.2	Grille tarifaire et facturation des services de transport ----	142
5.3	Ajouts au réseau de transport -----	151
5.4	Conditions de sortie et de retour des réseaux municipaux	157
5.5	Services complémentaires -----	158
5.6	Perte de transport -----	159
 THÈME 6 : COMMERCIALISATION -----		163
6.1	Commercialisation de la capacité de transport -----	163
6.2	Contrat du service de transport -----	173
6.3	Desserte de la charge locale -----	179

IV.	ARGUMENTATIONS COMPLÉMENTAIRES -----	183
A.	Ordonnance provisoire/ordonnance définitive -----	183
B.	Facturation rétroactive -----	184
C.	Fermeture réglementaire -----	186
D.	Discrétion pour offrir des rabais -----	192
V.	CONCLUSION -----	195

I. LE CONTEXTE QUÉBÉCOIS

La présente audience publique R-3401-98 est menée afin que la Régie modifie les tarifs et les conditions du service de transport d'électricité d'Hydro-Québec suivant la proposition qui lui a été faite par le transporteur d'électricité. Il s'agit de la toute première cause tarifaire en matière d'électricité dont la Régie de l'énergie («la Régie») est saisie depuis sa création en décembre 1996 par l'adoption de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ («la *Loi sur la Régie*»).

Auparavant, les tarifs d'électricité, c'est à dire ceux qu'Hydro-Québec pouvait exiger des différentes catégories de consommateurs québécois, étaient fixés, conformément à sa loi constitutive², par règlement de la société approuvé par le gouvernement, souvent après examen en commission parlementaire.

Conformément à la *Politique énergétique du Québec* («la *Politique énergétique* »)³, rendue publique par le gouvernement en novembre 1996, le gouvernement a ouvert la possibilité que des activités de transit se développent sur le réseau d'Hydro-Québec et a confié à la Régie la responsabilité d'en contrôler les tarifs⁴.

Tant la *Politique énergétique*, qu'Hydro-Québec elle-même ainsi que la Régie reconnaissent le mouvement de déréglementation et de restructuration que connaît le secteur électrique nord-américain.

1 L.R.Q., c. R-6.01, adoptée par l'Assemblée nationale le 19 décembre 1996 et sanctionnée le 23 décembre suivant.

2 *Loi sur Hydro-Québec*, L.R.Q., c. H-5.

3 *L'énergie au service du Québec – Une perspective de développement durable*, Politique énergétique du gouvernement du Québec, Ministère des Ressources naturelles, novembre 1996.

4 *Ibid.*, page 23.

En retour, nul ne doit ignorer les caractéristiques fondamentales et particulières du contexte québécois dans lequel Hydro-Québec a été créée, s'est développée et continue d'évoluer.

Hydro-Québec est d'avis que la réglementation économique de ses activités de transport d'électricité doit refléter les nouvelles réalités du contexte énergétique nord-américain marquées par l'ouverture des marchés, la déréglementation de la production de même que l'accès libre et non discriminatoire au transit d'électricité, tout en reconnaissant les particularités du secteur électrique québécois et la spécificité d'Hydro-Québec.

A. L'OUVERTURE DES MARCHÉS

Le mouvement vers la libéralisation des marchés de l'électricité entamé en Amérique du Nord⁵ et, plus particulièrement dans les états du Nord-Est américain, et l'accès libre des entreprises de services publics aux réseaux de transport que cela requiert⁶ sont deux réalités nouvelles qui ont déjà été généralement reconnues au Québec.

Ainsi, dès le 11 décembre 1996, le gouvernement du Québec avait pris le décret no 1559-96⁷ qui approuvait le *Règlement numéro 652 d'Hydro-Québec sur les conditions et les tarifs du service de transport en gros de l'électricité* (« le *Règlement numéro 652* ») qui y était annexé. Ce *Règlement numéro 652* s'appliquait au service de transport de point à point pour la vente de l'électricité en vue de la revente vers des marchés situés hors du Québec par

5 Voir, *inter alia*, l'*Energy Policy Act de 1992*, Pub. L. No. 102-486, 106 Stat. 2776 (1992), codified at, among other places, 15 U.S.C. § 79z-5a and 16 U.S.C. §§ 796 (22-25), 824j-l.

6 Voir Order No. 888-A, 62 Fed. Reg. 12,274 (1997), *FERC Stats. & Regs.* § 31,048 (1997), pages 10 and 11.

7 (1996) G.O., 7387.

le réseau de transport de l'électricité d'Hydro-Québec. Par la prise de ce décret, le gouvernement du Québec établissait le principe du libre transit de l'électricité de gros sur le réseau de transport d'Hydro-Québec.

Par la suite, en date du 5 mars 1997, le gouvernement du Québec a pris le décret 276-97⁸ par lequel il a abrogé le *Règlement numéro 652* pour le remplacer par le *Règlement numéro 659 sur les conditions et les tarifs du service de transport pour l'accessibilité à son réseau* (« le *Règlement numéro 659* »).

Par ce nouveau décret, Hydro-Québec était dotée du contrat du service de transport d'Hydro-Québec pour l'accessibilité à son réseau («le *Contrat du service de transport*») qui reflétait, en grande partie, le tarif pro forma que la Federal Energy Regulatory Commission («*FERC*»), des États-Unis, avait proposé par sa décision 888⁹ du 24 avril 1996 visant à promouvoir la concurrence dans les marchés de gros de l'électricité par le biais de l'accès ouvert et non-discriminatoire au service de transport de l'électricité par les services publics telle que confirmée par la décision 888-A¹⁰ rendue le 4 mars 1997.

8 (1997) G.O., 1248.

9 Voir **Promoting Wholesale Competition Through Open Access Non-Discriminatory Transmission Services by Public Utilities and Recovery of Stranded Costs by Public Utilities and Transmitting Utilities**, Order No. 888, 61 Fed. Reg. 21,540 (1996).

10 Voir **Promoting Wholesale Competition Through Open Access Non-Discriminatory Transmission Services by Public Utilities and Recovery of Stranded Costs by Public Utilities and Transmitting Utilities**, order on rehearing, Order No. 888-A, 62 Fed. Reg. 12,274 (1997).

De son côté, la Régie, par sa décision D-2000-102 rendue le 2 juin 2001, a précisé qu'elle ne comptait pas remettre en question ni l'opportunité pour Hydro-Québec de participer à l'ouverture des marchés américains de l'électricité dans le cadre de la présente cause ni l'adoption du *Règlement numéro 652*¹¹.

Hydro-Québec est d'avis que la Régie ne devrait, non plus, remettre en question l'adoption du *Règlement 659* sur les conditions et les tarifs du service de transport pour l'accessibilité à son réseau, le successeur du *Règlement numéro 652*.

Par ailleurs, bien que le transporteur ait cru opportun de s'inspirer grandement du tarif *pro forma* de *FERC* pour son contrat de transport d'électricité, celui-ci est entièrement et exclusivement sous la juridiction de la Régie, comme l'a reconnu *FERC* elle-même dans sa décision 888-A précitée¹² ainsi que dans sa décision *Order No. 2000* du 20 décembre 1999 portant sur les organisations régionales de transport ou «*RTO*»¹³ où, à la page 597, il est réitéré ce qui suit :

«[...] Moreover, we re-emphasize that our Rule does not affect the authorities of Canadian government entities to approve prices and other terms and conditions of transmission service provided over any transmission facilities located in Canada.»

11 Décision D-2000-102, 2 juin 2000, page 26.

12 Voir note 10, *supra*.

13 Voir **Regional Transmission Organizations**, , Order No. 2000, 89 FERC ¶61,285 (20 December 1999).

Le présent contrat de transport d'électricité d'Hydro-Québec a été simplement déposé auprès de *FERC* au soutien de la demande de H.Q. Energy Services (U.S.) Inc., une filiale d'Hydro-Québec, afin d'obtenir un statut de négociant sur le marché de gros de l'électricité aux États-Unis¹⁴.

Hydro-Québec ne partage pas les sérieuses préoccupations que certains intervenants ont fait valoir à la Régie quant à la conformité des termes et conditions du service de transport à toutes les décisions et politiques de *FERC* en matière d'ouverture des marchés et de transport d'électricité aux États-Unis.

Hydro-Québec est consciente, comme la Régie d'ailleurs, qu'il serait préférable que les termes et conditions de son service de transport d'électricité satisfassent aux conditions de réciprocité de *FERC* et le transporteur d'électricité est convaincu que ses présentes propositions à la Régie lui permettront de continuer à le faire. *FERC*, dans sa décision 888-A précitée¹⁵, à la page 32, Partie II, s'était prononcé comme suit à cet égard :

«[...] However, consistent with the approach we have taken in other contexts involving foreign utilities seeking to transact in United States electricity markets, we are amenable to a variety of approaches for Canadian utilities to meet the reciprocity condition.^{354/}

^{354/} In recent cases involving the mitigation of transmission market power of Canadian utilities that are affiliates of power marketers that seek to sell power at market-based rates in the United States, the Commission has explicitly acknowledge the sovereign authority of Canadian governments over Canadian entities and has said that we will be "amenable to a variety of approaches" for foreign utilities to mitigate transmission market power. *British Columbia Power Exchange Corporation*, 78 *FERC* • 61,024 (1997); accord, *TransAlta Enterprises Corporation*, 75 *FERC* • 61,268 (1996) and *Alliance Energy Partnership*, 73 *FERC* • 61,019 (1995).»

14 Voir copie de la lettre que les procureurs américains de H.Q. Energy Services (U.S.) Inc., les avocats LeBoeuf, Lamb, Greene & MacRae, ont déposée auprès de la *FERC*, en date du 5 mars 1997, et produite au dossier de la présente cause R-3401-98 comme Annexe A au Mémoire de la Coalition industrielle, pièce Coalition 1, Document 1.

15 Voir note 10, *supra*.

B. PARTICULARITÉS DU SECTEUR ÉLECTRIQUE QUÉBÉCOIS

La Régie doit être consciente, dans sa réglementation du transporteur d'électricité, non seulement du nouveau contexte nord-américain décrit ci-haut mais aussi, et principalement, des caractéristiques bien particulières du marché québécois de l'électricité que la demanderesse a rappelées tant dans sa preuve écrite que dans les présentations orales de ses témoins.

Ces particularités découlent, en grande partie, des choix économiques, sociaux et politiques qui ont été faits au Québec, presque depuis l'avènement de l'électricité, et la *Politique énergétique* du gouvernement¹⁶ en fait d'ailleurs état.

Premièrement, la production électrique québécoise est presque exclusivement de source hydroélectrique et le Québec est actuellement le troisième plus grand producteur d'hydroélectricité au monde¹⁷.

Le développement de la production électrique au Québec a été rendu possible par l'existence de ressources hydrauliques importantes qui ont pu être exploitées de façon rentable. Toutefois, une grande partie de ces ressources hydrauliques se trouvent dans le nord et l'est du territoire québécois, éloignées des centres de consommation, dans le sud du Québec, le long du Saint-Laurent, ainsi que des marchés d'exportation aux États-Unis, encore plus au sud.

Ce grand potentiel hydroélectrique aménageable économiquement a contribué à la compétitivité des prix de l'électricité au Québec et à son développement industriel tout en favorisant l'exportation des surplus de production. Par ailleurs, l'éloignement des grandes ressources hydrauliques

16 Voir note 3, *supra*.

17 Op. cit., note 3, page 39.

a requis des infrastructures de transport d'électricité plus imposantes et coûteuses que si la production électrique avait été d'autres sources aménageables près des centres de consommation telles la production nucléaire ou thermique¹⁸.

Cet éloignement des ressources hydrauliques a contribué non seulement à l'ampleur et à l'étendue du réseau de transport d'électricité d'Hydro-Québec mais aussi à la particularité de ses caractéristiques techniques. La majorité des grandes lignes de transport ont été conçues à 735 kV, pour un climat froid et rigoureux et complétées par des nombreux équipements de protection et de fiabilité¹⁹.

Ce choix d'une filière hydroélectrique a également eu pour conséquence la construction d'interconnexions avec les réseaux voisins pour pallier aux risques liés à l'hydraulicité ainsi qu'à la demande de pointe et sécuriser l'approvisionnement des clients québécois, tant en énergie qu'en puissance²⁰. Les interconnexions ont même servi à remplacer des installations de production qu'il aurait autrement fallu construire²¹. Enfin, ces interconnexions avec les réseaux voisins sont optimisées, en période de surplus énergétiques, en servant aux activités d'exportation souhaitées par le gouvernement²², tel que plus amplement expliqué à la section 2.2.3 ci-après.

Les coûts totaux du réseau de transport d'électricité d'Hydro-Québec reflètent en conséquence cette première grande réalité québécoise.

Comme autre réalité du secteur électrique québécois, il faut mentionner que seul le marché de gros est présentement ouvert au Québec.

18 Notes sténographiques, vol. 5, page 49.

19 Notes sténographiques, vol. 5, page 178 et vol. 8, pages 39 et 207 et pièce HQT-3, Document 1.

20 Notes sténographiques, vol. 9, pages 168 à 171.

21 ntre autres, HQT-2, Document 2.2.2.

22 Notes sténographiques, vol. 9, pages 166 à 171.

Pour l'instant, Hydro-Québec, les réseaux municipaux existants et la Coopérative régionale d'électricité de Saint-Jean-Baptiste de Rouville conservent leur monopole de distribution sur leurs territoires respectifs et le gouvernement n'entend pas modifier leurs droits²³.

Ainsi, la *Loi sur la Régie*, à son article 62, confirme le droit exclusif de distribution d'Hydro-Québec sur l'ensemble du territoire du Québec, à l'exclusion des territoires desservis par un distributeur exploitant un système municipal ou un système privé d'électricité et par la coopérative, 13 mai 1997, date d'entrée en vigueur de cet article de loi.

Outre l'article 167 de la *Loi sur la Régie* qui prévoit la possibilité de la mise sur pied, sur demande du gouvernement et suite à une proposition d'Hydro-Québec, d'un projet pilote permettant à certains consommateurs de s'approvisionner en électricité auprès d'un fournisseur de leur choix, il n'y a pas ouverture du marché de détail au Québec.

Il s'agit là d'une autre particularité du contexte dans lequel évolue le transporteur d'électricité québécois et qui le distingue des autres transporteurs nord-américains auxquels certains intervenants ont voulu le comparer²⁴.

Non seulement, il n'y a pas, au Québec, ouverture du marché de détail mais, pour l'instant, tant que les volumes annuels de consommation des marchés québécois n'excéderont pas 165 térawattheures, les prix de l'électricité pour chaque catégorie de consommateurs sont fixés par la *Loi sur la Régie*²⁵.

23 Politique énergétique du Québec, op. cit., note 3, page 56.

24 Par exemple, le Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec, Ontario Power Generation, Énergie Nouveau-Brunswick et National Energy Group.

25 *Loi sur la Régie de l'énergie* telle que modifiée par le Projet de loi 116, voir note, *infra*, article 52.2.

De plus, au Québec, les approvisionnements en électricité pour le marché interne demeureront centralisés chez le distributeur qui, pour ses besoins au-delà de l'électricité patrimoniale, procédera à satisfaire l'ensemble de ses besoins par voie d'appels d'offres tel que prévu à la *Loi sur la Régie*²⁶. Donc, le transporteur d'électricité québécois n'évolue pas dans un contexte de bourse de l'énergie ou de «pool d'achat» auquel adhèreraient plusieurs distributeurs et plusieurs producteurs en concurrence ; contexte non-québécois qui est la toile de fond de plusieurs commentaires et recommandations des intervenants ou de leurs experts.

Enfin, rappelons que TransÉnergie est constituée selon le modèle «*Transco*» tel qu'il a été amplement décrit, aux audiences, par les témoins du transporteur d'électricité dont son président, Jacques Régis²⁷, et qu'il n'est donc pas nécessairement approprié ou utile de comparer sa manière d'opérer avec celles des entités qui gèrent également des marchés de l'électricité tel le Independent Market Operator («*IMO*») de l'Ontario ou le Independent System Operator («*ISO*») de New York ou qui visent former éventuellement des *RTOs*.

26 Ibid., article 74.1.

27 Notes sténographiques, vol. 5, pages 124 à 129.

II. LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

A. LA DÉTERMINATION DU PRIX UNITAIRE MOYEN DU TRANSPORT

Par sa demande tarifaire initiale, Hydro-Québec entendait non seulement faire modifier les tarifs et, possiblement les conditions, du service de transport qui avaient été arrêtés par le *Règlement 659* mais elle désirait aussi faire établir le prix unitaire moyen du transport devant servir à calculer le prix de la fourniture.

Conformément au premier alinéa de l'article 167 de la *Loi sur la Régie* telle qu'elle était alors²⁸, Hydro-Québec avait déposé auprès de la Régie, dans le dossier R-3398-98, en date du 20 février 1998, une proposition visant la détermination des modalités d'établissement et d'implantation des tarifs de fourniture d'électricité au Québec.

Hydro-Québec proposait que la production d'électricité soit réglementée sur la base du prix de la production déjà compris dans les tarifs actuels. Ce prix initial de la fourniture devait être déterminé à l'aide d'une formule tarifaire qui consistait, dans une première étape, à déduire la composante transport du tarif L (haute tension) applicable au 1er mai 1998. La résultante était le prix de la production correspondant au prix initial d'acquisition de la fourniture d'électricité.

La détermination du niveau approprié de la composante transport à retrancher du tarif L (haute tension) constituait donc le premier volet de la demande sur le transport initialement déposée le 1er mai 1998.

28 «167. Sur proposition d'Hydro-Québec, la Régie doit, dans les six mois de l'entrée en vigueur du présent article, donner son avis au gouvernement sur les modalités d'établissement et d'implantation des tarifs de fourniture d'électricité pour un consommateur ou une catégorie de consommateurs visés à l'article 52.»

Toutefois, les modalités d'établissement et d'implantation des tarifs de fourniture d'électricité proposées par Hydro-Québec n'ont pas été retenues et la détermination du prix unitaire moyen du transport devant servir à calculer le prix de la fourniture n'aura jamais été faite. D'ailleurs, comme la Régie en avait pris acte par sa décision D-2000-102 dans le présent dossier, Hydro-Québec s'était engagée lors de la rencontre préparatoire des 12 et 13 avril 2000 à faire connaître sa position, lors de la mise à jour du dossier tarifaire, à l'égard de cet aspect de la demande initiale²⁹.

Conséquemment, la demande révisée qu'Hydro-Québec a déposé auprès de la Régie, dans le présent dossier, en date du 15 août 2000, ne visait que la modification des tarifs de transport d'électricité et ne comportait plus aucune mention du prix unitaire moyen du transport ou toute autre conclusion concernant le prix de fourniture de l'électricité.

B. LA DEMANDE VISANT L'ÉTABLISSEMENT DES PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES

Dès le dépôt de sa demande tarifaire initiale, soit le 8 mai 1998, Hydro-Québec a demandé, par lettre, à la Régie, qu'elle énonce, conformément au paragraphe 3° de l'article 32 de la *Loi sur la Régie* et préalablement à l'audition de la demande initiale relative à la détermination du prix unitaire moyen du transport et à la modification des tarifs de transport d'électricité, sept (7) principes généraux pour la détermination et l'application des tarifs à être fixés.

29 Décision D-2000-102, 2 juin 2000, page 27.

Suite aux audiences publiques qui ont été tenues dans le dossier R-3405-98, la Régie a énoncé, dans sa décision D-99-120 rendue le 16 juillet 1999, les principes généraux pour la fixation des tarifs de transport d'électricité suivants :

- l'établissement des tarifs de transport d'Hydro-Québec sur la base d'une année témoin projetée;
- l'établissement de la base de tarification et de la structure de capital selon la méthode de la moyenne de 13 soldes mensuels consécutifs;
- l'utilisation d'une année témoin et d'une année tarifaire débutant au 1^{er} janvier, pour la fixation des tarifs de transport;
- la primauté de la *Loi sur la Régie* comme critère d'identification des activités réglementées et non réglementées et, l'utilisation de la méthode du coût complet, comme règle générale, en ce qui concerne les critères de séparation.

Conformément à cette décision D-99-120 de même qu'aux instructions données par la Régie dans le présent dossier, par sa décision D-2000-102³⁰, Hydro-Québec a préparé sa demande révisée en se conformant aux principes généraux retenus par la Régie.

C. LA DEMANDE RÉVISÉE DU TRANSPORTEUR

a) La reprise du dossier R-3401-98

La décision sur les principes réglementaires étant rendue, la Régie a émis, le 18 novembre 1999, sa décision procédurale D-99-205 dans le dossier R-3401-98 par laquelle elle annonce son intention de traiter la demande

30 Décision D-2000-102, 2 juin 2000, page 19.

tarifaire du transporteur d'électricité en deux phases : une première phase comprenant trois séances d'information qui ont effectivement eu lieu les 15 février et 1er et 15 mars 2000, et une deuxième phase, l'audience publique, devant débiter par une rencontre préparatoire, le 12 avril 2000, portant notamment sur les questions à débattre dans la cause et sur les documents et les informations à fournir en support à la demande. Hydro-Québec devait déposer une demande amendée pour le 4 juillet 2000.

Suite à la rencontre préparatoire qui eut lieu les 12 et 13 avril 2000, la Régie rend, le 2 juin 2000, sa décision D-2000-102 par laquelle elle ordonne à Hydro-Québec d'amender sa demande tarifaire et de présenter sa preuve de façon à traiter la liste des questions à débattre apparaissant à l'annexe 1 de la décision et de façon à respecter les opinions de la Régie sur les informations et documents à produire. Il est également ordonné à Hydro-Québec de déposer sa demande tarifaire amendée pour le 15 août 2000.

b) L'encadrement législatif

Avant qu'Hydro-Québec ne dépose sa demande révisée, l'Assemblée nationale adopte, le 16 juin 2000, la Loi modifiant la *Loi sur la Régie de l'énergie et d'autres dispositions législatives*³¹ («le *Projet de loi 116*») qui aura un impact certain sur la cause tarifaire du transporteur d'électricité.

Entre autres dispositions, plus particulièrement pour le transporteur d'électricité, le *Projet de loi 116* précise la définition de réseau de transport qui se lit maintenant comme suit, à l'article 2 de la *Loi sur la Régie*, telle qu'amendée :

31 L.Q. 2000, c. 22.

«réseau de transport d'électricité»: l'ensemble des installations destinées à transporter l'électricité, y compris les transformateurs élévateurs de tension situés aux sites de production, les lignes de transport à des tensions de 44 kV et plus, les postes de transport et de transformation ainsi que toute autre installation de raccordement entre les sites de production et le réseau de distribution. »

La demande révisée du transporteur d'électricité reflète cette disposition puisque les actifs de transport dans la base de tarification incluent tous ceux qui sont couverts par cette définition.

Ces actifs comprennent donc, notamment, les transformateurs élévateurs de tension, les équipements de raccordements des centrales de production au réseau de transport lui-même, les lignes de transport dites nordiques et les transformateurs abaisseurs de tension.

Dans la présente cause, aucun intervenant n'a sérieusement contesté l'application faite par Hydro-Québec de cette définition de «réseau de transport». Au contraire, certains ont reconnu, comme Énergie Nouveau-Brunswick³² et la Coalition industrielle formée de l'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité, l'Association des industries forestières du Québec limitée, l'Association québécoise de la production d'énergie renouvelable («Coalition industrielle»)³³ que l'interprétation d'Hydro-Québec était juste.

Certains intervenants, dont la Coalition industrielle et Énergie Nouveau-Brunswick, ont cependant tenté de faire obstacle indirectement à cette interprétation juste et raisonnable de l'article 2 de la *Loi sur la Régie*, en proposant une allocation des coûts qui aurait pour effet de transférer à

32 Evidence of William Marshall, 17 February 2001, page 5, lines 4 to 30.

33 Mémoire de la Coalition industrielle (Coalition-1), page 2 et Testimony of Zak El-Ramly – Rate Design Analysis (Coalition-5), page 24 of 56, paragraphe 5.2.11.

Hydro-Québec uniquement, soit dans ses activités de producteur d'électricité, soit dans ses activités de distributeur, la totalité des coûts de certains équipements de transport clairement inclus dans la définition de «réseau de transport d'électricité».

Hydro-Québec est d'avis que ce serait aller ainsi à l'encontre de l'esprit de la *Loi sur la Régie*, telle que modifiée par le *Projet de loi 116*, de même qu'à l'encontre de sa lettre.

La *Loi sur la Régie*, en plus de préciser la définition de «réseau de transport d'électricité», a redéfini tout le cadre législatif de la réglementation d'Hydro-Québec. Bien que l'on puisse dire que la production de l'électricité ne soit plus réglementée comme initialement envisagé par la *Loi sur la Régie*, telle qu'adoptée en 1996, il demeure qu'Hydro-Québec, dans ses activités de producteur d'électricité, a l'obligation d'assurer l'approvisionnement en électricité patrimoniale tel qu'établi par la *Loi sur la Régie*³⁴ au coût de fourniture également fixé conformément à la *Loi sur la Régie*³⁵. De même, la *Loi sur la Régie* précise que pour l'établissement du tarif applicable par le distributeur d'électricité, la Régie tiendra compte, entre autres, des coûts de fourniture d'électricité et de frais découlant du tarif de transport supportés par le distributeur³⁶.

Le législateur a précisé, de plus, par certaines modifications à l'article 49 de la *Loi sur la Régie*, les pouvoirs de la Régie de fixer ou modifier un tarif de transport d'électricité.

Cet article se lit maintenant comme suit :

34 *Loi modifiant la Loi sur la Régie de l'énergie et d'autres dispositions législatives* citée à la note 31, a. 62 modifiant l'article 22 de la *Loi sur Hydro-Québec*, citée à la note 2.

35 *Loi modifiant la Loi sur la Régie de l'énergie et d'autres dispositions législatives* citée à la note 31, a. 15 et a. 57.

36 *Loi modifiant la Loi sur la Régie de l'énergie et d'autres dispositions législatives* citée à la note 31, a. 15.

«49. Lorsqu'elle fixe ou modifie un tarif de transport d'électricité ou un tarif de transport, de livraison ou d'emmagasinage de gaz naturel, la Régie doit notamment:

1° établir la base de tarification du transporteur d'électricité ou d'un distributeur de gaz naturel en tenant compte, notamment, de la juste valeur des actifs qu'elle estime prudemment acquis et utiles pour l'exploitation du réseau de transport d'électricité ou d'un réseau de distribution de gaz naturel ainsi que des dépenses non amorties de recherche et de développement et de mise en marché, des programmes commerciaux, des frais de premier établissement et du fonds de roulement requis pour l'exploitation de ces réseaux;

2° déterminer les montants globaux des dépenses qu'elle juge nécessaires pour assumer le coût de la prestation du service notamment, pour tout tarif, les dépenses afférentes aux programmes commerciaux, et pour un tarif de transport d'électricité, celles afférentes aux contrats de service de transport conclus avec une autre entreprise dans le but de permettre au transporteur d'électricité d'utiliser son propre réseau de transport;

3° permettre un rendement raisonnable sur la base de tarification; »

4° favoriser des mesures ou des mécanismes incitatifs afin d'améliorer la performance du transporteur d'électricité ou d'un distributeur de gaz naturel et la satisfaction des besoins des consommateurs;

5° s'assurer du respect des ratios financiers;

6° tenir compte des coûts de service, des risques différents inhérents à chaque catégorie de consommateurs et, pour un tarif de gaz naturel, de la concurrence entre les formes d'énergie et de l'équité entre les classes de tarifs;

7° s'assurer que les tarifs et autres conditions applicables à la prestation du service sont justes et raisonnables;

8° tenir compte des prévisions de vente;

9° tenir compte de la qualité de la prestation du service;

10° tenir compte des préoccupations économiques, sociales et environnementales que peut lui indiquer le gouvernement par décret ;

11° maintenir, sous réserve d'un décret du gouvernement à l'effet contraire, l'uniformité territoriale de la tarification sur l'ensemble du réseau de transport d'électricité.

La Régie peut, pour un consommateur ou une catégorie de consommateurs, fixer un tarif afin de financer les économies d'énergie non rentables pour un distributeur de gaz naturel mais rentables pour ce consommateur ou cette catégorie de consommateurs.

Elle peut également utiliser toute autre méthode qu'elle estime appropriée.»

Il s'agit là de préoccupations fondamentales et d'éléments de décision très courants en réglementation économique pour l'établissement de tarifs. Ces règles ne diffèrent pas beaucoup de ce que prévoyait la *Loi sur la Régie du gaz naturel*³⁷, à son article 32, pour la fixation ou la modification des tarifs des distributeurs de gaz naturel. Le législateur n'a pas fixé de règles particulières pour Hydro-Québec, du seul fait que ce soit une société d'état.

Le transporteur d'électricité est soumis à la même réglementation tarifaire que les distributeurs de gaz naturel qui sont des entreprises de propriété privée et il serait contraire à la loi que de fixer les tarifs de TransÉnergie sur des principes différents parce qu'elle est une division d'Hydro-Québec. Le transporteur d'électricité a toujours prévu déposé un dossier tarifaire qui soit semblable à ceux que ces distributeurs déposaient auprès de la Régie ou que les compagnies pipelinières interprovinciales déposent auprès de l'Office national de l'énergie («l'ONÉ»).

37 L.R.Q., c. R-8.02, abrogée, L.Q., 1996, c. 61, a. 129.

Il y est précisé, tout d'abord, que la Régie fixe une seule base de tarification pour le transporteur d'électricité. L'établissement de plus d'une base de tarification, par exemple, une pour le service intérieur et une autre pour le service d'exportation, serait non seulement inapproprié vu la nature intégrée du réseau de transport mais serait également contraire aux dispositions de la *Loi sur la Régie*.

De même, l'établissement de groupes d'actifs ou «*pools of assets*» dédiés à un service particulier et dont les coûts seraient attribués qu'à un seul client ou catégorie de clients du service de transport serait inapproprié et reviendrait à faire indirectement ce qui n'apparaît pas permis par la *Loi sur la Régie*.

Aussi, le nouveau paragraphe 11° de l'article 49 de la *Loi sur la Régie*, tel qu'il a été modifié par le *Projet de loi 116*, reprend un des éléments dont traitait la directive numéro 1 du ministre des Ressources naturelles à la Régie et que la Cour supérieure du Québec venait d'invalider par décision rendue le 6 juin 2000³⁸. Il introduit le principe de l'uniformité territoriale de la tarification sur l'ensemble du réseau de transport d'électricité. La *Politique énergétique*, entre autres, faisait référence à la «tarification unique de l'électricité, sur l'ensemble du Québec» ou, simplement à «l'uniformité des tarifs» qui s'appliquait jusqu'alors aux tarifs finaux applicables aux consommateurs d'électricité au Québec.

Les nouvelles dispositions du paragraphe 11 visent spécifiquement la tarification du transport et précisent, en des termes nouveaux, que la tarification du transport de l'électricité doit être uniforme non seulement territorialement (donc sur l'ensemble du Québec comme pour les tarifs finaux) mais aussi sur l'ensemble du réseau de transport. Cette dernière

38 No. 500-05-048735-995, hon. Pierrette Rayle, J.C.S., 6 juin 2000.

précision du législateur, qui s'ajoute à l'uniformité territoriale de la tarification, si elle doit avoir un sens, impose la tarification «timbre-poste» du transport d'électricité, c'est-à-dire une tarification basée sur les coûts moyens de «l'ensemble du réseau de transport».

L'action du législateur dans le *Projet de loi 116* doit être considérée dans son ensemble et interprétée comme un tout. En imposant une base de tarification unique pour le transporteur d'électricité et la tarification timbre-poste de même que des règles précises pour l'établissement des tarifs du distributeur, il s'assurait d'abord de l'attribution juste et raisonnable des coûts à ces deux activités réglementées d'Hydro-Québec et de la part qui pourrait éventuellement être assumée par le producteur d'électricité. C'est ainsi qu'il a pu fixer également le prix de la fourniture de l'électricité patrimoniale et assurer un rendement au producteur.

Aussi, le législateur n'a prévu que la possibilité que le gouvernement puisse diminuer le coût de fourniture de l'électricité patrimoniale³⁹, présumément en fonction du rendement du producteur d'électricité et non pas l'augmenter dans l'éventualité où des coûts non prévus devaient lui être attribués.

Par le *Projet de loi 116*, le législateur a également repris la substance de la directive numéro 1 quant à la reconnaissance des actifs du transporteur d'électricité. L'article 164.1 est à l'effet suivant :

«164.1. Pour l'application du paragraphe 1o du premier alinéa de l'article 49 et de l'article 52.3, sont réputés prudemment acquis et utiles pour l'exploitation d'un réseau de transport ou de distribution d'électricité, les actifs en exploitation inscrits aux registres comptables du transporteur ou du distributeur d'électricité au 16 juin 2000, ceux inscrits entre cette date et le (indiquer ici la date

39 *Loi modifiant la Loi sur la Régie de l'énergie et d'autres dispositions législatives citée à la note 31, a. 64 ajoutant l'article 24.1 à la Loi sur Hydro-Québec, citée à la note 2, supra.*

d'entrée en vigueur du premier règlement pris en vertu du paragraphe 1o du premier alinéa de l'article 73), les actifs dont la construction est autorisée ou exemptée d'autorisation par la loi ou par le gouvernement conformément à la loi au 16 juin 2000, ainsi que les actifs dont la construction est autorisée ou exemptée d'autorisation entre cette date et le (indiquer ici la date d'entrée en vigueur du premier règlement pris en vertu du paragraphe 1o du premier alinéa de l'article 73) par le gouvernement conformément à la loi.

En outre, sont réputées nécessaires pour assumer le coût de la prestation du service, les dépenses découlant des contrats de services de transport et des contrats de services de distribution conclus avant le 16 juin 2000.»

Le premier règlement pris en vertu du paragraphe 1^o du premier alinéa de l'article 73 auquel cet article 164.1 de la *Loi sur la Régie* fait référence n'est pas encore en vigueur. Hydro-Québec a présenté à la Régie ses projets majeurs qui n'avaient pas été exemptés de l'application de l'alinéa 7 de l'article 29 de la *Loi sur Hydro-Québec*⁴⁰ et qui n'avaient pas encore reçu l'autorisation préalable du gouvernement. Tant que le règlement prévu au paragraphe 1o du premier alinéa de l'article 73 n'aura pas été pris, Hydro-Québec ne peut préciser quels projets, le cas échéant, n'auront pas l'approbation préalable du gouvernement en temps opportun pour l'application de l'article 164.1 de la *Loi sur la Régie*.

De plus, pour les projets d'infrastructures et d'équipements qui sont visés à la partie II de l'annexe à la *Loi concernant la construction par Hydro-Québec d'infrastructures et d'équipements par suite de la tempête de verglas survenue du 5 au 9 janvier 1998*⁴¹, dont la partie Hertel – Saint-Césaire de la boucle montérégienne et la ligne Grand-Brûlé – Vignan en Outaouais, la

40 Voir note 2, *supra*.

41 L.Q. 1999, c. 27.

poursuite de leur construction est subordonnée, selon les termes du dernier alinéa de l'article 5 de cette loi, à l'autorisation du gouvernement, laquelle tiendra lieu de celle prévue au paragraphe 1° de l'article 73 de la *Loi sur la Régie*.

Hydro-Québec a inclus dans la base de tarification du transporteur d'électricité, pour les fins de l'application du paragraphe 1° de l'article 49 de la *Loi sur la Régie*, entre autres, le coût total des immobilisations de transport en exploitation au 31 décembre 2000, l'amortissement cumulé de ces immobilisations au 31 décembre 2000, le coût mensuel des mises en exploitation et des retraits de 2001 et l'amortissement de 2001, le tout suivant les règles d'établissement présentées au dossier, et, conformément à ce nouvel article 164.1 de la *Loi sur la Régie*, elle n'a pas autrement démontré le caractère utile de ces actifs de transport ou qu'ils ont été prudemment acquis.

La présomption de ce nouvel article 164.1 de la *Loi sur la Régie* quant à l'utilité et à la prudence des immobilisations de transport d'électricité bénéficie au transporteur d'électricité dès qu'il a démontré, comme l'avait d'ailleurs mentionné la Régie dans sa décision D-2000-102 précitée, que les actifs inclus dans la base de tarification font partie du réseau de transport d'électricité et qu'ils sont inscrits aux registres comptables d'Hydro-Québec. Le dossier tarifaire déposé par Hydro-Québec au soutien de la demande tarifaire du transporteur d'électricité contient ces informations.

L'article 5 de la *Loi sur la Régie* a également été modifié par le *Projet de loi 116*. Cet article se lit maintenant :

«5. Dans l'exercice de ses fonctions, la Régie assure la conciliation entre l'intérêt public, la protection des consommateurs et un traitement équitable du transporteur d'électricité et des distributeurs. Elle favorise la satisfaction des besoins énergétiques dans une perspective de développement durable et d'équité au plan individuel comme au plan collectif.»

La Régie avait déjà pris note, dès sa décision D-2000-142 rendue le 21 juillet 2000 dans le présent dossier que l'article 5 de la *Loi sur la Régie* avait été modifié de façon, entre autres, à faire disparaître les mots «*préoccupations économiques, sociales et environnementales*».

Aussi, dans sa décision D-2000-214 rendue le 24 novembre 2000 dans le présent dossier, la Régie s'est prononcé sur la portée de l'article 5 suite à sa modification.

Après avoir décrit et commenté les modifications apportées à l'article par le législateur, la Régie indique qu'il lui est apparu que celui-ci ait voulu réduire, dans une certaine mesure, l'importance des préoccupations économiques, sociales et environnementales dans les dossiers de la Régie. La Régie a aussi exprimé l'opinion qu'en supprimant une partie de phrase, le législateur a voulu vraisemblablement augmenter le fardeau de preuve des participants en leur imposant de rattacher à l'une ou l'autre des expressions «*intérêt public*», «*protection des consommateurs*», «*développement durable*» et «*équité au plan individuel comme au plan collectif*» leurs préoccupations économiques, sociales et environnementales.

À cet égard, Hydro-Québec souligne à la Régie que les articles 49, 72 et 73 de la *Loi sur la Régie*, tels qu'ils ont été modifiés par le *Projet de loi 116*, ont conservé, eux, leur référence aux «*préoccupations économiques, sociales et environnementales*», soit celles que le gouvernement peut indiquer à la Régie par décret.

On pourrait donc conclure alors, qu'en supprimant «*préoccupations économiques, sociales et environnementales*» de l'article 5 de la *Loi sur la Régie* tout en conservant l'expression «*préoccupations économiques, sociales et environnementales que peut lui indiquer le gouvernement par*

décret» dans les articles 49, 72 et 73, le législateur n'a pas voulu simplement réduire, dans une certaine mesure, l'importance des préoccupations économiques, sociales et environnementales dans les dossiers de la Régie mais plutôt les limiter à celles que le gouvernement indique à la Régie.

Ainsi, en l'absence d'une telle indication, par décret du gouvernement, de préoccupations économiques, sociales et environnementales, la Régie, pour fixer les tarifs de transport, ne devrait avoir égard qu'aux autres éléments prévus à l'article 49 de la *Loi sur la Régie*.

Hydro-Québec porte également à l'attention de la Régie les nouveaux articles 72 et 73 ainsi que du paragraphe 3^o du deuxième alinéa de l'article 74.1 que le *Projet de loi 116* a introduit dans la *Loi sur la Régie* et qui se lisent respectivement comme suit :

«72. Tout titulaire d'un droit exclusif de distribution d'électricité ou de gaz naturel doit préparer et soumettre à l'approbation de la Régie, suivant la forme, la teneur et la périodicité fixées par règlement de celle-ci, un plan d'approvisionnement décrivant les caractéristiques des contrats qu'il entend conclure pour satisfaire les besoins des marchés québécois après application des mesures d'efficacité énergétique. Le plan doit tenir compte des risques découlant des choix des sources d'approvisionnement propres à chacun des titulaires ainsi que, pour une source particulière d'approvisionnement en électricité, du bloc d'énergie établi par règlement du gouvernement en vertu du paragraphe 2.1^o du premier alinéa de l'article 112.

Pour l'approbation des plans, la Régie tient compte des préoccupations économiques, sociales et environnementales que peut lui indiquer le gouvernement par décret.»

«73. Le transporteur d'électricité, le distributeur d'électricité et les distributeurs de gaz naturel doivent obtenir l'autorisation de la Régie, aux conditions et dans les cas qu'elle fixe par règlement, pour:

1° acquérir, construire ou disposer des immeubles ou des actifs destinés au transport ou à la distribution ;

2° étendre, modifier ou changer l'utilisation de leur réseau de transport ou de distribution;

3° cesser ou interrompre leurs opérations;

4° effectuer une restructuration de leurs activités ayant pour effet d'en soustraire une partie de l'application de la présente loi.

Dans l'examen d'une demande d'autorisation, la Régie tient compte des préoccupations économiques, sociales et environnementales que peut lui indiquer le gouvernement par décret et, dans le cas d'une demande visée au paragraphe 1°, tient compte le cas échéant :

1° des prévisions de vente du distributeur d'électricité ou des distributeurs de gaz naturel et de leur obligation de distribuer ;

2° des engagements contractuels des consommateurs du service de transport d'électricité et, le cas échéant, de leurs contributions financières à l'acquisition ou à la construction d'actifs de transport et de la faisabilité économique de ce projet.

L'obtention d'une autorisation en application du présent article ne dispense pas de demander une autorisation par ailleurs exigée en vertu d'une loi.»

«74.1. Afin d'assurer le traitement équitable et impartial des fournisseurs participant à un appel d'offres, le distributeur d'électricité doit établir et soumettre à l'approbation de la Régie, qui doit se prononcer dans les 90 jours, une procédure d'appel d'offres et d'octroi, ainsi qu'un code d'éthique portant sur la gestion des appels d'offres applicables aux contrats d'approvisionnement en électricité requis pour satisfaire les besoins des marchés québécois qui excèdent l'électricité patrimoniale, ou les besoins qui seront satisfaits par un bloc d'énergie déterminé par règlement du gouvernement en vertu du paragraphe 2.1° du premier alinéa de l'article 112.

La procédure d'appel d'offres et d'octroi doit notamment :

[...]

3° favoriser l'octroi des contrats d'approvisionnement sur la base du prix le plus bas pour la quantité d'électricité et les conditions demandées, en tenant compte du coût de transport applicable et, dans le cas où l'appel d'offres prévoit que la totalité ou une partie des besoins devront être satisfaits pour une source particulière d'approvisionnement en électricité par un bloc d'énergie, en tenant compte du prix maximal tel qu'établi par règlement du gouvernement ;»

La Régie exercera, en vertu des dispositions de sa loi habilitante, des pouvoirs de surveillance et de contrôle sur les opérations d'Hydro-Québec qui seront complémentaires à ceux qu'elle doit exercer, pour les fins de la présente cause, en vertu du chapitre IV de la *Loi sur la Régie* qui ne porte, en définitive, que sur la tarification du transport de l'électricité.

Contrairement à ce que lui a demandé plusieurs intervenants, la Régie doit limiter ses décisions, dans le présent dossier, à la modification des tarifs et conditions du service de transport de l'électricité.

Il est évident que des préoccupations comme celles exprimées par le Centre Hélios⁴² pour le compte du Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec («le RNCREQ») de même que S.T.O.P./Stratégies énergétiques («STOP/SÉ»)⁴³ quant à la planification du réseau de transport d'électricité et à une politique d'additions à la base de tarification, devraient être abordées, dans un premier temps, lors de l'approbation du plan d'approvisionnement du distributeur en vertu de l'article 72, ensuite lorsque devra être pris en compte, dans l'octroi des contrats d'approvisionnement du distributeur, le coût de transport applicable et, enfin, plus spécifiquement, lorsque le transporteur d'électricité demandera l'autorisation de la Régie, en vertu de l'article 73, pour acquérir ou construire des immeubles ou des actifs destinés au transport d'électricité.

42 Pièce RNCREQ-18 (Testimony of Philip Raphals, Peter Bradford and Ellis O. Disher), pages 75 et ss.

43 Pièce SÉ-STOP 1 – Document 1 (Rapport d'expertise de Joanne Lalumière), pages 14 et ss.

Les pouvoirs que la Régie devra exercer en vertu des articles susmentionnés et les divers éléments dont elle devra tenir compte dans l'exercice de ses compétences particulières, autres que tarifaires, seront amplement suffisants pour traiter adéquatement des préoccupations des intervenants, les impliquer dans le processus décisionnel comme ils le souhaitent et rendre, dans le forum le plus approprié, les décisions préliminaires à la fixation du tarif et relatives aux besoins du distributeur, aux moyens d'approvisionnement qu'il lui faudra choisir, aux options de transport disponibles et aux divers impacts des choix du transporteur.

En dernier lieu, Hydro-Québec souligne à la Régie, les nouveaux articles 52.1, 52.1 et 52.3 de la *Loi sur la Régie*, en vertu desquels la Régie fixera éventuellement le tarif applicable par le distributeur d'électricité à un consommateur ou à une catégorie de consommateurs.

Comme le mentionnait d'ailleurs la Coalition industrielle dans sa preuve écrite⁴⁴, les frais de transport pour la charge locale qui seront établis au terme de la présente cause constituent un des intrants dont la Régie tiendra compte pour la détermination du coût de service du distributeur et que ce ne sera que lors de l'établissement des tarifs de distribution que la Régie procédera à la répartition du coût de service de transport entre les diverses catégories de consommateurs du Québec.

Vu que tel sera effectivement le cas, les préoccupations soulevées dans la présente cause par les intervenants, principalement ceux qui défendent les intérêts des petits consommateurs⁴⁵, quant au niveau des frais de transport

44 Mémoire de la Coalition industrielle (Coalition-1), pages 5 et 6.

45 Preuve de l'ACEF de Québec, pages 30 et ss.; Mémoire présenté par ARC-FACEF-CERQ (ARC-FACEF-CERQ-1, Document 1), pages 6 et 7 et Rapport d'expertise de Co Pham (ARC-FACEF-CERQ-2, Document 1), pages 37 et ss.; Evidence of John D. Todd and Bruce Bacon, pages 17 et ss.

que les clients résidentiels auront à assumer devraient être écartées pour l'instant et reconsidérées, s'il y a lieu, lorsque le distributeur d'électricité soumettra sa proposition tarifaire à la Régie.

De son côté, Hydro-Québec s'en est tenue aux seuls éléments qui font normalement partie d'une demande tarifaire pour le transport de l'électricité, en s'assurant de traiter, dans la mesure du possible, tant dans sa preuve écrite que par les témoignages de ses témoins entendus à l'audience, de toutes les questions à débattre que la Régie avait précédemment identifiées.

Cette abondante preuve, les demandes tarifaire du transporteur d'électricité qu'elle supporte de même que le bien-fondé des positions d'Hydro-Québec sont résumés ci-après.

III. DEMANDES ET ARGUMENTATION

THÈME 1: CONTEXTE

1.1 LE MODÈLE TRANSÉNERGIE

- L'année 1997 a marqué le début du libre transit d'électricité de gros au Québec.
- En ouvrant son réseau de transport aux tiers, Hydro-Québec s'est conformée aux nouvelles règles régissant le marché continental de l'énergie, dont les exigences de la *FERC* en matière d'obligation de réciprocité d'accès.
- La création de la division TransÉnergie, dont la mission est décrite à la pièce HQT-2, document 1, à la page 7, est une conséquence directe de ces nouvelles conditions de marché.
- Les diverses fonctions exercées par TransÉnergie s'apparentent à celles des transporteurs formés sous le modèle généralement connu sous la désignation de *TransCo* (ou *For-profit transmission company*) où l'entité responsable du transport est notamment propriétaire des actifs de transport, les opère et en assure la fiabilité. La pièce HQT-2, document 1.1, à la page 5, fait état des diverses fonctions assumées par TransÉnergie.⁴⁶
- Hydro-Québec a ainsi structuré ses activités de façon à confier expressément à sa division TransÉnergie la responsabilité d'assumer l'ensemble des fonctions décrites à la pièce HQT-2, document 1.1, dont celle, essentielle, d'assurer la fiabilité du réseau de transport situé dans sa zone de réglage.

46 Voir également notes sténographiques, vol. 5, pages 123 à 130.

- Cette dernière tâche constitue, aux dires du président de TransÉnergie, Jacques Régis, « *un enjeu fondamental, qui est un préalable à tout le reste* ». ⁴⁷
- Le témoin Jacques Régis rappelle d'ailleurs que le regroupement des fonctions susmentionnées au sein de TransÉnergie permet une plus grande efficacité et qu'un tel regroupement est dorénavant commun et privilégié par l'industrie, notamment par le *North American Electric Reliability Council* (« *NERC* »). ⁴⁸
- Ce modèle permet en outre au transporteur de garder constamment le contrôle sur l'ensemble des activités, par ailleurs complexes à plusieurs égards, nécessaires au bon fonctionnement du réseau de transport:

« Nous, à TransÉnergie, nous exerçons l'ensemble de ces fonctions-là, donc certainement un modèle, je pense, qui est beaucoup plus efficace, aussi qui nous permet de toujours être en contrôle de l'ensemble de ces éléments-là. » ⁴⁹

- et d'en être entièrement imputable, ce qui n'est pas nécessairement le cas dans d'autres juridictions:

« [...] Est-ce que l'imputabilité et [sic]⁵⁰ fiabilité est claire? Est-ce que les gens vont faire, les responsables de ces différentes fonctions-là vont faire ce qu'il faut pour faire en sorte qu'on ne soit pas dans des situations catastrophiques comme on voit déjà dans certains endroits en Amérique du Nord? Et ce n'est pas par hasard, je pense qu'on met beaucoup d'emphase là-dessus, c'est pour moi fondamental que ces fonctions-là soient bien

47 Témoignage de Jacques Régis, notes sténographiques, vol. 5, page 124, lignes 20 à 21.

48 Témoignage de Jacques Régis, notes sténographiques, vol. 5, page 129, lignes 18 à 24.

49 Témoignage de Jacques Régis, notes sténographiques, vol. 5, page 127, lignes 22 à 26.

50 Il faudrait plutôt lire "de la fiabilité".

comprises mais aussi qu'elles soient imputables de façon très claire. Et, nous, comme transporteur, nous assumons ces responsabilités-là qui sont ici. »⁵¹

[...]

« Alors, ça, c'est un avantage, il n'y a pas de vide chez nous, je veux dire il y a une imputabilité complète du transporteur pour assurer tous ces éléments-là. . »⁵²

- En plus de conférer la propriété des actifs de transport à TransÉnergie (ce qui en favorise une gestion efficace)⁵³, ce modèle assure la réalisation de toutes les étapes (planification, construction, opération et entretien des équipements de transport) nécessaires à assurer la fiabilité de la desserte des clients du transporteur, et plus particulièrement celle de la charge locale québécoise.
- Cela constitue un des avantages de la structure mise en place par Hydro-Québec qui est adaptée au contexte du Québec.⁵⁴, tel que décrit à la partie I.
- Hydro-Québec soutient qu'il importe de maintenir cette structure en place en raison, notamment, de la complexité technique et de l'étendue de son réseau de transport.
- Le modèle *TransCo* est par ailleurs répandu en Amérique du Nord, reconnu par l'industrie et pleinement compatible avec la création possible de *RTO's*. À cet égard, la *FERC* déclare que:

51 Témoignage de Jacques Régis, notes sténographiques, vol. 5, page 125, lignes 3 à 14.

52 Témoignage de Jacques Régis, notes sténographiques, vol. 6, pages 54 et 55, vol. 5, pages 128 à 130 et vol. 6, page 54, lignes 8 à 25.

53 Voir l'article "**The Governance of Transmission Operators**", 20 Energy L.J.,p.234 (1999), dont copie est reproduite en annexe 1.

Ce principe est également clairement reconnu par la *FERC* dans son Ordonnance No. 2000, dossier No. RM99-2000.

54 Témoignage de Jacques Régis, notes sténographiques, vol. 5, page 200, lignes 19 à 21.

« [] We do not propose to require or prohibit any form of organization for RTOs or require or prohibit RTO ownership of transmission facilities. The characteristics and functions could be satisfied by different organizational forms, such as ISOs, transcos, combination of the two, or new organizational forms not yet discussed in the industry or proposed by the Commission. »⁵⁵

- Enfin, ce modèle incite le propriétaire du réseau de transport à augmenter le facteur d'utilisation globale de son réseau, tant par l'amélioration des installations et l'ajout de nouvelles infrastructures que par l'optimisation des processus opérationnels du transporteur⁵⁶. Le modèle *TransCo* se distingue ainsi du modèle à but non lucratif *ISO (Independent System Operator)* qui, du fait que les gestionnaires du réseau ne détiennent généralement pas les actifs de transport, doivent s'en remettre aux propriétaires pour tout investissement.
- En d'autres termes, le modèle mis en place chez TransÉnergie fonctionne⁵⁷, contrairement à la situation qui prévaut dans plusieurs États américains qui force la *FERC* à revoir le fonctionnement de la structure mise en place aux États-Unis, notamment en ce qui concerne l'intégration de l'opération des nombreux réseaux de transport.
- En ce qui concerne le réseau de TransÉnergie, la preuve démontre en effet qu'il:
 - ✓ est conçu et planifié conformément aux critères généralement reconnus par l'industrie, plus particulièrement par le *NERC* et le *Northeast Power Coordinating Council (« NPCC »)*;
 - ✓ est en très bon état de fonctionnement et qu'il est performant;

55 *FERC*, Ordonnance No. 2000, op. cit., note 53.

56 *FERC*, Ordonnance No. 2000, op.cit., note 53.

57 Témoignage de Jacques Régis, notes sténographiques, vol. 5, page 123, lignes 8 à 23, page 205, lignes 26 et 27 et page 230, ligne 13.

- ✓ est opéré de façon flexible, en toute sécurité et en harmonie avec son environnement; et
 - ✓ n'est pas congestionné⁵⁸ et que partant, tous les équipements sont en place afin d'assurer en tout temps la desserte de la charge locale.
- Les indicateurs de performance développés par TransÉnergie, qui font l'objet de la section 1.3, permettent d'ailleurs de vérifier périodiquement cet état de faits.
 - Aucune preuve au présent dossier ne permet de remettre en question l'efficacité du modèle mis en place par Hydro-Québec par la création de sa division TransÉnergie.
 - Bien au contraire, la preuve établit clairement que ce modèle protège la capacité de développement et la pérennité du réseau tout en assurant une exploitation optimale et fiable à l'avantage de l'ensemble de la clientèle de TransÉnergie.
 - Enfin, TransÉnergie suit avec attention l'évolution des différents autres modèles préconisés par l'industrie, notamment en Amérique du Nord⁵⁹, et adapte au besoin ses pratiques afin d'assurer à tous les tiers désireux d'y faire transiter de l'électricité un accès non discriminatoire à son réseau.

1.2 LA SÉPARATION FONCTIONNELLE

- La création de la division TransÉnergie, approuvée par le Conseil d'administration d'Hydro-Québec le 29 avril 1997⁶⁰, est le premier d'une série de gestes concrets posés par Hydro-Québec afin d'assurer la séparation de certaines de ses activités.

58 HQT-3, document 2.

59 HQT-2, document 1, page 21, lignes 24 à 28.

Voir également témoignage de Jacques Régis, notes sténographiques, vol. 5, pages 198 et 199.

60 Voir HQT-2, document 5, page 4.

- Conformément aux préoccupations et à la pratique dans l'industrie, cette séparation vise essentiellement à séparer sur une base fonctionnelle et administrative, les activités du transporteur des activités marchandes de la division Production.
- De ce fait, l'entreprise envoie un signal clair dans le marché quant à son intention d'avoir une entité indépendante dans son fonctionnement à qui on confère la responsabilité de gérer l'ensemble des activités liées au transport d'électricité.⁶¹
- Des réorganisations structurelles importantes ont donc été entreprises au sein d'Hydro-Québec afin d'assurer aux tiers un accès libre et non discriminatoire au réseau de transport.
- Le témoignage en chef de Jacques Régis, déposé comme pièce HQT-2, document 1, fait état, aux pages 4 à 6, des démarches effectuées afin d'assurer une véritable séparation fonctionnelle entre les activités de transport et les activités marchandes du Producteur.⁶²
- Ces démarches se résument à:
 - ✓ la non participation du Président de TransÉnergie au Comité de gestion de la direction supérieure d'Hydro-Québec;
 - ✓ la création d'un Comité sectoriel de transport indépendant;
 - ✓ la concentration des employés de TransÉnergie dans des locaux situés hors du siège social d'Hydro-Québec;
 - ✓ la mise en vigueur et la mise à jour, en septembre 2000⁶³, des *Normes de conduite et procédure* en ce qui concerne la relation d'affaires entre Hydro-Québec et ses sociétés

61 Témoignage de Jacques Régis, notes sténographiques, vol. 5, page 215, lignes 4 à 10.

62 Voir également témoignage de Jacques Régis, notes sténographiques, vol. 5, pages 120 à 123.

63 HQT-2, document 5.

affiliées visant à assurer un accès non discriminatoire au réseau de transport ainsi qu'à toute information pertinente concernant le réseau de transport;

- ✓ la mise en place de la séparation opérationnelle des activités de contrôle du réseau et transfert des activités de commerce d'énergie à la division Production;⁶⁴
 - ✓ l'application rigoureuse des règles d'accès au réseau de transport conformément au *Contrat du service de transport* ; et
 - ✓ la création d'un site OASIS (*Open Access Same-Time Information System*) pour assurer la transparence des transactions.
- Les actifs utiles à l'exploitation du réseau de transport ont aussi été identifiés et leurs coûts et gestion attribués à TransÉnergie.
 - La preuve consignée au dossier démontre l'importance accordée par la haute direction d'Hydro-Québec afin d'assurer, avec toute l'attention et la rigueur qui s'impose, une véritable séparation fonctionnelle:

« [...] Vous savez, la façon que nous avons appliqué le modèle de séparation fonctionnelle à Hydro-Québec, je vous dirais, je ne connais pas beaucoup d'entreprises en Amérique du Nord qui l'ont appliqué de façon aussi complète que nous. Et dans ce sens-là, on n'a pas pris les choses à la légère, je peux vous dire ça, on l'a appliqué intégralement. »

[...]

« Alors moi, je pense qu'en vous référant à ce qu'on a mis en place et à comparer même ce qui a pu se faire ailleurs, vous allez vous rendre compte que

64 Depuis la mise en place de la séparation fonctionnelle, TransÉnergie n'agit d'aucune façon dans le commerce de l'énergie: "(...)il faut se rappeler qu'essentiellement, là, ce qu'on fait quand on a fait la séparation fonctionnelle, on a sorti toute la partie marchande d'énergie, parce qu'avant, c'était souvent intégré, la dimension qu'on pourrait dire associée au commerce d'énergie; TransÉnergie n'est pas dans le commerce d'énergie, d'aucune façon." (Témoignage de Jacques Régis, Notes sténographiques, vol. 5 page 213, lignes 16 à 22).

nous avons appliqué, je dirais, à l'extrême le modèle de la séparation fonctionnelle. Et avec le résultat que ça fonctionne. »

[...]

« Nous avons vraiment posé des gestes assez importants pour concrétiser cette séparation fonctionnelle-là et faire en sorte que tous nos clients pouvaient être traités de façon non discriminatoire. »⁶⁵

- Entre autres gestes concrets posés par Hydro-Québec pour assurer cette application "extrême" de la séparation fonctionnelle des activités de transport, de production et de marchés de gros, soulignons plus particulièrement la mise en place des *Normes de conduite et procédure*.⁶⁶
- De façon générale et conformément aux *Normes de conduite et procédure* édictées, les employés d'Hydro-Québec qui participent aux opérations liées au réseau de transport doivent travailler indépendamment des employés d'Hydro-Québec ou de toute société affiliée qui ont des activités de marchés de gros.
- Pour ce faire, les *Normes de conduite et procédure* prescrivent une série de règles auxquelles les employés d'Hydro-Québec doivent souscrire.
- Hydro-Québec invite la Régie à relire ces règles pour en apprécier les restrictions qui y sont contenues. Elles se retrouvent aux pages 5 à 9 de la pièce HQT-2, document 5.

65 Témoignage de Jacques Régis, notes sténographiques, vol. 5, page 123, lignes 8 à 23 et vol. 6 pages 230 et 231.

66 HQT-2, document 5.

- La section III de la pièce HQT-2, document 5 fait par ailleurs état de la procédure de mise en œuvre des normes de conduite au sein de l'entreprise. Le témoin Daniel Vaillant a fourni, lors de sa déposition, des précisions sur la formation donnée aux employés de l'ensemble de l'entreprise sur les *Normes de conduite et procédure*.⁶⁷
- La *FERC* a reconnu qu'Hydro-Québec avait mis en place les mesures nécessaires afin d'assurer une séparation fonctionnelle adéquate en émettant à Hydro-Québec Energy Services, en novembre 1997, une licence lui donnant l'autorisation de vendre directement de l'électricité aux États-Unis.⁶⁸
- Depuis, cette licence n'a pas été révoquée et aucune plainte n'a été formulée à la Régie ou à la *FERC*.
- Il importe de rappeler le contexte particulier du Québec, où un mécanisme de contrôle efficace des *Normes de conduite et procédure* est en place depuis l'adoption, par la Régie, de la *Procédure d'examen des plaintes des clients d'Hydro-Québec concernant l'application d'un tarif ou d'une condition de fourniture ou de transport d'électricité*.⁶⁹
- Une *Procédure accélérée d'examen des plaintes des clients de TransÉnergie en matière de disponibilité de la capacité de transport* a également été approuvée afin d'assurer, entre autres, un accès non discriminatoire et rapide au réseau de transport.⁷⁰

67 Engagement No.9, Témoignage de Daniel Vaillant, notes sténographiques, vol. 8, pages 33 à 35.

68 HQT-2, document 1, pages 5 et 6 et témoignage de Jacques Régis, notes sténographiques, vol. 6, page 95, lignes 12 à 22.

69 Décision D-98-25, Annexe J.

70 Décision D-98-16, Annexe A.

- Tous les clients de TransÉnergie sont informés périodiquement de l'existence et de la teneur des procédures d'examen des plaintes, tel qu'il appert, par exemple, des lettres transmises à PG&E.⁷¹
- À cet égard, la haute direction de TransÉnergie reconnaît la plénitude du rôle de la Régie:

« [...] Et aussi, l'autre aspect, bien je n'ai pas besoin de vous cacher que la Régie a aussi le pouvoir de traiter des plaintes qui pourraient être déposées face à l'application de ce code-là par des participants au marché. Je pense ça, ça demeure un élément très fort, [...] ça reste un mécanisme très fort, quant à moi.

Pour des participants qui se sentiraient lésés et qui désirent pouvoir soulever une plainte à ce niveau-là, le mécanisme, il est en place, il existe. Et je pense que la Régie a pleinement autorité pour traiter de ces plaintes-là. Alors quand vous regardez ces mécanismes-là, mais tout ça mis ensemble, je pense quand même qu'on a un ensemble qui permet certainement de s'assurer d'une application correcte dans son ensemble de ces normes. »⁷²

- Non seulement n'y a-t-il pas eu de plainte adressée à la Régie quand à l'accès au réseau de transport, mais un regroupement important de clients actifs sur le réseau de TransÉnergie a témoigné à l'effet que TransÉnergie appliquait correctement les *Normes de conduite et procédure* et qu'elle répondait promptement et sans discrimination aux demandes de transport:

« [...] Au nom de l'AQPER, je peux vous affirmer que. et comme utilisateur du réseau de transport, je suis aussi consultant chez Énergie MacLaren et on a été les premiers à utiliser les réseaux de transport à Hydro-Québec et je peux vous affirmer qu'en

71 HQT-4, documents 1.1.2 et 1.1.4.

72 Témoignage de Jacques Régis, notes sténographiques, vol. 6, pages 234 et 235.

aucune occasion on a eu des raisons de se plaindre du comportement de TransÉnergie ou du personnel de TransÉnergie lorsqu'il s'agit de la... du code de conduite. »⁷³

- Compte tenu de ce qui précède, Hydro-Québec soumet à la Régie que tout est en place au Québec, incluant le mécanisme de redressement prévu par les procédures d'examen de plaintes déjà approuvées par la Régie, pour assurer aux tiers un accès rapide et non discriminatoire au réseau de transport.

1.3 LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

- Dans sa décision D-2000-102, la Régie demande à Hydro-Québec de proposer une série d'indicateurs de performance qui lui permettront d'évaluer le niveau de performance actuel de TransÉnergie ainsi que de suivre et de comprendre l'évolution de sa performance au fil des ans.
- Suivant cette décision, les indicateurs présentés par Hydro-Québec devaient couvrir les domaines de performance suivants:
 - ✓ La satisfaction de la clientèle du réseau de transport;
 - ✓ La fiabilité du service de transport;
 - ✓ L'optimisation de l'exploitation du réseau;
 - ✓ Le contrôle des charges d'exploitation; et
 - ✓ Les responsabilités sociales et environnementales de TransÉnergie incluant celles en matière de santé et de sécurité de la personne.

73 Témoignage de Paul Jutras, notes sténographiques, vol. 26, pages 137 et 138.

- La pièce HQT-3, document 3 présente les indicateurs déjà mis en place chez TransÉnergie afin de mesurer sa performance à l'égard de diverses facettes de ses activités. Cette pièce identifie également les indicateurs qui, de l'avis d'Hydro-Québec, doivent faire l'objet de reddition de comptes pour les activités menées par TransÉnergie.
- Les indicateurs présentés par Hydro-Québec, repris brièvement dans les paragraphes suivants, couvrent l'ensemble des domaines de performance identifiés par la Régie, à l'exception du domaine lié au contrôle des charges d'exploitation.

1.3.1 Le contrôle des charges d'exploitation

Demande du transporteur

- Le transporteur demande à la Régie de reconnaître que le niveau des charges d'exploitation, en particulier son évolution dans le temps, constitue en soi un indicateur de la performance de TransÉnergie en ce qui concerne le contrôle de ses charges d'exploitation.

Argumentaire

- Il a été établi en preuve qu'il était bien difficile de comparer le réseau de transport d'Hydro-Québec avec des réseaux similaires et partant, de comparer le niveau des charges d'exploitation, étant donné ses caractéristiques uniques en termes d'étendue géographique, de longueur de lignes et de niveaux de tension⁷⁴.

74 HQT-1, document 1, pages 15 et 16.

- Aussi, il est très difficile d'effectuer des comparaisons fiables au niveau des charges d'exploitation. Le témoin Daniel Vaillant expose la problématique comme suit:

« [...] Pourquoi c'est difficile à faire? Parce que chacune des entreprises mesure à sa façon; chacune des entreprises met ses coûts dans différentes fonctions. Et lorsqu'il y a une compagnie qui décide de faire un regroupement d'entreprises, faire du balisage, les données sont tellement rendues génériques qu'on ne comprend plus ce qu'il y a dedans. Donc, quand on veut retrouver le coût d'opération, bien, ce quelqu'un met dans les opérations au Québec peut être très différent qu'en Californie. »⁷⁵

- Tel que les témoins Jacques Régis, Daniel Vaillant et Michel Bastien en ont fait état lors de leur déposition, TransÉnergie demeure constamment préoccupée par sa performance et par le niveau de ses charges d'exploitation.
- Bien que tout effort de balisage soit complexe, Hydro-Québec a pris l'engagement⁷⁶ d'élaborer, si possible, un indicateur lié aux charges d'exploitation qui puisse offrir, tant à la Régie qu'à TransÉnergie, une juste comparaison par rapport à l'industrie et ainsi, avoir une valeur ajoutée.
- À cet égard, plusieurs éléments de faits mis en preuve permettent à la Régie d'apprécier les efforts déployés par l'entreprise afin de contenir, à un juste niveau, ses dépenses d'exploitation:
 - ✓ la réduction de l'effectif permanent et temporaire, diminuant ainsi les sommes consacrées à la rémunération globale. La pièce HQT-6, document 2 établit que l'effectif total d'Hydro-Québec est passé de 25 000 personnes en 1995 à environ 19 500 personnes

75 Témoignage de Daniel Vaillant, notes sténographiques, vol. 9, pages 117 et 118.

76 HQT-13, document 1, page 11, R.7.1 et témoignages de Daniel Vaillant et Michel Bastien, notes sténographiques, vol. 9., pages 122 à 124.

en 2000⁷⁷. Chez TransÉnergie, plus de 475 employés ont quitté, ramenant l'effectif pour la même période de quelques 3 637 personnes à 3145 personnes et engendrant des économies annuelles récurrentes de l'ordre de 33 millions \$. Depuis, l'effectif demeure stable malgré l'augmentation des activités sur le réseau de transport et ce, sans que ne soient compromises la fiabilité et la sécurité du réseau qui demeurent au cœur des préoccupations de la direction de TransÉnergie ;⁷⁸

- ✓ l'élimination, pour l'ensemble des groupes de travailleurs d'Hydro-Québec, incluant ceux de TransÉnergie, de l'écart entre la rémunération de base et la rémunération globale moyenne et celles ayant cours au sein du marché de comparaison. La rémunération globale moyenne des employés d'Hydro-Québec se situe dorénavant à la médiane des entreprises de son marché de comparaison ;⁷⁹
- ✓ le contrôle des investissements liés à la pérennité des installations. À cette fin, TransÉnergie a fixé ces investissements à 1,3% de la valeur d'origine des immobilisations de transport en service afin de contrôler les investissements qui ne génèrent pas de revenus additionnels⁸⁰. Cette balise est comparable à ce qui se fait ailleurs dans l'industrie⁸¹ et démontre une préoccupation corporative quant à l'évolution des charges d'amortissement, de la base de tarification, de l'impact sur les tarifs et ce, tout en assurant la qualité des installations ;⁸²
- ✓ la mise en place d'une méthodologie (Plan de gestion des actifs) qui assure que seuls les investissements nécessaires assurant la disponibilité, la fiabilité et le maintien des actifs seront faits; cette méthodologie fournit une

77 Voir également pièce HQT-2, document 1.1, page 20.

78 Témoignage de Jacques Régis, notes sténographiques, vol. 5, page 152, lignes 12 à 26.

79 HQT-6, document 2, pages 4 à 6.

80 HQT-2, document 1.1, page 20.

81 Témoignage de Jacques Régis, notes sténographiques, vol. 5, page 153, lignes 19 à 21 et témoignage de Daniel Vaillant, notes sténographiques, vol. 9, pages 105 à 108.

82 Témoignage de Michel Bastien, notes sténographiques, vol. 9, page 174, lignes 16 à 23.

vision à long terme de l'évolution du réseau, assure une cohérence dans les investissements, permet la recherche de la solution optimale entre le transporteur et le distributeur et sert d'intrant pour l'analyse de l'impact des investissements sur les tarifs de transport ;⁸³

- ✓ les efforts consacrés en R&D qui visent notamment l'augmentation de la durée de vie utile des équipements, la réduction des coûts d'entretien, la diminution des coûts des nouveaux équipements, l'augmentation de la capacité de transit et l'optimisation de la gestion du réseau de transport dans le cadre de l'ouverture des marchés ;⁸⁴ et
 - ✓ le choix optimal d'un indice de continuité fixé à 0,65 heure/client qui constitue un juste compromis entre la nécessité d'investir massivement et le niveau de continuité de service présentement offert. Cet item est plus amplement élaboré à la section 1.3.3.
- Reprenons, à ce stade-ci, la preuve relative aux autres indicateurs de performance que la Régie demande de suivre dans sa décision D-2000-102.

1.3.2 La satisfaction de la clientèle du réseau de transport

Demande du transporteur

Le transporteur demande à la Régie de maintenir le statu quo à l'égard de *l'Indice de satisfaction de la clientèle Grande entreprise* et la cible devrait être fixée à 8,1, tel que recommandé à la page 17 de la pièce HQT-2, document 1.1.

83 HQT-3, document 1, section 3.8, pages 37 et 38 et HQT-13, document 1.2, R.5.1, pages 3 et 4.

84 HQT-2, doc.1, page 22 et doc.1.1, page 23.
Voir également témoignage de Jacques Régis, notes sténographiques, vol. 5, pages 156 à 161.

Argumentaire

- Pour mesurer la satisfaction de la clientèle du réseau de transport, TransÉnergie utilise l'*Indice de satisfaction de la clientèle Grande entreprise*.
- Tel qu'il appert de la pièce HQT-3, document 3, cet indice mesure la satisfaction des 107 clients Grande entreprise raccordés directement au réseau de transport, dont les installations ou procédés sont particulièrement sensibles à la qualité du service électrique rendu.
- Hydro-Québec a des ententes de partenariat-qualité avec la majorité de ces clients (93 des 107 clients).
- Ces ententes, qui permettent à TransÉnergie de maintenir une relation personnalisée adéquate⁸⁵ avec le client, sont qualifiées d'outil « *extrêmement valable* » par la Coalition industrielle qui représente ces mêmes clients.⁸⁶
- De pair avec le distributeur⁸⁷, TransÉnergie entretient une relation d'affaires étroite avec ses clients (comités de travail et autres) qui peuvent lui soumettre leurs questions et spécifier leurs besoins respectifs.
- La Coalition industrielle, qui représente des producteurs privés, reconnaît d'ailleurs l'excellence du service offert par TransÉnergie⁸⁸.
- Suivant les ententes de partenariat-qualité, les entreprises évaluent leur satisfaction sur un ensemble de critères de performance liés:

85 Aux dires même de la Coalition industrielle, notes sténographiques, vol. 10, page 50.

86 "Et dans le fond, c'est un exercice de relation d'affaires entre un client et un fournisseur électrique. C'est un outil qui est extrêmement valable tant qu'à moi et ça permet de maintenir une relation très particulière entre un fournisseur et un client."
(Témoignage de André Mercier, notes sténographiques, vol.10, pages 31 et 32).

87 Témoignage de Daniel Vaillant, notes sténographiques, vol. 8, pages 50 à 52.

88 Témoignage de Paul Jutras, notes sténographiques, vol. 26, page 138.

- ✓ à la fiabilité du service électrique;
 - ✓ aux enjeux techniques;
 - ✓ à la tarification, au service à la clientèle et à la facturation;
 - ✓ à la commercialisation des produits et services énergétiques; et
 - ✓ à la relation commerciale entre le client et Hydro-Québec.
- Hydro-Québec considère que cet indicateur, basé sur des résultats plutôt que sur des moyens⁸⁹, permet à la Régie de bien évaluer la satisfaction de la clientèle Grande entreprise et que partant, l'utilisation de tout autre indicateur à cet égard n'est ni requis ni justifié.
 - Quant aux services rendus spécifiquement par TransÉnergie, la preuve consignée au dossier démontre clairement que l'indice de satisfaction de la clientèle Grande Entreprise est élevé, atteignant la cote de 8,5 sur 10 en 2000.
 - Ce résultat place TransÉnergie au rang des leaders en termes d'excellence et de qualité de service, selon le témoin Jacques Régis.⁹⁰
 - Enfin, tel qu'il appert de la pièce HQT-13, document 1, à la page 13, TransÉnergie ne juge pas nécessaire d'effectuer un sondage systématique sur la satisfaction du distributeur, du producteur ou de ses autres clients, tels les producteurs privés.

89 Sur les avantages de la méthode utilisée par TransÉnergie, voir témoignage de Jacques Régis, notes sténographiques, vol. 6, pages 29 et ss.

90 Témoignage de Jacques Régis, notes sténographiques, vol. 5, page 147, lignes 1 à 6. Voir également HQT-2, document 1.1, page 17.

1.3.3 La fiabilité du réseau de transport

Demande du transporteur

Le transporteur demande à la Régie d'accepter l'*Indice de continuité de service* comme étant un indicateur valable de la fiabilité du réseau et d'en maintenir la cible à 0,65 heure/client.

Hydro-Québec demande également à la Régie de reconduire tels quels les indicateurs *Incidents d'exploitation* et *Nombre et durée des pannes et des interruptions planifiées*.

Argumentaire

- La fiabilité du réseau de transport et la sécurité d'alimentation de la clientèle d'Hydro-Québec est au cœur des préoccupations de TransÉnergie, comme plusieurs témoins l'ont établi lors des audiences.
- L'amélioration de la fiabilité a fait l'objet d'un vaste programme au sein de l'entreprise, soit le programme *Amélioration de la fiabilité du réseau de transport* (« AFRT ») entrepris en 1989 afin notamment (i) d'améliorer la robustesse électrique du réseau de transport et partant, de diminuer l'impact d'événements majeurs et (ii) d'augmenter la flexibilité d'opération du réseau.
- Le programme AFRT, qui a nécessité des investissements de plus de 1,2 milliards \$, est plus amplement détaillé à la pièce HQT-3, document 5.
- Les Rapports d'activités 1999 et 2000 de TransÉnergie font aussi état des réalisations de TransÉnergie à l'égard de l'amélioration de la fiabilité de son réseau.⁹¹

91 HQT-2, documents 2 et 2.3.

- Pour mesurer adéquatement sa performance en matière de fiabilité, notamment pour mieux apprécier l'impact du programme *AFRT* sur ses opérations, TransÉnergie s'est dotée de certains indicateurs de performance.
- La pièce HQT-3, document 3 établit que TransÉnergie utilise les indices de mesure *Incidents d'exploitation*, *Indice de continuité de service* (« *IC-transport* »), et *Nombre et durée des pannes et des interruption programmées*.
- Ces indicateurs sont généralement utilisés par l'industrie et ils n'ont pas été contestés lors des audiences.
- Malgré cela, Hydro-Québec apporte à la Régie les commentaires suivants quant à l'*Indice de continuité de service* annuel de transport, et plus particulièrement quant à la cible fixée à 0,65 heure par année.
- La preuve démontre qu'en 2000, année particulièrement clémente au niveau des conditions climatiques, la durée moyenne des interruptions de service de transport par client n'a été que de 0,36 heure, soit « *la meilleure performance de tous les temps en termes de continuité de service électrique* ». ⁹²
- Ce résultat est le fruit d'un nombre important d'actions posées et d'investissements faits par TransÉnergie visant à augmenter la performance du réseau de transport, dont les investissements liés au programme *AFRT*.
- Cela ne veut par dire pour autant que la cible fixée à 0,65 heure/client fixée pour 2001 doit être ramenée à un niveau inférieur.

92 Témoignage de Jacques Régis, notes sténographique, vol. 5, page 141, lignes 16 à 18 et vol. 6, page 285, ligne 9.

- Ceci nécessiterait en effet un programme massif d'investissements, tel que l'établit le témoin Jacques Régis en réponse à une question du régisseur François Tanguay.⁹³
- La preuve fait donc état que la cible de 0,65 heure/client est optimale, c'est-à-dire qu'elle constitue un juste compromis entre la nécessité d'investir massivement dans l'acquisition et l'implantation d'autres équipements de transport pour rehausser le *IC-transport* et le niveau de continuité de service présentement offert.
- Ce niveau est d'ailleurs satisfaisant pour la clientèle qui n'est pas prête à ce que TransÉnergie investisse davantage pour améliorer la qualité de service.⁹⁴

1.3.4 L'optimisation de l'exploitation du réseau de transport

Demande du transporteur

Le transporteur demande à la Régie d'accepter les indicateurs *CPS1* et *CPS2* comme étant des mesures valables quant à l'optimisation de l'exploitation du réseau de transport et d'établir les cibles pour 2001 à un niveau de 175% pour *CPS1* et 99,5% pour *CPS2*, conformément aux niveaux, légèrement plus élevés que ceux de 2000, fixés par TransÉnergie à la pièce HQT-2, document 1.1, aux pages 15 et 16.

Argumentaire

- Pour mesurer l'optimisation de l'exploitation de son réseau de transport, TransÉnergie utilise les critères *CPS1* et *CPS2*, plus amplement décrits à la section 2.3.1 de la pièce HQT-3, document 3.

93 Témoignage de Jacques Régis, notes sténographiques, vol.6, pages 290 et 291.

94 Témoignage de Jacques Régis, notes sténographiques, vol. 6, pages 56 et 57.

- Pour l'essentiel, *CPS1* et *CPS2* sont des indicateurs s'appliquant aux réseaux de transport interconnectés et aux zones de contrôle (« *Control Area* »). Le *NERC* a défini pour ces mesures des performances minimales et les utilise pour évaluer la performance des zones de contrôle.
- Ces deux critères font l'objet d'engagements et d'un suivi chez TransÉnergie.
- Quant aux résultats atteints, la performance de TransÉnergie est parmi les meilleures de l'industrie en Amérique du Nord, tel qu'il appert des résultats du balisage présentés à la pièce HQT-3, document 3, à la page 18.⁹⁵

1.3.5 Les responsabilités sociales et environnementales de TransÉnergie incluant celles en matière de santé et de sécurité de la personne

Demande du transporteur

En ce qui concerne sa performance environnementale, le transporteur demande à la Régie d'accepter l'indicateur *Implantation de la norme ISO 14001- environnement*, et de reconnaître la cible qu'elle s'est fixée pour 2001, soit de tenir l'audit d'enregistrement par un registraire et d'apporter les actions correctives aux mesures mises en place, le cas échéant.

En matière de santé et de sécurité de la personne, Hydro-Québec demande à la Régie d'accepter l'indicateur *Fréquence des accidents de travail* et maintenir la cible 2001 au niveau de celle fixée pour 2000, soit à 4,5 assistances médicales et pertes de temps dues à des accidents du travail sur 200 000 heures travaillées.

95 Voir également témoignage de Jacques Régis, notes sténographiques, vol.5 ,pages 144 à 146.

Argumentaire

- Aux fins de mesurer sa performance à l'égard de ses responsabilités sociales et environnementales, TransÉnergie, présente, à la pièce HQT-3, document 3, les indicateurs *Implantation de la norme ISO 14001- environnement* et *Fréquence des accidents de travail*.
- Il importe de rappeler que le système de gestion environnementale *ISO 14001* est très exigeant et malgré cela, TransÉnergie a choisi cette avenue afin de se doter de standards internationaux et de respecter les meilleures pratiques de l'industrie en la matière.⁹⁶
- Le *Rapport de performance environnementale 1999 d'Hydro-Québec*, déposé comme pièce HQT-3, document 4, traduit par ailleurs l'ensemble des efforts déployés par l'entreprise en matière environnementale.
- L'indicateur *Fréquence des accidents de travail* mesure quant à lui le nombre d'assistances médicales et pertes de temps dues à des accidents du travail par 200 000 heures travaillées. Cet indicateur est suivi de longue date par les unités de l'entreprise et fait l'objet d'engagement corporatif et de cibles annuelles.
- TransÉnergie reconnaît que ses employés exercent un métier comportant des risques et consacre des efforts importants à l'aspect sécurité au travail. Ces efforts portent fruits puisque la comparaison de la performance de TransÉnergie avec d'autres grandes entreprises électriques confirme d'excellents résultats, tel qu'il appert de la pièce HQT-3, document 3, à la page 21.

96 Témoignage de Jacques Régis, notes sténographiques, vol.5, pages 155 et 156.

- Eu égard à la comparaison faite avec d'autres entreprises, cette cible est très acceptable.
 - Par ailleurs, la preuve démontre qu'il n'existe pas actuellement d'indicateur qui permette de mesurer la performance de TransÉnergie à l'égard de la santé et sécurité des personnes autres que les employés. Tel qu'indiqué à la pièce HQT-13, document 1.1, aux pages 24 et 25, les recherches effectuées révèlent qu'il n'existe auprès d'Hydro-Québec qu'un indicateur mesurant le nombre de décès provoqués par électrocution dans la population en général.
 - Cet indicateur est donc global et mesure l'impact de tout événement causé par l'utilisation de l'électricité, principalement dans les installations d'Hydro-Québec dédiées à la distribution. Cet indicateur ne permet pas de distinguer spécifiquement les cas d'électrocution dans les installations du transporteur.
-

THÈME 2 : PRÉVISIONS DES BESOINS ET INVESTISSEMENTS PROJÉTÉS

2.1 LA PRÉVISION DE LA DEMANDE POUR LA CHARGE LOCALE

Demande du transporteur

Le transporteur demande à la Régie de reconnaître que la pointe estimée pour l'année projetée 2001, pour la charge locale du transporteur, se chiffre à 31 726 MW.

Argumentaire

- Pour lui permettre de planifier sur une base cohérente le développement et l'exploitation de ses ressources de production, de transport et de distribution, Hydro-Québec établit, sur une base périodique, un ensemble de prévisions à court terme et à plus long terme, basées sur la prévision des ventes d'électricité à ses clients de détail. Cette prévision de la demande comprend une prévision en énergie (TWh) et une prévision des besoins en puissance du réseau, en pointe (MW)⁹⁷.
- Cet exercice de prévision fait appel aux sources d'informations établies par le distributeur pour l'ensemble de ses besoins⁹⁸.
- Les données pertinentes de ces prévisions sont, entre autres, utilisées pour planifier les besoins en transport du réseau et pour établir la pointe du réseau de transport, pour l'année témoin projetée, pour fins de tarification.
- Il est mis en preuve que tous les postes de transport (à une seule exception près) connaissent leur pointe annuelle en hiver⁹⁹. Aussi, le distributeur apporte tous les ajustements nécessaires pour tenir

97 HQT-4, document 2 et 2.5.

98 Témoignage de Yves Nadeau, notes sténographiques, vol. 7, page 95.

99 HQT-3, document 1.1.1.

compte des données ayant un effet sur la pointe annuelle¹⁰⁰. Cependant, le distributeur n'effectue pas de prévision sur les pointes mensuelles non coïncidentes avec la pointe annuelle¹⁰¹, puisqu'un tel exercice ne serait d'aucune utilité pour la planification ou l'exploitation du réseau de transport.

- La preuve démontre que la prévision des besoins québécois, en puissance et en énergie, est un exercice rigoureux et détaillé¹⁰². Elle est effectuée conformément aux règles de l'art et aux pratiques de l'industrie en la matière¹⁰³. De plus, selon un processus d'amélioration continue, cette prévision est régulièrement révisée, pour en assurer l'exactitude et la conformité aux différents paramètres socio-économiques servant à son élaboration¹⁰⁴. La validité de la prévision est accrue par, entre autres, l'établissement de trois scénarios, moyen, faible et fort¹⁰⁵.
- Le distributeur effectue une évaluation systématique de la performance de ses prévisions, en énergie et en puissance. La comparaison historique de la prévision et de la réalité démontre la validité statistique de la prévision¹⁰⁶. En outre, le distributeur effectue un balisage de ses méthodes, entre autres par sa participations à des comités de travail avec des distributeurs d'ailleurs en Amérique du Nord¹⁰⁷.
- Aucun intervenant n'a contesté la validité de la prévision du distributeur.

100 HQT-4, document 2, pages 8 et 9.

Voir également témoignage de Yves Nadeau, notes sténographiques, vol. 7, pages 102 et 103.

101 Témoignage de Yves Nadeau, notes sténographiques, vol. 7, page 202.

102 HQT-4, documents 2 et 2.5.

103 Témoignage de Yves Nadeau, notes sténographiques, vol. 7, page 122.

104 HQT-4, document 2.5, page 3.

105 Témoignage de Yves Nadeau, notes sténographiques, vol. 7, page 122.

106 HQT-4, document 2.5.1.

107 Témoignage de Yves Nadeau, notes sténographiques, vol. 7, page 122.

2.2 LE RÉSEAU DE TRANSPORT

La section suivante de l'argumentation traite de la nature intégrée de la conception et de la planification du réseau de transport d'Hydro-Québec. Elle justifie, au niveau technique, l'inclusion, à la base de tarification du transporteur, de l'ensemble des actifs nécessaires à l'exploitation du réseau de transport.

2.2.1 Les frontières du réseau de transport

- Pour remplir au mieux ses rôles de transporteur et d'intégrateur, le réseau de transport s'étend depuis la sortie des unités de production, d'une part, jusqu'aux points de livraison de l'électricité au distributeur et aux points d'interconnexions à la frontière du Québec.
- Les frontières du réseau de transport sont notamment décrites à la section 1.2.4 et à la partie II de la pièce HQT-3, document 1¹⁰⁸ et elles sont délimitées conformément aux dispositions contenues dans la *Loi sur la Régie* tel que plus amplement élaboré à la section II.

2.2.2 L'intégration du réseau de transport

- Les critères de conception de réseau décrits à la partie III de la pièce HQT-3, document 1 et la preuve relative à la planification du réseau, démontrent que le réseau de transport québécois est planifié et exploité de façon intégrée.¹⁰⁹

108 Voir également témoignage de Daniel Vaillant, notes sténographiques, vol. 8, pages 44 et 45.

109 Voir également témoignages de Daniel Vaillant et Jean-Pierre Gingras, notes sténographiques, vol. 8, pages 50 à 56.

- Tel qu'il appert de la section 3.4 de la pièce HQT-3, document 1, la planification de même que l'exploitation du réseau de transport sont effectuées pour répondre aux besoins de la charge locale, conformément aux critères élaborés par le *NERC* et le *NPCC*.¹¹⁰
- La preuve révèle que les équipements de transport contenus à l'intérieur de ces frontières forment un tout indivisible, le réseau de transport ayant été, au fil des ans, conçu et planifié de façon intégrée :

« [...] Moi, je dirais qu'il a été conçu vraiment pour une entité, c'est un réseau intégré d'abord, maillé, et qu'il doit être encore plus maillé, je pense qu'on va parler de bouclage, on va parler de ces choses-là, c'est très important. Et il n'y a pas un segment de ce réseau-là, vous pouvez dire, qui n'a pas un impact sur l'ensemble.

Il faut voir qu'un réseau, c'est comme, ça respire en même temps, alors je pense qu'il faut voir que c'est très dynamique. Et ce réseau-là n'est pas un assemblage de morceaux de lignes, c'est vraiment une entité, qui fait qu'il se comporte aussi comme une entité. Un réseau, ça ne se comporte pas bout de ligne par bout de ligne, ça se comporte dans son ensemble. Et tout événement qui touche chacun de ces points-là nécessairement a un impact d'ensemble sur ce réseau-là. »¹¹¹

- Des exemples cités en cours d'audiences démontrent clairement que le réseau de transport est effectivement planifié et exploité de façon intégrée:

110 Voir également témoignage de Jean-Pierre Gingras, notes sténographiques, vol. 8, page 66, lignes 3 à 10.

111 Témoignage de Jacques Régis, notes sténographiques, vol. 5, pages 131 et 132; Sur la nature intégrée de la conception du réseau, voir également HQT,-3, document 1, pages 23 et ss et témoignage de Daniel Vaillant, notes sténographiques, vol. 8, pages 36 et ss.

- ✓ lors d'ajouts d'équipement sur son réseau, TransÉnergie recherche la solution optimale en s'assurant que cet ajout ait un impact favorable sur la fiabilité et sur la flexibilité d'opération du réseau dans son ensemble;¹¹²
 - ✓ pour rencontrer une nouvelle demande d'un centre de consommation, il n'y a pas nécessairement ajout d'équipement puisque le réseau peut être reconfiguré pour satisfaire cette nouvelle demande;¹¹³
 - ✓ il n'y a pas non plus nécessité de toujours ajouter des équipements additionnels de transport pour raccorder un nouveau centre de production en raison, justement, de la nature déjà intégrée du réseau de transport, tel que ce fut le cas lors de l'intégration de la centrale Manic-5 PA.¹¹⁴
 - ✓ Par ailleurs, on ne peut fixer, de façon déterministe, le parcours que suivront les électrons sur le réseau de transport, l'électricité suivant les chemins qui offrent le moins de résistance sans utiliser les chemins les plus courts ou des équipements spécifiques. Afin d'appuyer cet état de fait, le témoin Jean-Pierre Gingras a donné l'exemple d'une transaction entre Madawaska et Sandy Pond, dont l'électricité transiterait par Radisson.¹¹⁵
- Aussi, tous les équipements de transport, incluant les interconnexions, ont d'abord et avant tout été mis en place pour desservir, en tout temps et de façon fiable, la charge locale.
 - En ce qui concerne les autres composantes du réseau de transport, la preuve établit notamment quant aux transformateurs de tension, qu'ils sont essentiels au bon fonctionnement du réseau et assurent la fiabilité et la sécurité de la desserte de la charge

112 Témoignage de Daniel Vaillant, notes sténographiques, vol. 8, page 55, lignes 5 à 10

113 Témoignage de Daniel Vaillant, notes sténographiques, vol. 8, pages 48 à 50

114 Témoignage de Jean-Pierre Gingras, notes sténographiques, vol. 8, page 61, lignes 3 à 17 et pages 100 et 101.

115 Témoignage de Jean-Pierre Gingras, notes sténographiques, vol. 30, pages 195 à 197.

locale¹¹⁶. Plus spécifiquement, les postes élévateurs permettent d'assurer un transport économique en réduisant les pertes électriques le long des lignes de transport.¹¹⁷

2.2.3 Conception du réseau pour la pointe

- Tel qu'établi aux pages 23 et 24 de la pièce HQT-3, document 1, les besoins du Québec sont les plus élevés durant les périodes froides de l'hiver, en raison notamment du chauffage des locaux.
- Il s'agit là d'une caractéristique fondamentale qui distingue le réseau de transport d'Hydro-Québec des autres réseaux nord-américains.
- Le réseau doit ainsi disposer des équipements de transport suffisants pour répondre à cet appel maximal de puissance électrique. Pour ce faire, TransÉnergie réalise les études nécessaires afin de s'assurer que le réseau de transport puisse permettre, année après année, l'adéquation entre l'offre et la demande, particulièrement durant la période critique d'hiver.
- La démonstration faite par le témoin Jean-Pierre Gingras, que l'on retrouve notamment aux pages 59 à 104 du volume 8 des notes sténographiques, établit de façon probante que la conception du réseau de transport est faite, et a toujours été faite, en fonction de rencontrer une puissance maximale appelée sur le réseau:

« [...] Il y a aussi des grands paramètres de conception. C'est lorsqu'on parle de concevoir un réseau de transport, essentiellement, on parle de puissance, on parle de conception puis transporter de la puissance. Notre réseau, par exemple, qui peut rencontrer une puissance de pointe de trente-cinq mille mégawatts (35 000 MW) à un instant

116 HQT-3, document 1, section 1.2.

117 HQT-3, document 1, sections 1.2.2, 2.2 et 2.3 et notes sténographiques, vol. 20, page 50.

donné. Ça va être des situations qui vont devenir des paramètres fondamentaux pour la conception du réseau. »¹¹⁸

- Et non pas en fonction de l'énergie:

« [...] Ça fait que la position qu'on a nous autres, devant cet élément-là, c'est qu'un réseau, ce n'est pas conçu selon un concept d'énergie produite. Effectivement, on transporte de l'énergie, ça fait que toutes les contraintes liées à la conception du réseau sont toutes sur une base de puissance et c'est la puissance qui sert à la conception et à l'exploitation d'un réseau.

Je vous ai montré tantôt les différentes limites, c'est des limites en puissance, c'est ces limites-là qu'on... que nous on calcule et qu'on envoie au centre de conduite du réseau pour faire la gestion sécuritaire du réseau. »¹¹⁹

- Ainsi, TransÉnergie n'utilise que des modèles de flux basés sur la puissance pour la conception de son réseau, aucun n'étant basé sur l'énergie.¹²⁰
- La preuve démontre que le taux d'utilisation du réseau est à son maximum durant la période d'hiver¹²¹ et que la très grande majorité des équipements de transport, dont la quasi totalité des postes¹²², est alors sollicitée, incluant les équipements d'interconnexions.
- Aucune preuve n'est venue contredire cet état de fait.
- Par ailleurs, comme le taux d'utilisation mensuel du réseau pour répondre à la demande québécoise fluctue en fonction des différentes saisons de l'année, les excédents ponctuels de capacité sont ensuite commercialisés afin d'en optimiser l'utilisation.

118 Témoignage de Jean-Pierre Gingras, notes sténographiques, vol. 8, page 65.

119 Témoignage de Jean-Pierre Gingras, notes sténographiques, vol. 8, page 94.

120 Témoignage de Jean-Pierre Gingras, notes sténographiques, vol. 8, page 103-104.

121 HQT-3, document 1, section 3.2.

122 HQT-3, document 1.1.1.

- Le réseau comprend donc tous les équipements de transport nécessaires pour assurer la fiabilité et la sécurité d'approvisionnement de la clientèle, incluant notamment les équipements d'interconnexions, dont l'utilité pour le Québec a, à tort, été remise en question par certains intervenants.

2.2.4 Les équipements d'interconnexions

- La preuve établit de façon probante que les interconnexions confèrent des avantages importants à la charge locale en permettant, notamment:
 - ✓ de tirer profit de la diversité de la production et des habitudes de consommation entre les réseaux, ce qui entraîne des occasions d'échanges entre ceux-ci;
 - ✓ d'alimenter, dans certains cas, des clients à partir d'un réseau voisin, plutôt que du sien, ce qui peut entraîner des avantages techniques et économiques importants; et
 - ✓ de mettre en commun une réserve de production disponible en cas de nécessité, ce qui peut entraîner des économies au chapitre des investissements et accroître la sécurité d'approvisionnement à un coût avantageux pour le Québec.¹²³
- Il faut rappeler que le nombre et la diversité géographique des interconnexions, dont la construction est intimement liée à la nature même la filière hydroélectrique au Québec¹²⁴, permettent de sécuriser l'approvisionnement en électricité de la charge locale québécoise, particulièrement en situation d'urgence.

123 HQT-3, document 1 pages 14-15.

124 HQT-13, document 1.2, R.13.2, pages 18 et 19.

- C'est en raison de la flexibilité d'exploitation des interconnexions que la charge locale en tire un si grand bénéfice, les interconnexions étant bidirectionnelles, comme le rappelle le témoin Michel Armstrong suite à une question du régisseur Anthony Frayne.¹²⁵
- De façon générale, les témoignages rendus lors des audiences convergent d'ailleurs tous vers le même constat: les liens d'interconnexions sont nécessaires et essentiels pour alimenter et sécuriser les besoins des Québécois. D'une part, par le transit d'importation de puissance et d'énergie garanties et d'autre part, en rendant accessible, sur une base d'appoint ou de secours, l'électricité disponible sur les réseaux voisins.
- À cet égard, le témoin Jacques Régis établit que:

*« [...] Et, bien entendu, ces interconnexions-là font aussi partie du développement du réseau, de toute sa robustesse, sa fiabilité, que ça soit au niveau de capacité de transit d'un bord et de l'autre, mais aussi ça fait partie de sa robustesse électrique, et tous ces éléments-là sont intégrés dans ce que j'appellerais ce grand réseau-là qui est le réseau de TransÉnergie. »*¹²⁶
- Les équipements d'interconnexions sont si essentiels à la fiabilité d'alimentation du Québec qu'ils ne seraient pas démantelés s'il n'y avait plus d'exportation vers les réseaux voisins.¹²⁷
- Entre autres exemples de l'importance des interconnexions pour le Québec¹²⁸, la preuve démontre clairement que ces dernières:

125 Témoignage de Michel Armstrong, notes sténographiques, vol. 9, page 172.

126 Témoignage de Jacques Régis, notes sténographiques, vol. 5, page 132, lignes 15 à 22. Voir également témoignage de Daniel Vaillant, notes sténographiques, vol. 8, page 42, lignes 8 à 12.

127 Témoignage de Albert Chéhadé, Notes sténographiques, vol. 21, page 134, lignes 14 à 20.

128 La pièce HQT-2, document 2.2.1 démontre l'utilité des interconnexions notamment pour les achats et les exportations.

- ✓ se substituent à des équipements de production (souvent considérablement plus coûteux) ou d'autres équipements de transport;¹²⁹
- ✓ assurent la relève de certains équipements de production lors de travaux de maintenance par exemple, à la centrale de Gentilly;¹³⁰
- ✓ permettent d'écouler les surplus en période de faible demande au Québec¹³¹ ou de forte hydraulité;¹³²
- ✓ permettent l'achat d'énergie, à bons prix, des réseaux voisins durant certaines périodes de la journée, les interconnexions étant des ressources désignées pour l'alimentation de la charge locale ;
- ✓ permettent l'importation de puissance en période de pointe, notamment l'acheminement de 400 MW de puissance qu'Hydro-Québec achète d'Énergie Nouveau-Brunswick pour sécuriser les besoins de la charge locale durant cette période;¹³³
- ✓ assurent le soutien de la tension au Québec, par exemple au Témiscamingue;¹³⁴
- ✓ apportent un support essentiel dans plusieurs régions du Québec en cas de problème, par exemple dans les régions de la Gaspésie, de la Matapédia¹³⁵ et en Montérégie lors de la tempête de verglas;¹³⁶

129 HQT-13, document 14, pages 39 et 40.

Voir également témoignage de Albert Chéhadé, notes sténographiques, vol. 21, page 133.

130 Témoignages de Daniel Vaillant, pièce HQT-3, document 1, page 16 et notes sténographiques, vol. 9, page 164.

131 Les transactions du service point-à-point, plus amplement décrites à la pièce HQT-4, documents 1 et 1.1, permettent la commercialisation de ces excédents. La preuve démontre que ces transactions permettent une réduction de l'ordre de 300 millions \$ du coût de service de transport pour les clients de la charge locale québécoise pour l'année témoin projetée.

132 Témoignage de Michel Bastien, notes sténographiques, vol. 9, pages 168 et 169.

133 Voir HQT-13, document 14, page 39.

134 Témoignage de Daniel Vaillant, notes sténographiques, vol. 8, pages 37 et 38 et témoignage de Michel Armstrong, notes sténographiques, vol. 9, pages 166 et 167.

135 Témoignage de Daniel Vaillant, notes sténographiques, vol. 8, page 39 et témoignage de Michel Armstrong, notes sténographiques, vol. 9, pages 166 et 167.

136 Témoignage de Daniel Vaillant, notes sténographiques, vol. 9, page 164 et témoignage de Michel Armstrong, notes sténographiques, vol. 9, pages 166 et 167.

- ✓ permettent un partage de la réserve requise avec les réseaux voisins,¹³⁷ et
 - ✓ permettent une plus grande souplesse d'exploitation et servent en quelques sortes de « *police d'assurance* » pour assurer la fiabilité énergétique du Québec, notamment en période de faible hydraulité.¹³⁸
- Les diverses recommandations ayant mené à la construction des équipements d'interconnexions, dont notamment celle ayant mené à la réalisation du projet Radisson-Nicolet-Des Cantons, confirment la raison d'être et l'utilité des interconnexions pour le Québec.
 - Ces recommandations sont déposées au dossier comme pièce HQT-13, document 18.3 et Hydro-Québec invite la Régie à les relire pour bien en apprécier le contenu.
 - Revoyons plus particulièrement la preuve concernant la liaison Radisson-Nicolet-Des Cantons (Réseau multi-terminal à courant continu (*RMCC*)), son utilité pour la clientèle du Québec ayant été remise en question par certains intervenants.
 - À l'instar des autres équipements d'interconnexions, le *RMCC* a été planifié pour répondre aux besoins internes du Québec, tout en permettant de tirer profit des occasions d'affaires sur les marchés américains.
 - La construction de la ligne à courant continu résulte d'une optimisation globale du parc d'équipement d'Hydro-Québec et s'est avérée être la solution dont la faisabilité économique et les avantages étaient les meilleurs.

137 Sur le partage de la réserve, voir HQT-2, document 2.2.1, section 2.1.2, HQT-13, document 14, page 40 et HQT-13, document 1.2, R.13.2, page 19.

138 HQT-13, document 14, page 40.
Voir également témoignage de Daniel Vaillant, notes sténographiques, vol. 9, page 163 et 164 et témoignage de Michel Bastien, notes sténographiques, vol. 9, pages 168 et 169.

- Cette liaison remplace un projet à 735 kV qui aurait de toute façon été réalisé afin d'intégrer, au réseau de transport, la production de la centrale LG-2-A et de pourvoir aux besoins internes du Québec, tel qu'il appert notamment du témoignage écrit de Daniel Vaillant déposé comme pièce HQT-3, document 1.
- Cette ligne de transport allait de pair avec la mise en service du suréquipement de *La Grande 2* et globalement, cette solution était plus avantageuse que la construction d'unités de production près des centres de consommation.
- Plus précisément, ce projet :

« [...] tout en permettant de satisfaire aux stricts besoins de puissance en 1992-1994, fournit au parc d'équipements de production une souplesse accrue qui lui permet d'assurer une fiabilité d'alimentation du réseau advenant certaines conditions extrêmes. En effet, les nouvelles caractéristiques de la charge [...] rendent le suréquipement de La Grande 2 techniquement avantageux en comparaison avec les turbines à gaz ou la station de pompage Delaney. »¹³⁹

Conséquemment, parmi les diverses options possibles, "l'isolement d'un certain nombre de groupes de la centrale de La Grande 2 et le transport de l'énergie de ces groupes par une ligne à courant continu jusqu'à la frontière américaine s'avèrent être la meilleure solution".¹⁴⁰

- Ces équipements rendent possible, au moment opportun, le rapatriement de l'énergie de la centrale LG2-A sur le réseau, la ligne à courant continu injectant alors la puissance électrique requise dans le réseau de transport local et agissant, de ce fait, comme toute autre ligne à 735 kV du réseau.

139 HQT-2, Document 2.2.2.

140 HQT-2, Document 2.2.2.

- Ces dernières informations sont également expressément confirmées dans l'extrait du *Plan de développement 1985* (déposé comme pièce HQT-2, document 2.2.2) et à la *Recommandation de réalisation du projet Radisson-Nicolet-Des Cantons* datée du 30 avril 1986 (déposée comme pièce HQT-13, document 18.3).
- La nécessité d'utiliser cette ligne pour satisfaire les besoins québécois, plus particulièrement à la pointe d'hiver, a conduit à la mise en place, au poste Nicolet, d'équipements de conversion du courant continu au courant alternatif.
- Par exemple, la preuve au dossier établit que le *RMCC* a été utilisé afin de rapatrier de la puissance sur le réseau d'Hydro-Québec pour les besoins de la clientèle québécoise pour une durée de 227 heures en 1999 et de 953 heures en 2000. En terme d'heures, ceci correspond à une fréquence d'utilisation de 3 % en 1999 et de 11 % en 2000. Le *RMCC* a été particulièrement utilisé au cours du mois de janvier avec 24 % du temps en 1999 et 27 % du temps en 2000 pour ce mois.¹⁴¹
- De plus, tel qu'indiqué aux pages 19 à 21 de la pièce HQT-13, document 14, le *RMCC* a été utilisé lors de la pointe du réseau de chacune de ces deux années, où une puissance de près de 1500 MW (pouvant représenter à titre d'illustration la demande d'un quart de million de résidences) a été rapatriée pour les besoins de la clientèle québécoise.
- Hydro-Québec soumet qu'il est normal que le facteur d'utilisation annuel d'un équipement de pointe ou de fine pointe, tel le *RMCC*, soit relativement faible, à l'instar, par exemple, de certains équipements de production d'électricité (le témoin Co Pham, de ARC-FACEF-CERQ, l'a d'ailleurs expressément reconnu lors de

141 Réponse à l'engagement 17 d'Hydro-Québec: pièce HQT-3, document 1.1.4.

son contre-interrogatoire¹⁴²) ou de stockage de gaz naturel à l'usine LSR de la *Société en commandite Gaz Métropolitain* (« *Gaz Métropolitain* »).

- Malgré leur faible facteur d'utilisation, ce type d'équipement demeure utile et nécessaire pour l'alimentation de la charge locale en période de pointe¹⁴³ et son coût doit ainsi être reflété dans les tarifs, tel que l'ont toujours décidé les autorités réglementaires dont la Régie et son prédécesseur, la Régie du gaz naturel, dans le cas de l'usine LSR de Gaz Métropolitain, par exemple.
- En plus de servir comme équipement de pointe, la liaison Radisson-Nicolet-Des Cantons est spécifiquement utilisée en cas de besoin de relève sur le réseau durant la maintenance de certains équipements d'Hydro-Québec, telle la centrale Gentilly¹⁴⁴.
- Du fait qu'elle soit à courant continu et qu'elle puisse être opérée de façon complètement autonome, cette liaison offre une importante alternative et une flexibilité accrue pour l'exploitation et la fiabilité du réseau de transport.¹⁴⁵
- L'utilité de cette liaison, particulièrement en cas de besoin de relève, est ainsi décrite par le responsable du contrôle des mouvements d'énergie chez TransÉnergie:

« [...] Le RMCC, on en a fait un peu plus tôt, lors de cette audience, beaucoup état. C'est une belle machine le réseau multi-terminal. On l'utilise de façon synchrone, donc on a beaucoup parlé du RMCC associé avec la capacité de LG-2A, sauf qu'on l'utilise de façon synchrone depuis quatre-vingt-dix-huit (98), depuis que le réseau d'Hydro-Québec a été reconnu comme étant rencontrant tous les critères du NPCC. Donc le réseau d'Hydro-Québec, je pense que monsieur Régis vous l'a

142 Témoignage de Co Pham, notes sténographiques, vol. 9, pages 133 et 134.

143 De l'admission même du témoin Co Pham, notes sténographiques, vol. 29, page 133.

144 Op. cit, note 82

145 Témoignage de Daniel Vaillant, notes sténographiques, vol. 8, pages 258 et 259.

mentionné, ou monsieur Vaillant, n'est plus reconnu comme une simple contingence, une seule contingence. Chacune des interconnexions peut être gérée individuellement à sa capacité installée autant que possible, en autant, et ça, on y reviendra à la réponse à votre question précédente.

Donc le RMCC, l'utilisation de Nicolet pour alimenter les clients, on l'a utilisé pas plus tard, et je pense que Daniel vient de le mentionner, le deux avril dernier. Lorsqu'on doit faire de l'entretien sur le réseau, pour en assurer la fiabilité, donc on utilise tous nos équipements au maximum pour pouvoir assurer l'alimentation fiable des Québécois. Donc le deux avril dernier, lors d'un retrait de Gentilly, pour alimenter, puisque les transfos à Nicolet, les transfos 230 kV sont limités, on a utilisé l'injection par Nicolet du RMCC, donc rapatriés sur le réseau. Donc ça se fait de façon régulière. Je ne suis pas en mesure de quantifier en termes de fréquence ou en termes de pourcentage de temps, mais je vous garantis que c'est utilisé. »¹⁴⁶

- Enfin, les installations à courant continu des postes Nicolet et Des Cantons peuvent servir à importer de l'énergie en provenance des réseaux de la Nouvelle-Angleterre, ce qui améliore à la fois la flexibilité d'exploitation du réseau de transport et la sécurité d'approvisionnement en électricité des besoins du Québec.
- Aucune preuve des intervenants n'est venue contredire le caractère utile, sinon essentiel, de l'ensemble des interconnexions, incluant le RMCC, pour la desserte de la charge locale.

146 Témoignage de Michel Armstrong, notes sténographiques, vol. 9, pages 167 et 168.

THÈME 3 : STRUCTURE DE CAPITAL ET TAUX DE RENDEMENT**3.1 LA POLITIQUE FINANCIÈRE*****Demande du transporteur***

Le transporteur demande à la Régie d'approuver les composantes suivantes de sa politique financière :

- ✓ une structure de capital présumée pour le transporteur et composée à 70% de dette et à 30% de capitaux propres;
- ✓ l'utilisation, aux fins de l'établissement des tarifs de transport d'électricité, du coût moyen de la dette consolidée d'Hydro-Québec, dont le taux moyen projeté pour 2001 est de 9,75%;
- ✓ la prise en compte des frais de garantie de la dette d'Hydro-Québec comme élément du coût de la dette;
- ✓ un rendement des capitaux propres du transporteur établi à 10,6%;
- ✓ et par conséquent, un coût pondéré en capital de 10,005% applicable à la base de tarification.

Argumentaire

- La proposition du transporteur est pleinement compatible avec les objectifs financiers qu'Hydro-Québec s'est fixée dans son plan stratégique. Elle constitue un ensemble cohérent qui vise à établir le coût du capital du transporteur sur une base comparable à celle d'entreprises réglementées oeuvrant dans le secteur du transport d'énergie en Amérique du Nord, tout en maintenant le maximum d'avantages pour les clients.
 - Plusieurs juridictions en Amérique du Nord ont entamé des processus visant à scinder le secteur électrique en plusieurs unités pour des fins réglementaires. Cette tendance suit celle observée
-

dans le secteur du gaz naturel il y a plusieurs années. Dans chaque cas, et l'exemple de *Hydro One* est particulièrement marquant à cet égard, une attention particulière a été portée à établir ces nouvelles entités sur des bases financières saines.

- Cette première cause tarifaire du transporteur est fondamentale pour établir les principes qui seront appliqués par la Régie dans la réglementation du domaine électrique.
- Comme l'indiquait en audience l'expert Dr. Roger A. Morin, la décision que rendra la Régie dans la présente cause fera époque, sera déterminante pour les causes qui suivront et devra donc être prise avec soin :

« [...] I think you will make a landmark decision which will have repercussions for many, many, many years to come. I am thinking about distribution and I am thinking about performance base ratemaking and implications for other utilities, Gaz Métro and Gazifère, that are regulated. So I think this is a landmark case in the company's history. And those principles, we are likely to live with those principles for a long, long time to come. So, let's get it right. »¹⁴⁷

- Comme l'indiquait également M. Paul Robillard, le nouveau cadre réglementaire constitue une préoccupation pour les investisseurs et pour les agences de crédit¹⁴⁸. L'agence *Dominion Bond Rating Service Limited* dont on retrouve une évaluation à la pièce HQT-8, document 3.5, a d'ailleurs fait connaître ses préoccupations à cet égard¹⁴⁹.
- Cette première décision de la Régie sur les politiques financières du transporteur aura un impact majeur sur la perception du risque réglementaire par les milieux financiers.

147 Notes sténographiques, vol. 12, page 232, R.503.

148 Vol 12 p. 132, lignes 20-28, p.133 lignes 1-8, p. 143, lignes 24-28.

149 HQT-8 doc. 3.2, pages 1 et 3, sous la rubrique " challenges ".

- Un principe fondamental qui guide les organismes de réglementation dans la détermination des politiques financières d'entreprises réglementées est l'utilisation de bases comparables. Ce principe a effectivement été cité à maintes reprises au cours de l'audience par les témoins du transporteur et de la Coalition industrielle¹⁵⁰.
- Il est important de rappeler qu'en plus de permettre l'accès continu aux marchés des capitaux aux meilleures conditions, une politique financière basée sur les comparables assure qu'Hydro Québec ne sera pas indûment favorisée ou défavorisée par rapport à d'autres entreprises concurrentes du secteur énergétique au Québec ou ailleurs. C'est le concept du "*level playing field*" qui se reflète notamment à l'article 49 de la *Loi sur la Régie*. Ce concept est capital pour assurer la justesse des signaux de prix qui seront transmis aux consommateurs.
- Il implique de plus que des investissements de nature et de risques semblables devraient offrir les mêmes perspectives de rendement pour les investisseurs, peu importe le statut de l'entreprise¹⁵¹.
- La prise en compte du statut de société d'état d'Hydro-Québec et de la garantie sur la dette pour établir la structure de capital présumée et le rendement sur l'avoir propre violerait ce principe fondamental. Pour cette raison, les recommandations du Dr. Roger A. Morin sur la structure de capital présumée ainsi que sur le

150 Témoignage de Éric Maillé, notes sténographiques, vol. 13, pages 28 et 29, R. 31; Témoignage de Paul Robillard, notes sténographiques, vol. 13, pages 55 et 56, R. 59 et pages 74 et 75, R. 94; Témoignage de Roger A. Morin, notes sténographiques, vol. 13, page 82, R. 116; Témoignage de Laurence D. Booth, notes sténographiques, vol. 13, page 155; Témoignage de Michael K. Berkowitz, notes sténographiques, vol. 13, pages 219 et 220, R. 217.

151 HQT-8, document 1, pages 8 et 9, section 4.1.

rendement sur l'avoir propre sont basées sur les comparables sans tenir compte de l'existence de la garantie gouvernementale. (voir l'ensemble de la preuve de Dr. Roger A. Morin HQT-9 document 1).

- Ce principe est également repris dans la preuve des Drs. Booth et Berkowitz :

« [...] firms are regulated to *mimic* the action of a competitive firm and yet reap the scale economies of the natural monopolies. »¹⁵².

- On constate également que la présence de la garantie gouvernementale n'affecte aucunement l'analyse des risques globaux du transporteur¹⁵³.
- Le Dr. Roger A. Morin a précisé lors de l'audience que « *la garantie gouvernementale affecte le coût de la dette et le risque de la dette, ce qu'on appelle le "risk of default", la qualité de crédit du titre obligataire. Par contre, elle n'a aucun impact sur le risque financier du transporteur, qui dépend de la volatilité du rendement des actions engendrée par la présence de coûts fixes reliés à la dette* »¹⁵⁴, ce qu'on appelle également l'effet de levier financier. D'ailleurs, les Drs. Booth et Berkowitz souscrivent pleinement dans leur preuve à cette définition traditionnelle du risque financier¹⁵⁵.
- Le transporteur a donc démontré que la garantie gouvernementale n'a d'impact que sur le coût de la dette¹⁵⁶.
- Le transporteur a aussi démontré que, compte tenu de sa structure de capital, ses frais financiers auraient été supérieurs d'au moins 50 points de base en l'absence de la garantie, soit le coût payé

152 Coalition industrielle, document 2, page 4, lignes 21 et 22.

153 Rapport du Dr. Roger A Morin, HQT-9, section II.

154 Témoignage de Roger A. Morin, notes sténographiques, vol. 13, pages 83 et 84, R. 117.

155 Coalition industrielle, document 2, page 10, lignes 10 et 11.

156 Témoignage de Roger A. Morin, notes sténographiques, vol. 13, page 86, lignes 16 à 23 et pages 90 à 93, R 120.

pour la garantie¹⁵⁷. Ainsi, l'inclusion des frais de garantie dans le coût de la dette est juste et raisonnable et ne fait que « normaliser » le coût de la dette du transporteur pour le rendre plus comparable à celui d'une entité commerciale privée possédant les mêmes caractéristiques en termes de risques et de politique financière.

- Aussi, la Régie doit rejeter toute l'argumentation des Drs. Booth et Berkowitz présentée verbalement lors des audiences à l'effet que le transporteur pourrait s'endetter à 100% sans conséquences financières grâce à la garantie ou encore que cette garantie pourrait affecter les risques financiers du transporteur et le rendement sur l'avoir propre¹⁵⁸. Ces opinions, en plus d'être extrêmes, reflètent une très mauvaise compréhension des milieux financiers et une vision incohérente de la nature des risques financiers d'une entreprise. Elles sont également contraires aux conclusions de la théorie moderne de portefeuille.

3.1.1 Structure de capital présumée

Argumentaire

- Les témoins experts d'Hydro-Québec et de la Coalition industrielle s'entendent sur le fait qu'une fois approuvée par la Régie, la structure de capital du transporteur doit demeurer stable.
- Selon les principes réglementaires généralement reconnus, toute fluctuation éventuelle du risque global du transporteur devrait se répercuter dans le rendement sur l'avoir propre autorisé plutôt que dans le taux de capitalisation¹⁵⁹.

157 Rapport de Merrill Lynch, HQT-8, document 2, page 14.

158 Témoignage de Michael K. Berkowitz, notes sténographiques, vol 13, page 196, lignes 23 à 27 et page 273, R. 277.

159 Rapport de Booth & Berkowitz, Coalition 2, page 2, lignes 22 à 25.

- Cette première décision sur le taux de capitalisation doit donc être la bonne. Elle revêt une importance capitale pour l'établissement du transporteur sur une base financière saine.
- Tel qu'indiqué à la page 7 de la pièce HQT-8, document 1, le concept de structure de capital présumée correspond à une pratique reconnue par les organismes de réglementation, dont la Régie. Il est utilisé par plusieurs entreprises réglementées lorsque des activités autres que celles qui sont sous examen y occupent une place importante. C'est le cas pour le transporteur dont les actifs représentent environ 33% des actifs totaux d'Hydro-Québec.
- L'utilisation d'une structure présumée est la seule façon d'isoler le transporteur des décisions prises par Hydro-Québec sur sa structure de capital globale, en fonction notamment de l'évolution de ses activités non réglementées.
- Mentionnons à cet égard que dans son plan stratégique 2000-2004, Hydro-Québec vise justement une augmentation substantielle de son taux de capitalisation¹⁶⁰. En effet, le taux de capitalisation d'Hydro-Québec est souvent mentionné comme une faiblesse par les milieux financiers et son niveau actuel est jugé incompatible avec les orientations de développement de l'entreprise¹⁶¹.
- En outre, si la Régie décidait, aux fins de l'établissement du coût en capital du transporteur, d'appliquer la structure de capital consolidée d'Hydro-Québec plutôt qu'une structure de capital présumée comparable à ses pairs, cette décision pourrait avoir

160 Témoignage de Roger A. Morin, notes sténographiques, vol. 13, pages 53 à 56, R.57-59.

161 Rapport de Merrill Lynch, HQT-8, doc. 2, page 14, rapport de crédit de Moody's, HQT-8; document 3.1, page 3 et rapport de DBRS, HQT-8, document 3.2, page 1.

comme conséquence que la Régie serait ainsi en mesure d'influencer par ses décisions les structures de capital relatives à d'autres activités d'Hydro-Québec qui dépassent son champ de juridiction.

- Afin de situer la structure de capital présumée demandée par le transporteur par rapport à celle d'Hydro-Québec dans son ensemble, il est important de se rappeler que la définition du taux de capitalisation utilisée aux fins réglementaires n'est pas la même que celle utilisée pour le rapport annuel de l'entreprise.
- Cette différence n'est pas triviale. Elle provient pour la majeure partie de l'évaluation de la valeur de la dette aux fins réglementaires.
- En conformité avec les principes usuels de comptabilité réglementaire, le transporteur a retenu de ne pas considérer les pertes de change sur dette étrangère comme un actif sujet à rémunération. En conséquence, le coût de la dette aux fins réglementaires est évalué en mettant en relation le coût du service de la dette avec les montants effectivement obtenus en dollars canadiens lors de l'émission des dettes. Ce concept correspond à la valeur de la dette au taux de change d'origine et non au taux de change courant tel qu'utilisé dans le rapport annuel¹⁶².
- Ainsi, la valeur de la dette au taux de change à l'origine permet d'évaluer correctement la part de la base de tarification (actifs sujets à rémunération) financée par la dette et donc la structure de capital du transporteur.
- L'écart entre le taux de capitalisation rapporté dans le rapport annuel pour Hydro-Québec non consolidée en 1999 et le taux qui apparaîtrait en utilisant le concept réglementaire est de l'ordre de

162 HQT-8, document 1, page 8, lignes 5 à 14.

1,5%¹⁶³. Ainsi, sur une base de mesure comparable à celle utilisée pour établir le taux de capitalisation aux fins réglementaires, le taux global pour Hydro-Québec non consolidée, i.e. pour ses seules activités du secteur de l'électricité, passerait de 28.2% en 1999 à environ 34% en 2004.

- Exprimé sur une base comparable, le taux de capitalisation de 30% proposé pour le transporteur est donc très proche du taux de capitalisation actuel d'Hydro-Québec non consolidée. Il est de plus compatible avec l'objectif de redressement que se fixe Hydro-Québec pour ses critères financiers, tout en demeurant cohérent avec le fait que l'entreprise vise un taux de capitalisation plus élevé pour ses activités non réglementées.
- La proposition de 30% de taux de capitalisation peut même être jugée conservatrice puisqu'elle correspond à la borne inférieure de la fourchette de 30% - 35% recommandé par l'expert Dr. Roger A. Morin en se basant sur une analyse d'entreprises comparables¹⁶⁴. Cette fourchette, rappelons-le, se situait elle-même au seuil inférieur des taux de capitalisation des entreprises constituant l'univers de comparaison. Notons à cet égard que le rapport de Merrill Lynch qualifie "d'agressif" tout taux de capitalisation inférieur à 40% pour les entreprises dans ce domaine d'activité¹⁶⁵.
- Il y a lieu finalement de relever que les témoins de la Coalition industrielle, seul intervenant à avoir présenté une preuve sur le sujet, sont d'accord¹⁶⁶ avec le taux de capitalisation de 30% proposé pour le transporteur.

163 Témoignage de Paul Robillard, notes sténographiques, vol. 13, page 57.

164 HQT-9, document 1, section IV.

165 HQT-8, document 2, page 11, dernier paragraphe.

166 Témoignage de Michael K. Berkowitz, notes sténographiques, vol. 13, pages 207 et 208, R. 192.

3.1.2 Coût de la dette en gestion intégrée

Argumentaire

- La preuve démontre le bien-fondé et les avantages que le transporteur retire d'une gestion intégrée de la dette d'Hydro-Québec.
- En effet, tel que relaté à la page 16 de la pièce HQT-8, document 1 : « *la gestion intégrée de la dette favorise la masse critique nécessaire en termes de volume et d'expertise pour exploiter au maximum la diversification des sources de financement par zone géographique, par investisseur et par type d'instrument* ».
- Le témoin Paul Robillard a également affirmé, lorsqu'interrogé par le procureur de la Régie¹⁶⁷, que l'un des avantages les plus importants que procure aux clients des activités réglementées cette gestion intégrée de la dette, est le coût moindre de financement engendré par la taille des emprunts obligataires de l'entreprise sur les marchés internationaux.
- Un autre avantage non négligeable est la coassurance procurée au transporteur, et au distributeur, par le fait qu'aux yeux des agences de crédit, Hydro-Québec est considérée très concurrentielle à cause de la nature hydraulique de sa production d'électricité, dont les coûts faibles aident à supporter sa dette globale, et de sa capacité de stockage, qui permet d'en valoriser les actifs¹⁶⁸.
- Le transporteur bénéficie ainsi de l'expertise reconnue d'Hydro-Québec en matière de gestion efficace de sa dette et de son souci constant de minimiser ses coûts d'emprunts et ses risques financiers, tel que démontré, à titre d'exemple, par l'analyse

167 Témoignage de Paul Robillard, notes sténographiques, vol. 13, pages 17 à 19, R. 11.

168 Témoignage de Paul Robillard, notes sténographiques, vol. 13, pages 15 et 16, R. 6.

déposée en preuve sur le portefeuille optimal de la dette ¹⁶⁹. Aucune contre-preuve n'a remis en question cette expertise d'Hydro-Québec.

- À la seule lecture des évaluations de crédit fournies comme pièce HQT-8, documents 3.1 à 3.4, on constate qu'Hydro-Québec est appréciée positivement pour la qualité avec laquelle elle gère ses investissements et s'acquitte de ses obligations financières.
- A cet égard, la page 20 de HQT-8 document 1 rappelle qu' Hydro-Québec s'est dotée d'une politique de financement qui vise à fournir au moindre coût les fonds nécessaires aux activités de l'entreprise, tout en favorisant la stabilité à long terme des tarifs et en limitant les risques associés au refinancement de la dette. Pour ce faire, l'entreprise s'est fixée les quatre objectifs suivants :
 - ✓ Diversifier les sources de financement ;
 - ✓ Limiter les risques de change ;
 - ✓ Étaler les échéances de la dette ; et
 - ✓ Maintenir une part de dette à taux variable de court terme d'environ 25%.
- Malgré les limites d'une comparaison historique du coût de la dette qui dépend beaucoup de facteurs exogènes qu'une entreprise ne peut contrôler, on note néanmoins que le coût de la dette d'Hydro-Québec a diminué de façon significative au cours des dernières années grâce à sa gestion financière active.
- En conséquence de ce qui précède, on peut conclure que la gestion intégrée de la dette d'Hydro-Québec profite aux clients du transporteur et c'est pourquoi il est pertinent et même avantageux de lui en attribuer le coût moyen, ce qu'aucun intervenant n'a mis en doute.

169 HQT-8, document 1, pages 23 et 24.

- De plus, il n'est pas possible d'identifier une dette distincte attribuable au transporteur compte tenu qu'Hydro-Québec ne fait que du financement corporatif pour ses activités de base.
- Le coût moyen de la dette pour l'année projetée, est composé du coût de la dette fixe existante, dont les détails ont été fournis à l'annexe 8 de HQT-8 document 1, ainsi que les coûts projetés de la dette variable existante et le coût de la nouvelle dette, les deux étant basés sur une source externe objective et neutre, soit le « *Consensus Forecas* » de mai 2000¹⁷⁰.
- On notera que la dette existante ainsi que la nouvelle dette excluent la dette associée à des financements spécifiques d'activités internationales (« financement sans recours »).

3.1.3 GARANTIE GOUVERNEMENTALE DE LA DETTE

Argumentaire

- Tel qu'il appert aux pièces HQT-8, document 2 et HQT-8, document 3.4, la garantie accordée par le gouvernement du Québec sur la dette émise par Hydro-Québec constitue un avantage majeur permettant à l'entreprise d'accéder plus facilement aux marchés financiers internationaux tout en lui faisant bénéficier de meilleurs taux d'intérêt sur ses emprunts.
- Tel qu'établi dans le rapport de Merrill Lynch, compte tenu d'une structure de capital inférieure à 40%, Hydro-Québec, sans la garantie gouvernementale, aurait une cote de crédit de BBB (S&P) ou Baa3 (Moody's) plutôt que A¹⁷¹.

170 HQT-8 document 1, annexe 9.

171 HQT-8 ,document 2, page 3.

- La garantie est un transfert de risques entre les détenteurs de la dette et le fournisseur de la garantie. Ce transfert résulte en un coût plus bas de la dette que celui qui prévaudrait dans des entreprises comparables en termes de risques et de structure financière.
- Ainsi les frais de garantie constituent une rémunération juste et raisonnable des risques encourus par le garant. Le rapport de Merrill Lynch, déposé comme pièce HQT-8, document 2, permet d'ailleurs de conclure que le coût actuel de cette garantie, établi annuellement au taux de 0,5% de la dette garantie en circulation au 31 décembre (évaluée au taux de change courant), est équivalent sinon inférieur au taux d'intérêt additionnel que porteraient des emprunts semblables non assortis d'une garantie¹⁷².
- Cette opinion n'a été ni contestée ni contredite par les Drs. Booth et Berkowitz.
- Les frais de garantie, représentent un impact sur le revenu requis du transporteur de \$51M pour 2001.
- Toutefois, même avec cet ajustement au coût de la dette, les clients du transporteur continuent à bénéficier de multiples façons de la présence de la garantie.
- L'un des principaux avantages de cette garantie est l'accès aux marchés financiers. Ainsi la preuve de Merrill Lynch indique que sans cette garantie, il est douteux qu'Hydro-Québec ait pu avoir accès aux marchés financiers canadiens¹⁷³.

172 HQT-8, document 2, page 3, dernier paragraphe.

173 HQT-8 document 2, page 15.

- Les témoins Dr. Roger A. Morin et Paul Robillard ont aussi, en réponse au régisseur Anthony Frayne, énoncé plusieurs autres avantages non négligeables apportés à Hydro-Québec par cette garantie¹⁷⁴:

« [...] Le spread entre les obligations cotées A et les obligations cotées B++ low (CBRS) peut être considérable dans les moments de turbulence sur les marchés financiers ... de l'ordre de 100 points dans les moments difficiles. »

[...]

« Si Hydro-Québec avait une cote de crédit de BBB (S&P), il est à peu près certain qu'on n'aurait pas pu financer les activités de la compagnie dans le marché canadien. »

[...]

« Un autre impact de la garantie c'est sur ... les conditions sur lesquelles on peut émettre des obligations ,échéances, clause de rachat, fonds de remboursement, frais d'émission. Il y a un paquet d'intangibles ou de facteurs qualitatifs qui aussi doivent être considérés. »

3.1.4 TAUX DE RENDEMENT DES CAPITAUX PROPRES ET COÛT EN CAPITAL

Argumentaire

- Le Dr. Roger A. Morin a élaboré en détails, autant dans sa preuve initiale¹⁷⁵ que dans ses réponses aux nombreuses demandes de renseignements¹⁷⁶ et lors de l'audience¹⁷⁷, sur la méthodologie

174 Témoignage de Roger A. Morin, notes sténographiques, vol. 13, pages 90 à 93, R. 120.

175 HQT-9, documents 1 et 1.1.

176 HQT-13, document 1, R. 53-56 ; document 1.1, R 14.1; document 2.1, R-C1-C4; document 7, R. 59; document 8, R. 18b, 19, 23 - 31 de la Coalition industrielle, R. 2, 4 de ZE Powergroup Inc., R. 1-2 et 5-40 des Drs Booth & Berkowitz et HQT-9, documents 1.3 à 1.6.

177 Un résumé de cette démarche du Dr Morin se retrouve dans les notes sténographiques, vol. 12, pages 33 à 51. Les pièces HQT-9, documents 1.7 à 2.2 ont également été déposées lors de l'audience.

suivie, les données de base utilisées et les calculs comparatifs qu'il a réalisés afin d'en arriver à sa recommandation sur le taux de rendement du transporteur.

- Sans reprendre l'ensemble des éléments techniques de sa preuve, mentionnons qu'il existe de nombreux points d'entente entre le Dr. Roger A. Morin et les experts de la Coalition industrielle, les Drs. Booth et Berkowitz:
 - ✓ Rejet des méthodes de bénéfices comparables et de l'actualisation des flux monétaires pour favoriser la méthode dite de la prime de risque ou « *modèle d'équilibre des actifs financiers* » qui fait appel au concept de Beta pour évaluer le risque systématique d'un titre financier¹⁷⁸.
 - ✓ Selon cette approche trois facteurs déterminent le rendement exigé par un investisseur :
 - ◆ le rendement sur les titres sans risques (obligations à long terme);
 - ◆ le Beta du titre financier; et
 - ◆ la prime de risque du marché des actions dans son ensemble.
 - ✓ Les experts s'entendent sur le taux de rendement des obligations Canada à long terme : 6%. Une mise à jour de l'évaluation de ce taux a été réalisée par le Dr. Roger A. Morin.¹⁷⁹ Aucun changement n'a été considéré nécessaire.
- Les éléments de divergence entre experts touchent l'évaluation du Beta et de la prime de risque du marché. Ils proviennent essentiellement des facteurs suivants :
 - ✓ différences dans l'évaluation des risques du transporteur;

178 Témoignage de Roger A. Morin, notes sténographiques, vol 12, page 37, lignes 13 à 16 et page 39, lignes 9 à 27.

179 Témoignage de Roger A. Morin, notes sténographiques, vol. 12, page 51.

- ✓ recours du Dr. Roger A. Morin aux données américaines;
 - ✓ utilisation de Betas ajustés par le Dr. Roger A. Morin; et
 - ✓ utilisation par le Dr. Roger A. Morin, de l'ensemble des données historiques fiables publiées sur les primes de risque de marché.
- En premier lieu, examinons les risques du transporteur. Les risques d'affaires, financiers et réglementaires du transporteur ont été pris en compte dans le présent dossier tarifaire. Le Dr. Roger A. Morin possède une connaissance précise des risques spécifiques au transporteur, tels qu'énoncé aux pages 10 à 14 de la pièce HQT-8, document 1 et ils ont été pris en considération dans l'établissement de la prime de risque de 4,6 % aux fins de sa recommandation relative au taux de rendement des capitaux propres.
 - Le Dr. Roger A. Morin considère que le niveau de risques d'affaires du Transporteur est plus faible que la moyenne des entreprises comparables, tandis que ses risques financiers et réglementaires sont plus élevés. En conséquence, le risque global du transporteur est considéré dans la moyenne relativement aux entreprises de comparaison.
 - Il est important de rappeler qu'en raison du manque de points de comparaison "*pure play*" dans le domaine du transport d'électricité, le Dr. Roger A. Morin a dû comparer les risques d'affaires du transporteur à ceux d'entreprises d'électricité intégrées du secteur électrique montrant une forte composante transport. Mais ces entreprises de comparaison œuvrent également dans le domaine de la production, dont les risques d'affaires sont plus élevés que le transport.
-

- Aussi, le fait de juger que les risques d'affaires du transporteur sont inférieurs à la moyenne des entreprises intégrées de comparaison n'impliquent pas que le transport soit pratiquement exempt de risques, tel que le laissent entendre les experts de la Coalition industrielle. De plus, certaines particularités du marché du transporteur résultent en des risques d'affaires plus élevés que ceux d'autres transporteurs.
- Les revenus provenant des réservations pour le service point à point sont substantiellement supérieurs à ceux d'autres entreprises. Ils représentent en 2001 un montant de 300\$M versus un coût total du service de 2685\$M¹⁸⁰.
- Notons qu'au cours des 3 dernières années, les revenus provenant des réservations fermes ont fluctué de façon importante avec une marge de l'ordre de 100 \$M¹⁸¹.
- Ajoutons qu'il n'y a aucune assurance que les volumes de réservation historiques seront maintenus dans un contexte nord-américain en pleine évolution.
- L'importance relativement grande des réservations point à point combinée au traitement tarifaire proposé des revenus provenant de ces réservations, rendent donc le transporteur plus vulnérable que d'autres face aux aléas du marché. Cette caractéristique du transporteur semble avoir été négligée par les Drs. Booth et Berkowitz qui basent leur analyse sur des considérations génériques¹⁸².

180 Témoignage de Michel Bastien, notes sténographiques, vol 12, page 123, R. 12-20, page 124, R. 2-5.

181 HQT-8, document 1, page 11, lignes 25 à 27.

182 Voir par exemple Coalition industrielle, document 2, page 22, ligne 10 à 13.

- De plus, le transporteur fait face à des risques sur ses coûts supérieurs à la moyenne, notamment par son exposition aux aléas climatologiques provenant d'un réseau reconnu comme étant parmi les plus étendus et les plus complexes au monde¹⁸³.
- En ce qui a trait au risque financier, le Dr. Roger A. Morin et les Drs. Booth et Berkowitz s'entendent sur sa nature. Ce risque dépend de la volatilité du rendement des actions engendrée par la présence de coûts fixes reliés à la dette, soit l'effet de levier financier¹⁸⁴. Rappelons que selon le Dr. Roger A. Morin le risque financier plus élevé du transporteur provient de la structure de capital proposée¹⁸⁵. Le rapport de Merrill Lynch abonde dans le même sens en indiquant qu'une structure de capital inférieure à 40% d'avoir propre est considérée " *agressive* " ¹⁸⁶.
- Bien que les Drs. Booth et Berkowitz fournissent de l'information montrant que l'effet de levier financier du transporteur est nettement plus élevé que ceux d'entreprises privées comparables du secteur énergétiques (voir structures de capital présentées dans Coalition document 2, p. 19), ils ignorent cet élément dans leur analyse de risque en invoquant : « *if there is very little business risk, as is the case with regulated utilities, the firm can afford to carry large amounts of debt financing, since there is very little risk to magnify in the first place* ».
- Cette affirmation témoigne d'un manque de connaissance des caractéristiques spécifiques de risque du transporteur. Jumelée à la déclaration du Dr. Booth à l'effet qu'Hydro-Québec pourrait se financer entièrement par la dette, elle montre un manque de connaissances pratiques des marchés financiers.

183 HQT-8, document 1, page 12.

184 Témoignage de Roger A. Morin, vol. 13 pages 83 et 84, R.117

Voir également Coalition industrielle, document 2, page 10, lignes 13 à 19.

185 HQT-9, document 1, page 14.

186 HQT-8 document 2, page 11.

- Pour s'en convaincre, il suffit de constater le taux de capitalisation fixé par le gouvernement ontarien pour *Hydro One*, une entreprise réglementée avec laquelle le transporteur peut être comparé. Ce taux se situe à 45%.
- Le taux de capitalisation de 45% d'*Hydro One* indique que les risques d'affaires de cette entreprise sont jugés suffisamment importants pour que l'effet de levier de la structure de capital soit minimisé, contrairement aux propos des Drs. Booth et Berkowitz.
- Finalement, les risques réglementaires découlent du caractère nouveau de la réglementation du secteur électrique au Québec et donc du manque d'historique en la matière.
- Ces risques semblent avoir été pratiquement ignorés par les experts de la Coalition industrielle. Par contre, les témoins du transporteur ont maintes fois abordé les préoccupations des milieux financiers sur le risque réglementaire¹⁸⁷ pouvant provenir des délais de prise de décisions, de la nature des décisions et de la relative complexité du processus d'audiences.
- En ce qui a trait aux divergences d'ordre méthodologiques dans l'évaluation des primes de risque, l'expert du transporteur a démontré le bien fondé de ses positions :
 - ✓ utilisation du concept de moyenne arithmétique pour évaluer les rendements sur le marché des actions, seul concept généralement accepté pour ce type d'analyses;

187 Témoignage de Roger A. Morin, notes sténographiques, vol 12, page 85, R.94-110 ; page 131, R.210-220 et Témoignages de Michel Bastien et Paul Robillard, notes sténographiques, vol. 12, page 131, R.210-220.

- ✓ utilisation d'approches effectivement appliquées en pratique par les investisseurs pour établir les exigences de rendement et non d'approches purement académiques. Mentionnons par exemple le recours aux Betas ajustés de *Value Line* et de *Bloomberg* plutôt que les Betas « maisons » des Drs. Both et Berkowitz¹⁸⁸;
- ✓ le souci manifeste du Dr. Roger A. Morin d'employer le plus de points de repères possibles pour établir les comparables, ce qui implique, compte tenu de la faiblesse des données canadiennes (constatation partagée par les Drs. Booth et Berkowitz), l'utilisation de données américaines. Cette décision se justifie également par l'intégration croissante des marchés financiers des deux pays. Dans cette optique, les Drs. Booth et Berkowitz indiquent d'ailleurs que : « *Canadian investors have increasingly been looking to foreign securities markets to fill in the holes in their Canadian stock portfolios* » et « *Canadian investors therefore should seek out the stocks for which there is no good domestic substitution* »¹⁸⁹. Or précisément, on constate une relative pénurie d'entreprises d'électricité privées dans le marché des actions au Canada;
- ✓ de plus, notons qu'il y a entente entre les experts sur le fait que les États-Unis présentent le marché financier le plus diversifié, le plus mature et le plus liquide¹⁹⁰;
- ✓ il est donc normal qu'à l'instar des investisseurs, tout analyste visant à établir les exigences de rendement du marché dans le domaine électrique cherche à compléter les données canadiennes avec les données américaines ;
- ✓ l'utilisation de l'ensemble des données historiques fiables publiées par des firmes de recherche spécialisées reconnues, en évitant de poser des jugements subjectifs au sujet des meilleures ou moins bonnes années. Cette

188 Témoignage de Roger A. Morin, notes sténographiques vol 12, page 42, lignes 14 à 25.

189 Coalition, document 2, page 48, lignes 22 et 23 et page 49, lignes 1 et 2.

190 Témoignage de Laurence D. Booth, notes sténographiques, vol. 13, page 237.

position est supportée par les analyses statistiques des données. Le Dr. Roger A. Morin indique dans son témoignage qu'il n'y pas de corrélation sérielle des données sur les primes de risque dans les données canadiennes qu'il utilise. Ceci implique que la prime de risque ne montre pas de tendances systématiques à la hausse ou à la baisse sur la période d'analyse¹⁹¹.

- Enfin, si le Dr. Roger A. Morin privilégie comme les Drs. Booth et Berkowitz, le modèle d'équilibre des actifs financiers, il prend la peine de confronter ses résultats avec plusieurs autres approches. Ainsi il utilise la variante empirique du modèle d'équilibre des actifs financiers et le modèle des primes de risque prévisionnelles. Il examine également les primes de risque effectivement accordées par les organismes de réglementation aux États-Unis pour des entreprises comparables, les données canadiennes étant insuffisantes¹⁹².
- Le Dr. Roger A. Morin a clairement indiqué que l'établissement d'une structure de capital comportant moins d'avoir propre que la structure recommandée pour le transporteur exigerait un ajustement à la hausse sur le taux de rendement sur l'avoir propre demandé de 10,6% pour refléter l'augmentation du risque financier.
- Le Dr. Roger A. Morin a en effet explicité le lien qui existe entre le taux de capitalisation, le risque financier et l'exigence de rendement sur l'avoir propre. Ce lien constitue un des fondements de la théorie financière moderne¹⁹³.
- Notons que les Drs. Booth et Berkowitz abondent dans le même sens. La seule divergence porte sur l'ampleur de l'ajustement requis, à savoir que le Dr. Roger A. Morin évalue cet ajustement à

191 Témoignage de Roger A. Morin, notes sténographiques, vol 12, page 264, lignes 15 à 26.

192 Témoignage de Roger A. Morin, notes sténographiques, vol 12, page 45, lignes 6- à 28.

193 Témoignage de Roger A. Morin, notes sténographiques vol 13, page 84 à 87.

près de 10 points de base par unité de pourcentage d'écart¹⁹⁴ alors que les Drs. Booth & Berkowitz indiquent un ajustement de 125 points de base avec l'hypothèse d'un taux de capitalisation de 25%¹⁹⁵.

- Dans cette optique, la proposition de taux de rendement de 10,6% du transporteur est conservatrice relativement aux conclusions des analyses du Dr. Roger A. Morin. En effet, le Dr. Roger A. Morin recommandait un taux de 10,6% et un taux de capitalisation de 32,5%. Le transporteur a décidé de retenir la marge basse des recommandations de son témoin expert sur le taux de capitalisation soit 30% et de ne pas faire l'ajustement qu'il aurait été normal d'apporter sur le taux de rendement sur l'avoir propre. Rappelons que selon le Dr. Roger A. Morin, cet ajustement aurait dû être de 25 points de base à la hausse.¹⁹⁶
- En réponse à une question du procureur de la Régie, les témoins du transporteur ont indiqué que cette décision relevait de considération d'affaires pour le bénéfice des clients et qu'un taux de capitalisation inférieur à 30%, couplé à un rendement sur l'avoir propre non ajusté à la hausse par rapport au taux demandé, enverrait un signal clair aux marchés financiers que la Régie ne souscrit pas au concept des comparables du secteur privé¹⁹⁷.

194 Témoignages de Paul Robillard et Roger A. Morin, notes sténographiques, vol. 13, pages 19 à 22, R. 12-15 et Témoignage de Roger A. Morin, notes sténographiques, vol. 13, pages 88 et 89, R. 118.

195 Témoignage de Michael K. Berkowitz, notes sténographiques, vol. 13, pages 265 à 268, R. 267-271.

196 Témoignages de Paul Robillard et Roger A. Morin, notes sténographiques, vol. 13, pages 19 à 22, R. 12-15 et Témoignage de Roger A. Morin, notes sténographiques, vol. 13, pages 88 et 89, R. 118.

197 Témoignages de Paul Robillard, notes sténographiques, vol. 13, pages 24 et 25.

- En conclusion, pour toutes les raisons mentionnées plus haut, le transporteur demande la Régie d'accepter le taux de rendement de 10,6% proposé par le Dr. Roger A. Morin et de rejeter la proposition de rendement sur l'avoir propre présentée par la Coalition industrielle.
- Le taux de rendement de 8,25% que recommandent les Drs. Booth & Berkowitz serait d'ailleurs, s'il était retenu par la Régie de l'énergie, le plus bas dans toute l'Amérique du Nord.
- En ce qui a trait aux références à des comparables, on note au passage, que malgré qu'*Hydro One* ait été plusieurs fois citée lors de l'audience, on ne retrouve pas cette entreprise dans la preuve des Drs. Booth et Berkowitz. Le transporteur a pris soin de joindre à sa preuve les évaluations de crédit d'autres entreprises comparables¹⁹⁸, particulièrement celle de *Hydro One* à qui la Commission de l'Énergie de l'Ontario a accordé un rendement de 9,9% combiné à un taux de capitalisation de 45%.
- Toute comparaison des taux de rendement accordés à des entreprises réglementées doit prendre en compte les différences de risque financier découlant de la structure de capital.
- Comme l'indique le Dr. Roger A. Morin, si l'on ajuste le taux de rendement pour le rendre compatible avec un taux de capitalisation de 30% tel que demandé par le transporteur, le taux d'*Hydro One* serait d'environ 11%¹⁹⁹.

198 HQT-8, documents 3.5 à 3.8.

199 Témoignage de Roger A. Morin, notes sténographiques, vol13, p.88, lignes 25-29.

- Il faut rappeler également, que compte tenu de son statut, le rendement après impôts des capitaux propres du transporteur correspond également au rendement avant impôts, ce qui n'est pas le cas de *Hydro One*. Les clients du transporteur bénéficient directement de cet avantage²⁰⁰.
- Le transporteur se pose également des questions sur la cohérence de la position de la Coalition industrielle vis-à-vis la proposition de leurs experts quant au taux de rendement des capitaux propres recommandé à 8,25% pour le transporteur alors que MacLaren, un membre de cette même Coalition industrielle, utilise un taux de rendement des capitaux propres de 11,5% pour ses activités de transporteur au Québec²⁰¹. Par ailleurs, étant donné le statut privé de cette entreprise, on peut raisonnablement présumer que cette exigence de rendement va de pair avec un taux de capitalisation supérieur à 30%.

3.2 COÛT PROSPECTIF DU CAPITAL

Demande du transporteur

Le transporteur demande l'approbation par la Régie d'un coût prospectif du capital au taux de 8,4% pour l'évaluation de ses projets d'investissements au cours de l'année témoin projetée 2001.

Argumentaire

- Tel qu'il appert à la section 3.2.2 de la pièce HQT-10, document 1, un coût prospectif du capital au taux de 8,4% a été établi pour l'année témoin projetée 2001 à partir de la structure de capital présumée précitée, du taux de rendement des capitaux propres

200 Témoignages de Éric Maillé et Roger A. Morin, notes sténographiques, vol. 12, pages 295 à 299.

201 Témoignage de Paul Jutras, notes sténographiques, vol 26, page 187, lignes 18 à 22.

proposé de 10,6% et d'un coût prospectif de la dette de 7,4% pour cette période et le transporteur en demande l'approbation à la Régie.

- Le coût prospectif de la dette repose sur le “*Consensus Forecast*” du 8 mai 2000, tel qu'il a été présenté à l'annexe 9 de la pièce HQT-8, document 1 et auquel le taux de 0,5% des frais de garantie a été ajouté pour assurer une cohérence avec le calcul du coût de la dette décrit précédemment.
-

THÈME 4 : REVENU REQUIS

4.1 DÉTERMINATION DU REVENU REQUIS

Demande du transporteur

Le transporteur demande à la Régie de l'énergie d'approuver un revenu requis de 2 684 608 100 \$ relatif au service de transport d'électricité pour l'année témoin projetée 2001, tel que calculé à la pièce HQT-5, document 3.

Le montant de ce revenu requis est le résultat de la somme d'un rendement de 1 445 749 000 \$, calculé au taux du coût en capital de 10,005 % et appliqué à une base de tarification évaluée à 14 450 273 000 \$, et du total des dépenses nécessaires à la prestation du service, établies à 1 238 858 300 \$.

Argumentaire

- Le calcul du revenu requis du transporteur a été effectué conformément à la méthode traditionnelle d'établissement du coût de service et particulièrement de façon à respecter les alinéas 1^o à 3^o de l'article 49 de la *Loi sur la Régie*, et selon les principes réglementaires approuvés par la Régie dans sa décision D-99-120 pour la fixation des tarifs de transport d'électricité.
 - Cette méthode est identique à celle qui a toujours été utilisée pour la réglementation des tarifs des distributeurs gaziers au Québec, et personne n'en a contesté l'utilisation dans le présent dossier.
 - Les calculs ont été faits à partir de toute l'information comptable et financière disponible. Le niveau de détail pour certains éléments d'informations a été influencé d'une part, par la décision D-99-120 de la Régie qui a obligé Hydro-Québec à devancer d'environ six
-

mois son processus budgétaire pour les activités reliées au service de transport et d'autre part, par le fait que cette demande tarifaire est une première pour Hydro-Québec.

- Malgré ces considérations, toutes les justifications appropriées ont été fournies sur une base très détaillée tant dans la preuve écrite qu'au cours des audiences.
- L'implantation en 1999 d'un nouveau système comptable, le progiciel R/3 de SAP, a permis une identification et une séparation fonctionnelle plus adéquate des activités d'Hydro-Québec, découpage qui n'existait pas avant 1999 alors la gestion et la comptabilité d'Hydro-Québec était davantage intégrée. De fait, cette implantation a permis de fournir des informations de plus en plus précises et en particulier pour l'année témoin projetée.
- Le niveau et l'évolution des composantes du revenu requis ont été amplement documentés et justifiés.²⁰²
- Il a également été établi que pour une large part, l'augmentation des coûts du service de transport s'explique notamment par une amélioration de la fiabilité et de la qualité du service²⁰³ ou résulte de la progression normale de composantes tels la rémunération et l'amortissement.
- Tel que décrit à la section 1.3.1, l'entreprise déploie de nombreux efforts pour contenir, à un juste niveau, ses dépenses d'exploitation.

202 Voir notamment les pièces HQT-5 à HQT-7, HQT-13, document 1, pages 52 et 53, R.-36.1 et HQT-13, document 1, pages 121 à 128, R.-71.

203 HQT-2, document 1.1.1.

- Globalement, le revenu requis est passé de 2 509 M\$ en 1997 à 2 685 M\$ en 2001 représentant une hausse de 176 M\$ ou de 7%. Cette croissance est inférieure à la hausse cumulée du taux d'inflation pour la même période²⁰⁴.

4.2 PRINCIPES ET CONVENTIONS COMPTABLES

Demande du transporteur

Le transporteur demande à la Régie que les principes et conventions comptables qu'il a utilisés dans la préparation des données relatives à l'établissement de son revenu requis pour l'année témoin projetée 2001 soient reconnus aux fins de la présente cause tarifaire.

Le transporteur demande également à la Régie d'approuver spécifiquement, pour leur application à compter de 2001, deux modifications aux pratiques comptables actuelles, soit l'utilisation du coût en capital pour la capitalisation des frais financiers aux immobilisations de transport en construction et la modification de la période d'amortissement du remboursement gouvernemental relatif au verglas de 1998 pour le volet du coût net de rétablissement du réseau de transport.

Argumentaire

- Les principes comptables et réglementaires, incluant les méthodes de projection des données tarifaires de 2001 sur la base d'une année historique 1999, fondée sur des données réelles, et d'une année de base 2000, fondée en partie sur des données réelles et en partie sur des données projetées, de même que les méthodologies suivies pour la facturation interne et l'imputation des frais corporatifs, ont permis l'établissement des nombreuses

204 HQT-13, document 1, page 118, R-68.2.

composantes du revenu requis. Ils ont été décrits, particulièrement aux pièces HQT-5, documents 1 et 2, HQT-6, documents 5, 6 et 7, et HQT-7, document 1, et explicités dans de nombreuses réponses à des demandes de renseignements avant et pendant l'audience.

- Les conventions comptables utilisées par Hydro-Québec sont conformes aux principes comptables généralement reconnus au Canada et tiennent compte des méthodes et pratiques comptables généralement reconnues par des organismes de réglementation. Les états financiers consolidés d'Hydro-Québec au 31 décembre 1999 sont fondés sur ces conventions comptables et ont fait l'objet d'une vérification indépendante, laquelle est reconnue comme un gage de qualité par tous les utilisateurs des états financiers. Les mêmes conventions comptables ont été appliquées pour l'établissement du coût de service de transport.
 - La détermination du coût de service de transport repose uniquement sur les actifs de transport d'électricité conformes à la définition du réseau de transport d'électricité, que l'on retrouve à l'article 2 de la *Loi sur la Régie*. L'identification de ces actifs s'est réalisée conformément aux Règles de partage du transfert des actifs pour les états financiers par unité d'affaires au 30 septembre 1998, fournies comme pièce HQT-7, document 1.1, et l'identification initiale de ces actifs au 31 décembre 1999 a été validée explicitement par un rapport d'experts comptables indépendants, présenté comme pièce HQT-7, document 3.2.
 - Des règles d'allocation, pour certaines charges de services partagés, ont été élaborées et appliquées uniformément à l'ensemble des unités d'affaires afin d'attribuer à ces dernières leur juste part de coûts. Ces règles d'allocation sont représentatives de l'imputabilité de gestion découlant de la séparation fonctionnelle des activités principales d'Hydro-Québec selon des d'unités
-

d'affaires distinctes. Ainsi, par ces règles d'allocation, Hydro-Québec s'assure que le transporteur ne finance pas les activités d'autres unités d'affaires. La preuve de Meta Group déposée à la pièce HQT-6, document 5.1 appuie cette affirmation.

- Le transporteur a déposé comme pièce HQT-13, document 1.1.2 un document détaillé décrivant les règles et pratiques en comptabilité de gestion relatives à la facturation interne. Ces règles sont appliquées de manière uniforme à l'ensemble des unités d'Hydro-Québec.
 - Grâce au système R/3 de SAP, Hydro-Québec peut isoler les coûts propres à une activité et ainsi en attribuer la juste part à l'utilisateur.
 - La configuration du nouveau système comptable à Hydro-Québec a coïncidé avec la mise en place de la Régie. Cette configuration a été faite de façon à permettre une identification et une séparation adéquates des activités non réglementées du transporteur par rapport à ses activités principales, et les mêmes principes et outils ont été appliqués à l'ensemble des unités d'affaires d'Hydro-Québec. Le transporteur a d'ailleurs fourni à la pièce HQT-5, document 3.2.10 une liste sommaire des centres de coûts de la division TransÉnergie, qui démontre clairement la distinction faite pour les activités non réglementées.
 - Depuis l'implantation du progiciel R/3 de SAP, plusieurs améliorations ont été apportées au niveau de la précision de l'information financière produite par Hydro-Québec. Ces modifications s'inscrivent dans un processus d'amélioration continu lié à l'utilisation accrue des possibilités qu'offrent le progiciel.
 - L'implantation de ce nouveau système comptable a également permis d'adopter de nouveaux modes de comptabilité de gestion, fondés sur le coût complet des activités et l'établissement de prix
-

unitaires pour plusieurs de leurs composantes, ce qui procure une meilleure connaissance des coûts et permet une facturation interne équitable en fonction de la consommation et concertée en vertu d'ententes client-fournisseur. Il permet aussi une capitalisation efficace aux immobilisations en construction par le mécanisme des prestations de travail.

- Des informations financières sont publiées périodiquement et donc disponibles pour le public. Rappelons que les états financiers doivent être dressés selon les principes comptables généralement reconnus et donc respecter les exigences en ce qui a trait à la présentation des informations sectorielles d'Hydro-Québec. De ce fait, plusieurs de ces données ont dû être conciliées avec les données tarifaires spécifiques au transporteur. Ces conciliations ont été présentées aux pièces HQT-5, document 5, HQT-5, document 3.2.5, HQT-5, document 5.2, HQT-5, document 3.2.3 et dans des réponses à des questions d'intervenants ou de la Régie. Toutes ces conciliations démontrent que le revenu requis du transporteur est correctement établi et reflète les seuls et uniques coûts du transporteur.
 - Il a été déterminé que deux pratiques comptables doivent être modifiées. Ces modifications favoriseraient une information financière de meilleure qualité sur une base comparable avec d'autres entreprises réglementées. Il s'agit des deux pratiques suivantes, qui ont été incorporées aux calculs du présent dossier tarifaire pour l'année témoin 2001 :
 - ✓ utilisation du taux du coût en capital pour la capitalisation des frais financiers aux immobilisations en construction ; et
 - ✓ modification de la période d'amortissement du remboursement gouvernemental relatif au verglas de 1998 pour le volet du coût net de rétablissement du réseau.
-

- La capitalisation des frais financiers aux immobilisations en construction au taux du coût en capital, plutôt qu'au taux moyen de la dette, est une pratique reconnue par la plupart des organismes de réglementation, particulièrement au Québec dans le cas de *Gaz Métropolitain* et de *Gazifère Inc.*
- L'adoption de cette modification à la pratique actuelle ne créera pas d'impact significatif pour 2001 ou pour un avenir prévisible, puisque, tel qu'indiqué en audiences, cent pour cent (100 %) des immobilisations en construction sont déjà capitalisées au taux moyen de la dette d'Hydro-Québec²⁰⁵. De plus, Hydro-Québec ne propose pas d'application rétroactive de cette modification.
- Une alternative à cette façon de faire, aurait été d'inclure à la base de tarification la valeur des immobilisations en construction au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Cette méthode a été rejetée parce que, d'une part elle contredit la notion d'actifs "utiles" et "utilisables" et d'autre part, fait supporter aux clients d'aujourd'hui un actif qui n'est pas en mesure de leur fournir un service. Ainsi, l'exclusion des immobilisations en construction de la base de tarification entraîne une plus grande équité inter-génération au niveau de la clientèle d'aujourd'hui et de demain.
- En définitive, Hydro-Québec demande le maintien d'une pratique historique pour elle, soit la capitalisation de frais financiers aux immobilisations en construction et l'application d'une modification en continuité avec la pratique historique en matière de taux de capitalisation;

205 Témoignage de Teresa Pacheco, notes sténographiques, volume 16, page 78-79, réponses 76 à 79.

- Quant au traitement comptable du remboursement gouvernemental relatif au verglas de 1998, cette modification de la période d'amortissement permet d'attribuer la compensation à la clientèle qui a déjà assumé les coûts relatifs à ces actifs, donc plus équitable, dans un contexte où l'intention du gouvernement du Québec était de remettre les actifs dans l'état où ils se trouvaient avant le sinistre²⁰⁶. Quant à son impact sur le revenu requis du transporteur en 2001, soit 7,2 M\$²⁰⁷, celui-ci est compensé par un effet neutre sur la période totale d'amortissement.

4.3 BASE DE TARIFICATION

Demande du transporteur

Le transporteur demande que soient approuvés les éléments constituant sa base de tarification, soit les immobilisations en exploitation, au montant projeté de 14 108 316 000 \$, les dépenses non amorties et autres actifs, au montant projeté de 196 042 000 \$, de même qu'un fonds de roulement réglementaire de 145 917 000 \$.

Quant au budget d'investissement, Hydro-Québec réfère la Régie à la position qu'elle adoptait dans sa réponse complémentaire à la question 8.1 de la Demande de renseignements no. 1 de la Régie à Hydro-Québec. Cette réponse complémentaire est déposée comme pièce HQT-13, document 1.2, aux pages 12 à 17.

206 HQT-5, document 1, pages 13 à 14.

207 HQT-13, document 1, pages 47 et 48, R. 33.2 et notes sténographiques, volume 16, page 78, réponses 74 et 75.

Argumentaire

- La base de tarification du transporteur pour l'année témoin projetée est constituée à 97,6% d'immobilisations nettes en exploitation, à 1,4% de dépenses non amorties et autres actifs et à 1,0% d'un fonds de roulement réglementaire, conformément à l'alinéa 1 de l'article 49 de la *Loi sur la Régie*.
 - Conformément au principe réglementaire de l'année témoin projetée établi dans la décision D-99-120 de la Régie, les données projetées composant cette base de tarification, telles que présentées à la pièce HQT-7, document 2, émanent des données réelles au 31 décembre 1999 et de leur évolution projetée au cours de l'année de base 2000 à partir des soldes réels au 30 juin 2000. Puisque la présente cause tarifaire constitue une première pour le transporteur, la pièce HQT-7, documents 2.1 et 2.2 présente des bases de tarification théoriques pour les deux années précédant l'année témoin projetée 2001 afin d'en faciliter la comparaison.
 - Conformément à la décision D-99-120, la base de tarification a été établie selon la méthode des 13 soldes mensuels consécutifs. La mensualisation des données projetées est le reflet de l'expérience acquise au cours des ans par la planification mensuelle des mises en service afin de répondre adéquatement et en temps voulu aux besoins de la clientèle.
 - Les actifs de transport ont été initialement identifiés au 31 décembre 1999 conformément à la *Loi sur la Régie*, appuyés en cela par les règles de partage décrites à la pièce HQT-7, document 1.1. Parmi les informations complémentaires relatives à ces règles de partage, citons la pièce HQT-13, document 1.1.2, où l'on retrouve en page 7 les définitions de propriétaire d'actifs, de gestionnaire d'actifs et de prestataire de service d'entretien. Le respect de ces critères par toutes les unités de l'entreprise a
-

favorisé l'identification des actifs contribuant au service de transport d'électricité et à leur inclusion appropriée, soit directement dans la base de tarification du transporteur, soit indirectement par les charges d'amortissement et le rendement relatifs aux actifs utilisés pour la fourniture de services à TransÉnergie par d'autres unités.

- Le transporteur a pris soin de distinguer ses immobilisations selon les catégories principales indiquées à la pièce HQT-7, document 2, et une liste de ces actifs au 31 décembre 1999 a été présentée sommairement à la pièce HQT-7, document 3, et de façon plus détaillée à la pièce HQT-7, document 3.1. Tel qu'indiqué précédemment, cette identification a été validée et considérée fiable par les vérificateurs d'Hydro-Québec dans le cadre d'un mandat spécifique pour la préparation du dossier tarifaire, tel que confirmé à la pièce HQT-7, document 3.2.
- En complément de la liste précédemment mentionnée et en réponse à une demande de renseignements de la Régie²⁰⁸, le transporteur a fourni le détail des postes de transport par catégorie et leur description à la pièce HQT-7, documents 3.3 et 3.4.
- L'identification de ces actifs est le résultat du processus continue d'identification du propriétaire des actifs de transport selon les critères énoncés dans nos pratiques comptables.
- En conséquence, cette liste ne contient que des actifs de transport, tel que définis dans la *Loi sur la Régie*.

208 HQT-13, document 1, pages 39 et 40, R. 28.2.

- Des listes exhaustives et de nombreuses explications ont été déposées comme pièces HQT-7, documents 4 à 4.3 en rapport avec les mises en exploitation prévues pour l'année témoin projetée 2001. Ces mises en exploitation ont été discutées à de nombreuses reprises au cours de l'audience.
- En ce qui concerne les dépenses non amorties et autres actifs, ils ont été attribués selon des principes et méthodes décrites à la page 3 de la pièce HQT-7, document 1. Ainsi les frais reportés relatifs à la charge de retraite ont été attribués au transporteur selon la proportion de ses salaires de base par rapport aux salaires de base totaux d'Hydro-Québec dans son ensemble. Quant au montant reporté relatif aux mesures de réduction et de renouvellement de l'effectif, il a été attribué aux unités d'affaires en fonction des engagements pris à cet égard par chacune de celles-ci. Enfin, le remboursement gouvernemental à recevoir suite au verglas de 1998 a été attribué selon la proportion du coût net de rétablissement du réseau de transport inclus dans le protocole d'entente avec le gouvernement²⁰⁹.
- Toutes les règles d'allocation proposées sont pertinentes et équitables pour l'ensemble des unités d'affaires. Chaque type de dépenses non amorties a été étudié et Hydro-Québec a évalué pour chacune d'elle la meilleure méthode d'allocation possible afin de respecter la notion d'équité envers les unités d'affaires.
- Le calcul du fonds de roulement réglementaire a été établi à l'aide d'une étude des délais de recouvrement, décrite à la pièce HQT-7, documents 5 et 5.1, conformément à la pratique générale, tel que cela se fait depuis longtemps dans les causes tarifaires des distributeurs gaziers au Québec. Cette étude suppose des mouvements de fonds théoriques entre la division TransÉnergie et

209 HQT-13, document 18.2.

ses clients ou fournisseurs puisque cette unité d'affaires, comme toutes les autres à Hydro-Québec, ne gère pas directement les fonds relatifs à ses opérations.

- Aucune contre preuve n'a été apportée au regard des éléments constituant la base de tarification.

4.4 DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE

Demande du transporteur

Le transporteur demande à la Régie d'approuver des dépenses nécessaires à la prestation du service de transport pour l'année témoin 2001, au montant projeté de 1 238 858 300 \$, et plus amplement décrites dans la pièce HQT-6, documents 1 à 7.6 ainsi que lors de ses réponses à de nombreuses demandes de renseignements.

Ces dépenses nécessaires à la prestation du service de transport incluent, entre autres, des charges de services partagés d'un montant brut total projeté de 317 997 500 \$ facturées au transporteur par des unités de services, principalement pour des services dans les domaines des technologies de l'information et des approvisionnements et services. Elles incluent aussi un montant de 44 600 000 \$ constitué essentiellement de frais corporatifs imputés au transporteur en provenance d'unités corporatives.

Argumentaire

- Hydro-Québec, tant au niveau corporatif qu'à celui de l'unité d'affaires responsable du service de transport d'électricité, s'est assurée de réaliser une comptabilité appropriée de toutes les activités pertinentes afin qu'elles soient établies au coût complet et
-

que le transporteur puisse en présenter les éléments les plus significatifs pour leur examen au cours de la présente cause. La définition du coût complet et ses composantes ont été fournis en preuve à la pièce HQT-13, document 1.1.2.

- Le détail des dépenses nécessaires à la prestation du service de transport est présenté à la pièce HQT-6, document 1 et tous les postes ont été amplement justifiés et expliqués sans contre preuve.
- Les principaux postes de dépenses sont :
 - ✓ *Charges brutes directes ;*
 - ✓ *Charges brutes de services partagés ;*
 - ✓ *La charge d'amortissement ;*
 - ✓ *Les taxes ;*
 - ✓ *Achats de services de transport ;*
 - ✓ *Les frais corporatifs.*

Charges brutes directes

- Les charges brutes directes, au montant projeté de 347 210 200 \$, sont constituées à 70% de charges de main d'œuvre et à 30% d'autres frais relatifs à la réalisation des activités de la division TransÉnergie.
 - L'évolution des charges brutes directes a été explicité à la pièce HQT-13, document 1.1, R36.1.
 - Le niveau global, les types et les coûts de main d'œuvre du transporteur sont conformes aux politiques et ententes de dotation et de rémunération de l'entreprise, la plupart conclues avec des syndicats d'employés. Elles sont en constante évolution tout en faisant, lorsque cela est approprié, l'objet de contrôles et de balisages quant au niveau de l'effectif pour différentes fonctions et
-

localisations. Hydro-Québec a également implanté un mode de rémunération incitatif visant une productivité accrue, ce qui a permis à l'entreprise de se situer à la médiane des marchés de comparaison. Les pièces HQT-6, documents 2 à 3.1, de même que la réponse du transporteur à la question 36.1 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie de l'énergie²¹⁰, ont rendu compte des causes de cette évolution et des résultats positifs obtenus suite aux efforts concertés de réduction de l'effectif et de la masse salariale.

- Tel que discuté et présenté lors des audiences par le témoin Maurice Charlebois²¹¹, Hydro-Québec a fait des efforts très substantiels, depuis 1995, pour réduire le niveau de l'effectif à 19 500 employés alors qu'il était à près de 25 000 en 1995. Pour les années 2000 et 2001, aucun accroissement du nombre de ressources est prévu démontrant ainsi la stabilité du niveau de main d'oeuvre à Hydro-Québec. Tous ces efforts ont été faits par l'ensemble des unités d'Hydro-Québec et particulièrement par TransÉnergie. De plus, beaucoup d'efforts sont faits pour que la rémunération globale se rapproche le plus possible de la médiane des marchés de comparaison.
- L'évolution de la masse salariale du transporteur, de même que celle des unités de service ou corporatives, ne peut être correctement évaluée en faisant appel à un seul paramètre. En effet, plusieurs facteurs et particularités tel que l'obligation de servir et la particularité du réseau de transport influenceront continuellement le mode de gestion des ressources humaines d'une entreprise aussi importante qu'Hydro-Québec. Cet aspect a d'ailleurs été signalé en réponse à des demandes de

210 HQT-13, document 1, pages 52 et 53, R. 36.1.

211 Témoignage de Maurice Charlebois, notes sténographiques, volume 16, page 27 et 29 ; et témoignage de Pierre Leduc, notes sténographiques, page 34 et 35.

renseignements de la Régie et lors de l'audience à l'occasion du contre-interrogatoire des témoins d'Hydro-Québec relativement aux charges de services partagés²¹².

- Il faut aussi qu'Hydro-Québec optimise ses effectifs en conservant un juste équilibre entre charges et services. Le témoin Jacques Régis a mentionné lors de sa présentation, (pièce HQT-2, document 1.1 page 20) et en réponse à diverses questions²¹³, qu'au cours des 3 dernières années, il y a eu une stabilité des effectifs.
- Le montant des charges brutes directes a été corrigé pour tenir compte des différents crédits auxquels le transporteur a droit, à savoir une récupération de coûts de l'ordre de 2,6 M\$, tel qu'indiqué à la pièce HQT-6, document 1.1, et d'un montant de 68 M \$ pour tenir compte des coûts capitalisés aux immobilisations en construction ou facturés et ce, conformément aux principes comptables généralement reconnus et aux pratiques de gestion en vigueur dans l'entreprise.
- Les autres charges brutes directes, d'un montant projeté de l'ordre de 103,9 M\$ en 2001, qui représentent les autres frais relatifs à la réalisation des activités de TransÉnergie, le niveau et l'évolution de celles-ci a été expliquée lors des réponses du transporteur à des demandes de renseignements ou en contre-interrogatoire par le procureur de la Régie de l'énergie²¹⁴.

212 Notes sténographiques, vol. 15, pages

213 HQT-13, document 1, pages 58 et 59, R.37.1 – R.27.5

214 HQT-13, document 1, page 53; HQT-6, document 3.1; Témoignages de Pierre Leduc et Michel Bastien, notes sténographiques, vol. 17, pages 66 à 68, R 34, et témoignage de Pierre Leduc, pages 99 à 101, R. 70-72.

- Finalement, les charges brutes directes de 2001 sont le reflet d'une gestion efficace et d'un juste équilibre entre qualité et coût de service.

Charges brutes de services partagés

- Les charges brutes de services partagés (facturation interne) représentent les montants à être facturés au coût complet en 2001 à TransÉnergie pour des services qui lui sont rendus par d'autres unités d'affaires.
 - Ces services rendus sont utiles et nécessaires au transporteur ainsi qu'à toutes les unités d'affaires d'Hydro-Québec. Ces services sont regroupés afin d'optimiser les coûts pour l'ensemble des usagers d'Hydro-Québec. En conséquence, les quantités consommées et les coûts rattachés à cette quantité consommée deviennent de fait des coûts réglementés pour le transporteur au même titre que des charges brutes directes²¹⁵.
 - La facturation interne en vigueur à Hydro-Québec, depuis 1999, repose sur l'établissement du coût complet de chacune des activités qu'une unité peut définir comme produit ou service facturable. On doit aussi identifier les quantités consommées, les unités d'affaires ou de services consommatrices, déterminer des inducteurs de coûts pertinents et finalement conclure des ententes client-fournisseur en fonction des prix unitaires établis. Le transporteur a d'ailleurs déposé comme pièce HQT-13, document 1.1.2 un document détaillé décrivant les règles et pratiques en comptabilité de gestion relatives à la facturation interne. Ces règles sont appliquées de manière uniforme à l'ensemble des unités d'Hydro-Québec, assurant de ce fait un traitement identique qui respecte le principe de l'utilisateur payeur.
-

- Les bénéfices attendus d'une telle approche sont :
 - ✓ une meilleure compréhension par les unités d'affaires des composantes de leurs coûts ;
 - ✓ une meilleure gestion des quantités de service consommées par les unités d'affaires ;
 - ✓ la réalisation d'économies d'échelle et une gestion optimale des ressources partagées ;
 - ✓ des balisages plus faciles et performants.
- Hydro-Québec est en constante recherche de pistes d'amélioration de sa gestion et de ses coûts et les unités de services participent activement à cette démarche. Ainsi, lorsqu'ils reposent sur des éléments comparables²¹⁶, des évaluations et des exercices de balisages sont réalisés afin de trouver des pratiques encore plus gagnantes; aussi, toutes les unités participent aux efforts de rationalisation de l'effectif avec le même objectif de maintien ou d'amélioration de la qualité de leurs services.
- Afin d'éviter un dédoublement des coûts et d'éviter que certaines unités clientes soient traitées de façon inéquitable en écopant des coûts résiduels si d'autres unités utilisaient des services provenant de l'externe, à première vue moins coûteux, une clause de monopole interne est en vigueur, tel que l'a expliqué le témoin Christian Bodet à l'occasion de son contre-interrogatoire par le procureur de ARC-FACEF-CERQ²¹⁷.
- Les principaux fournisseurs et la description sommaire de leurs services ont été présentés en réponse à la question 38.1 de la

215 Témoignage de Michel Bastien, notes sténographiques, vol. 15, pages 57 et 58.

216 Voir les réponses des témoins Philippe Biron et Antonio Pinho aux questions du régisseur François Tanguay à ce sujet (notes sténographiques, vol. 15, pages 189 à 197, R. 250-259). Voir aussi les réponses au procureur de la Régie quant à l'objectif d'évolution vers des prix concurrentiels par rapport à l'externe (notes sténographiques, vol. 15, pages 175 à 182, R. 234-242).

217 Témoignage de Christian Bodet, notes sténographiques, vol. 14, pages 169 et 170, R. 116-119.

Demande de renseignements numéro 1 de la Régie et plusieurs explications complémentaires ont été apportées par la suite. Plus spécifiquement, la pièce HQT-6, documents 5 et 6 détaillent l'ensemble des coûts des unités Technologies de l'information et Approvisionnements et services. Ces unités sont les deux plus importants fournisseurs de services à TransÉnergie. De fait, leurs services représentent près de 85% des coûts facturés à TransÉnergie par les unités de services.

- Au niveau des technologies de l'information, le témoin Philippe Biron a indiqué que le réseau de télécommunications a été fondamentalement développé pour répondre aux besoins du réseau électrique et qu'il est utilisé par plusieurs unités devant en assumer équitablement les coûts²¹⁸.
- Le témoin Philippe Biron a également expliqué que le réseau de télécommunication devait répondre à des exigences très élevées afin d'assurer la stabilité et la protection des équipements stratégiques du réseau électrique. De plus, Hydro-Québec a l'obligation de desservir des régions où on ne retrouve aucun service de la part des transporteurs publics²¹⁹.
- Le réseau de télécommunication est le plus important service offert par la Direction principale Technologie de l'information²²⁰. Par souci d'équité entre ses différents clients, cette dernière a introduit en 2001 un nouveau mode de facturation selon les circuits consommés par les différents utilisateurs, qui est la base généralement utilisée dans le marché pour facturer ce service et qui est plus équitable²²¹.

218 Témoignage de Philippe Biron, notes sténographiques, vol. 14, page 130.

219 Témoignage de Philippe Biron, notes sténographiques, vol. 14, pages 127 à 134 et vol.15, page 217.

220 HQT-6, document 5.

221 HQT-6, document 5.3.

- Ce mode de facturation interne de l'utilisation de ce réseau a été analysé par Meta Group, dont copie du rapport est à la pièce HQT-6, document 5.1. Soulignons ici qu'aucun intervenant n'a contesté les résultats de cette étude dont les principales conclusions sont :

« [...] The approach used by H-Q to value and price internal telecommunications services is reasonable and justifiable based on widely accepted regulatory practices. The basis for determining the prices charged to internal customers sends the correct price signals and reflects acceptable regulatory objectives and policies.

Based on assignment and allocation of communications assets and costs, the figures as of June 5, 2000 reflect an annualized network cost of \$196.5 million and the quantifiable “comparable” market value has been determined to be \$167 million. These findings identify an annualized “comparable” value of the telecommunications system that is less than the annualized cost. As will be addressed below, the quantifiable “comparable” value method fails to capture significant value in the H-Q communications network that cannot be obtained from tariffed services offered by competitive telecommunications providers. It is conceivable and likely that a reproduction value for example would demonstrate value above costs. Even though the “comparable” value is less than cost, there are still justifiable reasons—based on sound regulatory principles—for charging cost over “comparable” value to internal customers. Note in particular the discussion about “uneconomic bypass” below—the very reason most utilities originally built their own communications systems.” (page 2). »

- Des explications ont également été données concernant les autres services fournis par la direction Technologie de l'information dont entre autres, la téléphonie postes centrales, la téléphonie administrative, les radios mobiles et le support micro informatique.
-

Le témoin Philippe Biron a démontré que les coûts associés à ces composantes sont comparables aux prix du marché lorsqu'une telle référence existe. Dans les autres cas, les écarts de coûts se justifient par les besoins particuliers d'un réseau électrique comme celui d'Hydro-Québec.

- Il a été établi que tous les fournisseurs de services partagés visaient à réduire leurs coûts que ce soit par la recherche de la solution la plus économique (achat ou location²²², utilisation de fournisseurs publics²²³) ou par le recours systématique à des appels d'offre afin d'obtenir les meilleures conditions dans le marché²²⁴.
- Le témoin Antonio Pinho a pour sa part démontré²²⁵ que la stabilité des charges d'exploitation de l'unité de service Approvisionnement et services a permis d'absorber totalement l'inflation entre 1999 et 2001 et d'ajouter de nouvelles activités. Il a de plus démontré que son unité est en mesure de facturer les coûts sur la base de chaque type de consommation et selon l'utilisation en fonction de règles d'allocation propres à chaque service.

222 Témoignage de Phillippe Biron, notes sténographiques, vol. 15, page 131.

223 Témoignage de Teresa Pacheco, notes sténographiques, vol. 15, page 135.

224 Témoignage de Phillippe Biron, notes sténographiques, vol. 15, pages 182 et 196.

225 HQT-13, document 8, R.8.

- Enfin, le témoin Christian Bodet a confirmé que tous les utilisateurs de services étaient traités de la même façon dans l'entreprise²²⁶.
- La pièce HQT-5, document 2, page 8 décrit les composantes du coût complet d'un service facturé ainsi que des exemples d'applications. Une des composantes de ce coût complet est le rendement associé aux actifs utilisés pour rendre les services à TransÉnergie. Cette approche donne l'assurance qu'il n'y a aucun inter financement entre les unités de services ou les unités d'affaires.
- Le transporteur a indiqué à la Régie que certains actifs à vocation générale gérés par des unités de service, principalement les directions principales Technologies de l'information et Approvisionnement et services, et utilisés par celles-ci lors de la prestation de services à TransÉnergie, ne sont pas inscrits dans la base de tarification du transporteur. En effet, la détention de ces actifs par les unités de service répond à un souci d'efficacité organisationnelle dans l'optique de maintenir une synergie et de réaliser des économies d'échelle qui bénéficieront à la clientèle interne.
- En effet, les divers actifs utilisés dans la fourniture de services partagés ne peuvent pas être subdivisés à 20% dans une unités d'affaires, à 33% dans une autre, et ainsi de suite. Leur contribution variable aux divers services peut toutefois être évaluée et la quote-part équivalente de leur coût non amorti peut donc servir de base à l'établissement d'un rendement. Cette application a d'ailleurs été illustrée à la pièce HQT-6, document 7.5 en réponse à un engagement relatif au rendement calculé pour les services facturés en technologies de l'information.

226 Témoignage de Christian Bodet, notes sténographiques, vol. 14, page 184, R 144.

- L'attribution dans la facturation interne d'un rendement sur les actifs détenus par les unités de service partagés est strictement équivalent à l'inclusion dans la base de tarification du transporteur de ces actifs. Le rendement sur la base de tarification comprendrait alors un rendement sur ces actifs communs. Par la suite, le revenu requis serait réduit de la valeur des services rendus aux autres unités d'affaires d'Hydro-Québec.
- D'autre part, tel que déjà discuté à la section traitant de la base de tarification, un rendement raisonnable a été appliqué aux actifs des unités de services utilisés afin de fournir des services à TransÉnergie. Afin de rendre cette application neutre par rapport à une base de tarification traditionnelle et pour assurer l'intégralité du coût de service, le taux de rendement utilisé à cette fin est le même que celui proposé pour la base de tarification du transporteur²²⁷.
- Le nouveau système comptable de l'entreprise a permis l'obtention progressive, depuis son implantation en 1999, d'une précision accrue des données et d'une amélioration des inducteurs de coûts servant à la facturation interne, ce pourquoi les montants relatifs à celle-ci ont connu, au-delà des facteurs habituels comme l'inflation, une augmentation entre 1999 et 2001 parallèle à une diminution des frais corporatifs imputés pendant la même période. Les témoins Antonio Pinho²²⁸ et Philippe Biron²²⁹ ont d'ailleurs confirmé que 2001 était la première année où l'on peut constater une facturation intégrale des services fournis par les directions principales Technologies de l'information et Approvisionnement et services.
- Ainsi, pour ne citer que quelques exemples parmi plusieurs, des précisions sur l'évolution 2000-2001 et la répartition des coûts

227 Témoignage de Christian Bodet, notes sténographiques, vol. 14, page 184, R 144.

228 Notes sténographiques, vol. 15, page 61, R 38.

229 Notes sténographiques, vol. 15, pages 97 et 98, R 126.

facturés aux unités d'affaires par les directions principales Technologies de l'information et Approvisionnement et services, fournisseurs principaux de TransÉnergie, ont été apportées aux pièces HQT-6, document 7.3, pages 2 à 7, HQT-6, document 7.4, HQT-6, document 7.6, et HQT-13, document 8, aux pages 7 à 9. Parmi plusieurs causes de fluctuation de ces coûts, rappelons les plus importantes que sont des réductions de durées de vie utile de certains équipements, reflet de l'accélération de la désuétude technique et technologique, et la sécurité des personnes et des données, tel que mentionné par les témoins d'Hydro-Québec²³⁰.

- Le témoin Philippe Biron a démontré²³¹ qu'en appliquant, aux années 1999 et 2000, la méthode de facturation proposée pour 2001, l'évolution des coûts de télécommunications facturés à TransÉnergie serait de l'ordre de 9M\$ plutôt que 37,8M\$.
- La preuve du transporteur témoigne de la recherche constante de pistes d'amélioration, qui s'est traduite par le raffinement apporté depuis 1997, autant dans les processus que dans les méthodes d'identification et d'attribution des coûts. Ces améliorations mènent à des économies de coûts.

Les charges d'amortissement

- Les charges d'amortissement projetées pour l'année témoin 2001 ont été établies selon les méthodes en vigueur à Hydro-Québec depuis 1962 et conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada²³². Le transporteur n'en demande pas la modification et aucun intervenant ne les a

230 HQT-6, document 5, page 3, lignes 16-19, page 4, lignes 19-25, et page 8, lignes 10-18; Notes sténographiques, vol. 15, pages 220-221, R 304; HQT-6, document 7.3, page 5; HQT-13, document 8, page 8, R7b.

231 HQT-6, document 5.3, page 11

232 HQT-5, document 1, page 3.

contestés. Leur calcul a été expliqué aux pages 10 et 11 de la pièce HQT-5, document 2.

- Le transporteur a également indiqué à la Régie son incapacité à effectuer de façon raisonnable les calculs qu'elle avait indiqués dans sa décision procédurale D-2000-102 afin d'obtenir l'illustration des périodes et des taux d'amortissement relatifs aux 16 catégories de postes ou de lignes de transport²³³. Le transporteur croit d'ailleurs avoir présenté une preuve et répondu à plusieurs questions qui assurent de l'intégrité des charges d'amortissement composant son revenu requis.
- L'évolution de la charge d'amortissement²³⁴ est causée par la progression de la méthode d'amortissement à intérêts composés, aux mises en exploitation des années 2000 et 2001 et par l'application du programme de changements de durée de vie. Ce programme, mis en place en 1991 suite à la publication d'une norme de l'ICCA²³⁵, est obligatoire pour toutes les entreprises afin d'assurer une équité inter génération en regard de l'usage des actifs de l'entreprise. Ce programme est aussi appliqué uniformément à l'ensemble des actifs d'Hydro-Québec notamment les actifs de télécommunication et de transport.

Les taxes

- Hydro-Québec est assujettie au paiement de différentes taxes.

233 HQT-7, document 1, page 5.

234 HQT-13, document 1, page 53.

235 Institut canadien des comptables agréés, art 3060.37.

- Le montant des taxes attribué au transporteur pour l'année témoin projetée 2001 s'élève à 184,1 M\$ et "*repose sur la prévision de plusieurs postes de l'état des résultats et du bilan*"²³⁶. Les taxes auxquelles Hydro-Québec est assujettie, dont aucun intervenant n'a contesté le bien fondé, sont répertoriées à la page 11 de la pièce HQT-5, document 1 et les natures différentes de ces taxes ont nécessité des bases de répartition appropriées qui ont été décrites à la page 11 de la pièce HQT-5, document 2.

Achats de services de transport

- Tel qu'indiqué à la pièce HQT-6, document 4, les achats de services de transport pour l'année témoin projetée 2001 se chiffrent à 5,5 M\$, en continuité avec les prévisions budgétaires de l'année de base 2000.

Les frais corporatifs

- Les activités des unités corporatives ont pour objectif de desservir les intérêts d'Hydro-Québec dans son ensemble et donc de chacune des unités d'affaires. Il s'agit d'activités normales mais essentielles pour toute entreprise. Leur regroupement entraîne aussi les mêmes avantages que ceux déjà cités pour les services partagés.
- Les frais corporatifs ont été définis à la page 9 de la pièce HQT- 5, document 2. En résumé, tel que mentionné lors de réponses à des demandes de renseignements et au cours de la présentation du témoin Christian Bodet lors de l'audience, les frais corporatifs correspondent aux coûts engagés par les unités corporatives dans le cadre de leurs activités. La plupart des frais des unités

236 HQT-5, document 2, page 11.

corporatives se distinguent des services facturables du fait qu'il n'existe pas un lien de causalité précis qui permettrait de facturer les unités d'affaires d'Hydro-Québec sur la base spécifique d'un service rendu.

- Si ce lien existe et que certaines activités corporatives sont directement imputables aux unités d'affaires, elles feront l'objet d'une facturation interne et viendront ainsi réduire les coûts résiduels des activités corporatives. Cette façon de faire assure une imputabilité unique et au meilleur coût des activités dites corporatives. Des exemples d'activités corporatives facturées aux unités d'affaires ont d'ailleurs été fournis lors des audiences²³⁷.
- Les frais des unités corporatives n'ayant pas été facturés directement aux unités d'affaires, tel les frais reliés au bureau du Président directeur général d'Hydro-Québec, sont répartis à toutes les unités d'affaires principalement en fonction des charges d'exploitation²³⁸.
- L'évolution des frais corporatifs entre 1999 et 2001 et la part de ceux-ci qui a été allouée au transporteur selon les bases d'imputation indiquées aux pages 9 et 10 de la pièce HQT-5, document 2, ont aussi été fournies à la page 30 de la pièce HQT-13, document 1.2 et des explications complémentaires sur les facteurs de variation des frais corporatifs et de leur répartition au transporteur ont été remises à la Régie de l'énergie lors du dépôt de la pièce HQT-6, documents 7.3 et 7.4.
- La précision accrue apportée à la facturation interne de divers services corporatifs entraîne la diminution progressive des frais corporatifs dans leur ensemble au cours de la période 1999-2001.

237 Témoignages de Teresa Pacheco et Antonio Pinho, notes sténographiques, vol. 15, page 20 et ss.

238 HQT-6, document 7, page 9.

Cette diminution des frais corporatifs se reflète dans la croissance de la facturation interne de services partagés.

- Les critères ayant mené à l'adoption des bases d'imputation des frais corporatifs et les différentes alternatives réexaminées en février 2000 ont été déposées comme pièce HQT-6, document 7.2 et des détails supplémentaires ont été fournis à l'intérieur de la pièce HQT-6 document 7.3 ainsi que dans la pièce HQT-6 document 7.4. En conséquence, les bases retenues sont pleinement justifiées et répondent aux besoins d'équité.
- De plus, bien que, conformément aux règles en vigueur à Hydro-Québec²³⁹, les frais corporatifs ne sont pas inclus dans la facturation interne, ils sont répartis aux unités d'affaires sur la base de la facturation interne totale. Ces informations démontrent la qualité de l'effort apporté à une mesure juste et raisonnable de cette composante des dépenses nécessaires à la prestation du service de transport.
- Dans l'établissement de son revenu requis pour l'année témoin projetée 2001, le transporteur a évalué sa facturation interne des services qu'il aura rendus à d'autres unités d'Hydro-Québec, notamment les services de téléconduite, à un montant de 28 277 400 \$. Ce montant a pour effet de réduire les dépenses du transporteur applicables dans le calcul de ses dépenses nécessaires à la prestation de service de transport.
- Le détail de cette facturation a été présenté à la page 4 de la pièce HQT-6, document 1.1, avec l'identification du groupe Production comme principal client de la division TransÉnergie, représentant 80% de cette facturation interne.

239 HQT-13, document 1.1.2, page 7.

- Le transporteur a appliqué les règles du coût complet, pour établir sa facturation interne, qui sont les mêmes pour toutes les unités et dont Hydro-Québec a rappelé les principaux éléments dans la section précédente relative aux charges de services partagés. Ces règles de facturation à coût complet font en sorte qu'il n'y a pas d'inter financement et respecte l'équité pour la clientèle.

4.5. ACTIVITÉS RÉGLEMENTÉES ET NON RÉGLEMENTÉES

Demande du transporteur

Le transporteur demande à la Régie de reconnaître :

- ✓ que la liste des activités non réglementées établie à la pièce HQT-1, document 1.1, révision du 11 juin 2001 est exacte et complète ;
- ✓ que le transporteur a rigoureusement appliqué le critère de séparation des coûts, retenu par la Régie, soit l'utilisation du coût complet, dans les cas où l'emploi de cette méthode était appropriée²⁴⁰ ;
- ✓ que les exceptions au principe du coût complet sont justifiées et que leur traitement comptable est à l'avantage de la clientèle réglementée²⁴¹.

Argumentaire

- Dans sa décision D-99-120, du 16 juillet 1999, la Régie énonçait « la primauté de la *Loi sur la Régie* comme critère d'identification des activités réglementées et non réglementées²⁴². »
- Le transporteur a rigoureusement appliqué ce critère pour l'identification des activités non réglementées²⁴³, lesquelles sont

240 HQT-1, document 1.1, page 4.

241 HQT-1, document 1.1, page 5.

242 Décision D-99-120, page 29.

243 HQT-1, document 1, pages 8 à 13.

énumérées en totalité à la section A de la pièce HQT-1, document 1.1, révision du 11 juin 2001.

- Les activités non réglementées sont :
 - ✓ la commercialisation de produits ou de services divers, au Québec ;
 - ✓ la commercialisation de produits ou de services divers, à l'international ;
 - ✓ les activités de la *Société de transmission électrique de Cedars Rapid Itée* (« CRT »)²⁴⁴.
- La commercialisation de produits ou de services divers, au Québec, n'est pas réglementée car il ne s'agit pas d'une activité de transport d'électricité visée par la *Loi sur la Régie*.
- La commercialisation de produits ou de services, à l'international, n'est pas réglementée car la *Loi sur la Régie* n'a pas de portée extraterritoriale.
- Les activités de CRT ne sont pas réglementées car cette entreprise n'est pas un transporteur visé par la *Loi sur la Régie*.
- Quant à la façon dont doivent être traités les coûts des transactions relatives aux activités non réglementées, la Régie a énoncé dans sa décision D-99-120 « *comme règle générale, l'utilisation de la méthode du coût complet*²⁴⁵. »
- Par ailleurs, dans sa décision D-2000-102, la Régie demandait au transporteur « un niveau d'information suffisant sur chacune des activités afin de [lui] permettre de déterminer leur statut réglementé ou non et la séparation appropriée des coûts ». Elle ordonnait aussi que « la méthodologie du coût complet et toute autre méthode utilisée, le cas échéant, [soient] expliquées dans un

244 HQT-1, document 1.1., pages 2 et 3 ; HQT-13, document 1.2.1., pages 10 et 11.
245 Décision D-99-120, page 29.

niveau de détail suffisant pour une compréhension adéquate des matières à décider »²⁴⁶.

- Le transporteur a donné à la Régie, toutes les informations nécessaires pour qu'elle puisse adéquatement statuer sur l'identification des activités non réglementées et sur le traitement de leurs coûts. À cet effet, le transporteur constate qu'aucun argument n'a été amené pour remplacer la méthode du coût complet comme règle générale de séparation des coûts.
- Comme il l'indique à la section B de la pièce HQT-1, document 1.1, révision du 11 juin 2001, le transporteur a appliqué la méthode du coût complet, tel qu'il est défini à la pièce HQT-5, doc. 2, page 8, lorsqu'il était effectivement approprié de le faire.
- Le transporteur a démontré que le traitement comptable des activités non réglementées était rigoureux et détaillé²⁴⁷. Ces activités sont le plus souvent exécutées par des filiales qui emploient un système comptable distinct de celui d'Hydro-Québec²⁴⁸. Lorsqu'elles sont exécutées par le transporteur, le traitement comptable permet d'en identifier le coût²⁴⁹. En effet, Hydro-Québec a mis en place les systèmes d'information comptables nécessaires à l'identification et à la séparation des activités non réglementées, et à la détermination de leur coût complet.
- Par ailleurs, dans sa demande, le transporteur indiquait à la Régie de l'énergie que « *si le critère de séparation de coûts proposé par Hydro-Québec [c'est-à-dire le principe du coût complet] [lui] apparaît être la meilleure règle, des exceptions devraient être permises lorsque la démonstration peut être faite qu'elles*

246 Décision D-2000-102, pages 14 et 15.

247 HQT-5, document 3.2.10

248 Témoignage de Teresa Pacheco, notes sténographiques, vol. 16, p. 223 et 224.

249 HQT-1, document 1.3.

permettent à l'activité réglementée de diminuer son coût du service, à l'avantage des clients²⁵⁰ ».

- Le transporteur soumet à l'approbation de la Régie les exceptions identifiées à la pièce HQT-1, doc. 1.1., page 5.
- Dans le cas de location d'emprises et de terrain, les transactions ont été faites au prix du marché. Il faut noter qu'il s'agit ici de plus de 900 transactions qui sont, à une seule exception, toutes inférieures à 25 000 \$²⁵¹. Les revenus totaux provenant de ces locations se chiffrent à 1,2 M\$, somme négligeable par rapport au coût du service qui s'élève à près de 2,7 milliards de dollars. Il est impossible d'établir le « coût complet » de ces transactions, compte tenu de leur nature non standard, sauf au prix d'un important investissement en temps et en argent. En outre, le coût marginal de ces transactions étant quasi nul, les revenus qui en proviennent contribuent de fait aux frais fixes du transporteur²⁵². Le traitement comptable de cette exception est à l'avantage de la clientèle réglementée.
- Dans le cas de service de transport acheté auprès de CRT, la transaction a été faite au prix du marché et il a été mis en preuve que le transporteur en retire un bénéfice²⁵³. Le transporteur a payé le même prix que si CRT n'était pas une entreprise affiliée. Le traitement comptable de cette exception est donc à l'avantage de la clientèle réglementée.

250 HQT-1, document 1, p. 13.

251 HQT-6, document 1.1.1, p.2.

252 Notes sténographiques, vol. 16, page 69.

253 Notes sténographiques, vol. 23, page 221.

- Dans le cas de la licence achetée de TransÉnergie Technologies, la transaction a été faite avec un rabais de 15 % par rapport au prix du marché²⁵⁴. Le transporteur a payé un meilleur prix que si TransÉnergie Technologies n'était pas une entreprise affiliée. Le traitement comptable de cette exception est donc à l'avantage de la clientèle réglementée.
- Quant aux revenus et récupérations de coûts provenant d'autres unités ou de clients externes, ils sont rigoureusement comptabilisés au coût complet, et réduisent d'autant le coût du service à la clientèle réglementée²⁵⁵.

4.6. RÉGLEMENTATION INCITATIVE

Demande du transporteur

Le transporteur demande à la Régie de reconnaître qu'il est opportun d'instaurer un mécanisme de rendement incitatif.

Le transporteur demande à la Régie de reconnaître qu'il est cependant prématuré d'instaurer un tel mécanisme. Le transporteur demande donc de reporter toute discussion sur ce sujet jusqu'à ce qu'un solide historique du coût du service de transport soit établi.

Argumentaire

- Comme le transporteur l'a énoncé dans sa demande, la réglementation incitative peut offrir des avantages importants, tant pour l'entreprise réglementée que pour les consommateurs, les intervenants, et l'organisme de réglementation. Parmi ces avantages, notons l'allégement du processus réglementaire, l'incitation financière à l'amélioration de la qualité du service, des

254 HQT-1, document 1.2.

255 HQT-6, document 1.1 ; HQT-13, document 1.2, pages 35 à 38 ; HQT-5, document 3.2.2 ; HQT-1, document 1.1, page 4 ; HQT-1, document 1.3.

tarifs possiblement plus avantageux pour les clients et un partage équitable, entre l'entreprise et ses clients, des économies découlant des gains de productivité réalisés par l'entreprise²⁵⁶.

- Le transporteur soutient qu'il est primordial que la Régie puisse acquérir une connaissance approfondie de l'environnement dans lequel il évolue, et qu'elle puisse aussi acquérir une bonne compréhension de la nature des activités et des risques inhérents à celles-ci. En particulier, il est important que l'organisme de réglementation possède un solide historique du coût du service de l'entreprise réglementée et de sa performance avant de mettre en œuvre des mécanismes de réglementation incitative²⁵⁷. Cette opinion est partagée par certains intervenants, dont la Coalition industrielle²⁵⁸.
- Par ailleurs, le transporteur note que la mise en œuvre de la réglementation incitative dans le domaine gazier, au Québec, ne s'est faite qu'après de nombreuses années de réglementation traditionnelle. Il note également que la Commission de l'énergie de l'Ontario estimait aussi, dans sa décision du 31 mars 1999, qu'il serait prématuré d'instaurer un mécanisme de réglementation incitative avant que n'existe un solide historique du coût du service en matière de transport²⁵⁹.
- Enfin, le transporteur note qu'il n'existe au Canada, à ce jour, aucune réglementation incitative en matière de transport d'électricité ; que seul le transport du gaz naturel fait l'objet d'un mécanisme incitatif ciblé et non global.

256 HQT-1, document 1, p. 17.

257 HQT-1, document 1, p. 18 ; notes sténographiques, vol. 13, pages 67 à 70.

258 Notes sténographiques, vol. 13, page 150.

259 HQT-1, document 1., page 18.

- Il serait donc souhaitable qu'il y ait une période de transition vers la réglementation incitative, pendant laquelle les parties pourraient établir cet historique du coût du service de transport²⁶⁰.

4.7. COMPTES DE NIVELLEMENT

Demande du transporteur

Le transporteur demande à la Régie de reconnaître l'opportunité de créer éventuellement des comptes de nivellement.

Argumentaire

- Les comptes de nivellement, tout comme les comptes de frais reportés et les comptes provisionnels, sont des mécanismes réglementaires communs qui permettent d'atténuer certains types de risques et de les répartir différemment entre l'actionnaire et les consommateurs²⁶¹.
- À titre illustratif, Hydro-Québec a déjà établi qu'un compte de nivellement pour les charges financières pourrait être mis en place, à l'instar de la pratique réglementaire dans le secteur gazier au Québec²⁶².
- Hydro-Québec soumet toutefois que toute discussion précise relative à l'application de l'un ou l'autre de ces comptes est prématurée. Il faut d'abord établir clairement les modalités du cadre réglementaire applicable au transporteur et acquérir une meilleure connaissance des risques spécifiques auxquels celui-ci est exposé, ce que nous serons mieux à même d'évaluer au fil des ans.

260 HQT-1, document 1, page 21.

261 HQT-13, document 1, page 71.

262 HQT-1, document 1, page 15.

THÈME 5 : TARIFICATION DE TRANSPORT

5.1 ÉTABLISSEMENT DES TARIFS DE TRANSPORT

5.1.1 Tarification uniforme

Demande du transporteur

Le transporteur demande de maintenir l'application d'un tarif de transport timbre-poste établi à partir d'un seul coût de service pour l'ensemble du réseau de transport, celui-ci étant défini conformément à l'article 2 de la *Loi sur la Régie*.²⁶³

Argumentaire

- La proposition tarifaire est en conformité avec le principe d'uniformité territoriale tel que spécifié à l'article 49 de la *Loi sur la Régie* et répond à la volonté du législateur d'offrir aux consommateurs des conditions tarifaires applicables de façon uniforme sur l'ensemble du réseau de transport d'Hydro-Québec.

*“ [...] tous les clients du transporteur conservent leur droit à un même tarif et ce, indépendamment de leur situation géographique, du parcours utilisé pour se rendre d'un point à un autre ou de la distance parcourue par l'électricité transitée ”.*²⁶⁴

263 Tel que défini à l'article 2 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, le réseau de transport d'électricité correspond à “ l'ensemble des installations destinées à transporter l'électricité, y compris les transformateurs élévateurs de tension situés aux sites de production, les lignes de transport à des tensions de 44 kV et plus, les postes de transport et de transformation ainsi que toute autre installation de raccordement entre les sites de production et le réseau de distribution ”.

264 HQT-10, Document 1, page 7, lignes 9 à 12. Voir HQT-13, Document 1, page 107, réponse d'Hydro-Québec à la question 61.3 de la Régie. Voir également Témoignage de Michel Bastien, notes sténographiques, vol. 19, pages 171 et 172, question 127.

- Cette proposition est également en conformité avec la pratique tarifaire en usage au Québec depuis la nationalisation de l'électricité.²⁶⁵ Elle est de plus conforme à la pratique tarifaire généralement utilisée par les transporteurs en Amérique du Nord.²⁶⁶
- Dans son témoignage, le Dr. Ren Orans a démontré que la proposition d'Hydro-Québec respecte les principes fondamentaux de la tarification :

« I found that the proposed rate design meets three goals that I set as a first standard, three high-level goals. »

et qu'elle respecte les principes mis de l'avant par la *FERC* pour la tarification du transport. Il démontre également que la proposition est adaptée au marché québécois caractérisé entre autres, par un marché centralisé, par une absence de congestion et un marché de détail qui n'est pas ouvert à la concurrence.²⁶⁷ Vu l'absence de congestion et le fait que la répartition des ressources à moindre coût soit déjà assurée par Hydro-Québec, le tarif timbre-poste ne compromet pas la fiabilité des opérations sur le réseau de transport.

- La comparaison avec le secteur gazier est pertinente selon l'expert Roland Priddle :

« [...] I am impressed by the parallels between the gas transmission toll treatments that regulatory bodies in Canada have found to be in the public interest and to yield tolls that are just and reasonable, these tolls are postage stamp tolls. I am impressed by the parallel between those treatments and the treatment which Hydro-

265 HQT-10, Document 1, page 6, lignes 24 et 25.

266 HQT-10, Document 1, page 4, lignes 10 à 16.

267 HQT-10, Document 4, pages 15 à 17. Voir aussi HQT-13, Document 1, pp. 108-109. Voir également témoignage du Dr. Ren Orans, notes sténographiques, Vol. 19, pages 85 à 90.

*Québec proposes for basically similar reasons, namely the integrated nature of the different systems for which postage stamp tolling has been found to be just and reasonable. »*²⁶⁸

- La tarification timbre-poste est également la norme chez les transporteurs gaziers autant au Canada qu'aux États-Unis.²⁶⁹

*« [...] So I am saying that in very significant gas transmission cases, the postage stamp approach has de facto been followed ».*²⁷⁰

- Par exemple, le Maritimes and Northeast Pipelines (« M&NP ») utilisera une tarification de type timbre-poste :

*« [...] La nature intégrée du projet de pipeline dans son ensemble est la principale raison pour laquelle les entreprises pipelinières proposent le tarif timbre-poste, les parties de l'accord conjoint l'acceptent, le Comité conjoint de révision le recommande et l'ONE, l'approuve ».*²⁷¹

- De plus, au Québec, la Régie du gaz naturel a déjà autorisé Gaz Métropolitain, dans sa décision D-94-65, à éliminer la tarification par zone (zones nord et sud) au profit de tarifs uniformes sur l'ensemble du territoire québécois.²⁷²

« [...] »

5) CONCLUSIONS DE LA RÉGIE

[...]

5.10.2 Comparaisons des tarifs de la zone nord et zone sud

268 Témoignage de Roland Priddle, notes sténographiques, Vol. 19, page 111.

269 Témoignage de Roland Priddle, notes sténographiques, Vol. 20, page 42.

270 Témoignage de Roland Priddle, notes sténographiques, Vol. 19, p. 111.

271 Témoignage de Roland Priddle, HQT-10, Document 5.1, p. 21, lignes 20 à 23.

272 HQT-10, Document 1, page 8, lignes 13 à 15.

Considérant que les clients de la zone nord font partie intégrante de la communauté des abonnés de SCGM, la Régie considère juste et équitable la méthode proposée pour l'uniformisation sur cinq ans des tarifs zone nord-zone sud et en approuve l'application.²⁷³ ».

- Hydro-Québec soumet que sa proposition est juste, équitable, transparente et simple tant dans sa compréhension que dans sa mise en œuvre. En payant le même tarif, tous les clients contribuent aux coûts fixes du réseau selon leurs besoins de transport et assument ainsi une part juste et raisonnable des coûts de transport. Selon le Dr. Ren Orans :

« [...] It's equitable, I think it produces a reasonable cost allocation between point to point service and network service. »²⁷⁴

- Par ailleurs, la tarification timbre-poste n'altère pas le rôle que joue actuellement l'électricité dans le développement régional du Québec puisqu'elle n'est pas fonction de la localisation géographique²⁷⁵.
- Enfin, elle ne représente pas non plus un obstacle au choix d'une source de production à moindre coût pour le distributeur pour l'alimentation de la charge locale²⁷⁶. En effet, l'article 74.1 de la *Loi sur la Régie* prévoit " l'octroi des contrats d'approvisionnement sur la base du prix le plus bas [...], en tenant compte du coût de transport applicable []". Comme indiqué en preuve, ce coût doit comprendre l'ensemble des coûts de raccordement et de renforcement du réseau de transport.

273 Recueil des décisions de la Régie du gaz naturel, 1er avril 1994 – 31 mars 1995, page 485.

274 Témoignage du Dr. Ren Orans, notes sténographiques, Vol. 19, page 87, Q38.

275 HQT-10, Document 1, page 8, lignes 8 à 11.

276 HQT-10, Document 1, page 8, lignes 16 à 27.

- Tel qu'établi à la section 2.2, le réseau de transport d'Hydro-Québec est planifié, conçu et exploité de façon intégrée et chaque élément du réseau, qu'il soit utilisé ou non de façon directe par une clientèle spécifique, contribue à l'opération économique et fiable de l'ensemble du réseau de transport. Cette façon de faire permet d'optimiser la configuration du réseau et minimise les coûts de transport pour le bénéfice de tous les utilisateurs du réseau.
- Tel que démontré en preuve, l'application d'un tarif timbre-poste établi à partir d'un seul coût de service pour l'ensemble du réseau reflète la nature intégrée du réseau tant au niveau de sa planification et de sa conception que de son opération.²⁷⁷
- Cette reconnaissance de l'intégralité du réseau de transport repose aussi sur le constat, amplement expliqué en preuve, que tous les actifs de transport sont utilisés ou susceptibles d'être utilisés par tous les usagers.²⁷⁸
- À titre illustratif, Hydro-Québec propose l'utilisation de la méthode de " *rolled-in* " pour les lignes radiales puisqu'un système de transport est de nature dynamique et qu'une ligne de transport présentement considérée comme radiale pourrait éventuellement faire partie d'un système bouclé suite à l'expansion du réseau de transport due à la croissance de la charge. Les revenus requis de transport doivent donc être considérés comme un tout à récupérer de l'ensemble des utilisateurs du transport.
- Cette approche est cohérente avec l'article 164.1 de la *Loi sur la Régie* qui inclut l'ensemble des équipements de transport dans la base de tarification du transporteur et qui, de ce fait, reconnaît l'intégralité du réseau de transport.

277 Témoignage de Albert Chéhadé, notes sténographiques, Vol. 20, pages 49 à 52.
278 HQT-3, Document 1.1. Voir également HQT-10, Document 1.8.

- Allouer les coûts aux utilisateurs du réseau de transport par fonction ne reflèterait pas la nature du réseau et produirait des résultats qui ne seraient pas cohérents avec la planification, la conception et l'exploitation du réseau de transport.
- La fonctionnalisation d'actifs aux clients de transport ne produit aucun gain en efficacité car la nature centralisée du marché québécois assure une répartition efficace des ressources à moindre coût. Cette fonctionnalisation ne résulterait qu'en un accroissement des coûts pour la clientèle existante dont le choix de localisation a été basé sur des tarifs développés en vertu d'une définition large des actifs de transport²⁷⁹ et à l'alourdissement de la réglementation.
- En pratique, l'allocation des coûts par fonction pose aussi le problème d'identifier et de définir les fonctions que l'on veut considérer²⁸⁰ en plus de choisir la méthode d'allocation pour chacune de ces fonctions. Pour que cet exercice présente une certaine validité et pertinence, il ne peut se limiter à un nombre restreint de fonctions.
- Par exemple, les postes élévateurs sont essentiels à l'efficacité et à la performance du réseau de transport dans son ensemble. Tel que discuté à la section 2.2, ils permettent par le fait même de réduire les pertes le long des lignes de transport et conséquemment, de réduire le coût global de transport. Ce raisonnement s'applique également à un équipement de poste qui peut se substituer à un équipement de ligne ou une interconnexion à un équipement de production.²⁸¹ Compte tenu de ces faits, il est donc fondamental que tous les utilisateurs du réseau de transport

279 HQT-10, Document 1, page 33, lignes 3 à 5.

280 HQT-10, Document 2 et HQT-10, Document 1, page 33, lignes 3 à 14. Voir également témoignage de Albert Chéhadé, notes sténographiques, Vol. 21, page 136.

281 Témoignage de Jean-Pierre Gingras, notes sténographiques, Vol. 30, pages 192 à 195. Voir également HQT-10, Document 1, page 33, lignes 8 à 11.

assument équitablement l'ensemble des coûts du réseau en payant un tarif de transport établi sur la base des coûts moyens.²⁸²

Ainsi, tous les clients de point à point, y compris Hydro-Québec dans ses activités de production, sont traités de façon équivalente.

- En se basant sur le traitement de ces actifs adopté par d'autres entreprises²⁸³, certains clients de point à point faisant du transit inter-réseaux (“*wheel-through*”) proposent que les postes de transformation abaisseurs soient alloués à la distribution et les postes éleveurs à la production afin de réduire les tarifs de transport. Toutefois, il a été démontré qu'il existe au contraire une grande diversité au niveau du traitement de ces actifs tant au Canada, qu'aux États-Unis. Dans ce dernier cas, la variété des approches approuvées par la *FERC* résulte du fait que chacune des décisions réfère à des situations particulières.²⁸⁴
- De plus, ils ne font pas mention que d'autres actifs, comme les postes convertisseurs dont les coûts pourraient leur être attribués, sont entièrement assumés par l'ensemble des utilisateurs. Enfin, l'ensemble du réseau de transport, incluant les divers postes de transformation, est impliqué dans ce type de transit²⁸⁵, ce qui rend toute fonctionnalisation incohérente avec l'exploitation du réseau de transport au Québec.
- Du moins, ces clients voudraient bénéficier de rabais lorsqu'ils transitent à haute tension sur le réseau. Conformément au principe implicite à l'octroi des rabais de transformation aux clients dont les abonnements sont assujettis au *Règlement tarifaire no. 663*, le transporteur ne compense le client que pour les dépenses engagées pour la construction, l'entretien et l'exploitation de son

282 HQT-10, Document 1, page 33, lignes 12 à 14.

283 NB-Power –7.

284 HQT-10, Document 1.7.3, page 2.

285 Témoignage de Jean-Pierre Gingras, notes sténographiques, Vol. 30, pages 196 et 197.

poste de transformation puisqu'elles constituent un coût évité pour celui-ci.²⁸⁶ Et comme ces intervenants n'évitent aucun coût au transporteur, Hydro-Québec ne peut leur octroyer de rabais.

- Tel que plus amplement démontré à la section 2.2.3, les interconnexions sont nécessaires afin d'assurer la fiabilité et la sécurité d'approvisionnement de la charge locale, grâce notamment à l'achat de puissance et/ou d'énergie auprès des réseaux voisins.²⁸⁷ Allouer ces coûts seulement sur la base du taux d'utilisation des interconnexions aurait pour effet d'ignorer complètement le rôle d'approvisionnement et de fiabilité que jouent les interconnexions pour les besoins internes.
- Il a aussi été démontré que la ligne à courant continu Radisson-Nicolet-Des Cantons répondait à un double objectif de transporter la puissance pour la clientèle interne et de réaliser un transit aux marchés voisins. En raison de ce double objectif, il est difficile de déterminer la valeur des interconnexions pour la charge locale.
- TransÉnergie n'évalue qu'à environ 15 % le coût additionnel d'avoir retenu la technologie à courant continu par rapport à la technologie à courant alternatif qui n'aurait pu satisfaire toutes les caractéristiques demandées en termes de flexibilité et de stabilité de réseau²⁸⁸. Notons par ailleurs que toute la capacité disponible sur cette ligne est réservée et qu'elle est fortement sollicitée. Elle génère donc des revenus qui excèdent largement son coût additionnel, allégeant d'autant la facture de la charge locale.

286 HQT-10, Document 1, page 44, lignes 7 à 9.

287 Voir réponse R10-06A, HQT-13, Document 17, pages 57 et 58. Voir également HQT-13, Document 18.3 et témoignage de Jean-Pierre Gingras, notes sténographiques, Vol. 25, page 129.

288 Réponse 13.1.2, HQT-13, Document 14, page 23.

- Par ailleurs, les interconnexions ont généré davantage de revenus en étant facturées au prix moyen de 71,09 \$/kW-an que si elles avaient été facturées au coût estimé de 62,76 \$/kW-an comme le prévoyait les clauses grand-pères.²⁸⁹
- Dans l'avenir, les chemins de transit seront appelés à se multiplier avec l'ouverture prévue du marché de l'Ontario, la possibilité pour les réseaux municipaux de s'approvisionner auprès de fournisseurs autres qu'Hydro-Québec et avec l'ouverture de chemins avec l'Alcan et les réseaux voisins. Cette évolution des marchés peut changer la vocation actuelle de certains équipements de transport et ainsi remettre en question une éventuelle méthode d'allocation des coûts par fonction et contribuer à l'alourdissement du processus réglementaire.
- La récente ordonnance 2000 de la *FERC* encourage la formation de vastes réseaux intégrés de transport parce qu'ils permettent de promouvoir la concurrence et l'efficacité en éliminant l'empilage successif de tarifs de transport (« *rate pancaking* »). Tel qu'indiqué par le Dr. Ren Orans :

« [...] the main thing about RTO 2000 is it supports non-pancaking of embedded cost transmission rates. »
- La fonctionnalisation des actifs de transport d'Hydro-Québec créerait sur le territoire québécois le phénomène de « *pancaking* » que la *FERC* cherche à éliminer. Par exemple, une tierce partie voulant utiliser un actif alloué à un client spécifique devrait payer plusieurs tarifs de transport. La fonctionnalisation a donc un impact similaire à segmenter le Québec en plusieurs zones géographiques.

289 HQT-13, Document 1, page 128.

- Certains intervenants considèrent qu'il serait possible de réduire les tarifs de transport en fonctionnalisant la base tarifaire du transporteur ou en octroyant des crédits ou rabais sur leurs transactions. Cependant, la cause de leurs doléances est davantage le coût de production relativement bas au Québec plutôt qu'un tarif de transport anormalement élevé.²⁹⁰ Le coût de transport représente d'ailleurs une faible proportion du prix de l'énergie sur les marchés.²⁹¹
- Il a également été démontré que les tarifs de transport d'Hydro-Québec se comparent avantageusement aux tarifs en vigueur dans le Nord-est des États-Unis, particulièrement ceux applicables à l'État de New York.²⁹² Un producteur qui s'installe près de ces réseaux devra assumer non seulement ces tarifs de transport mais également des coûts de congestion relativement importants et ses frais de raccordement. S'il parcourt des distances aussi longues que celles que l'on retrouve au Québec, il devra transiter par plusieurs régions et faire face à un empilage successif de tarifs (« *rate pancaking* »).
- Par ailleurs, une tarification par fonction ne respecterait pas l'esprit et la lettre de la *Loi sur la Régie*. En effet, tel que plus amplement élaboré à la partie II, la fonctionnalisation des coûts constitue une façon détournée de faire ce que la Loi interdit de faire directement, c'est-à-dire d'exclure certains actifs de la base de tarification du transporteur et ce, au détriment de la charge locale²⁹³.
- Ce point de vue est soutenu par un intervenant :

290 Témoignage de Albert Chéhadé, notes sténographiques, Vol. 21, page 92.

291 Témoignage de Albert Chéhadé, notes sténographiques, Vol. 22, pages 37 et 38, Q48.

292 HQT-10, Document 8, page 5.

293 HQT-10, Document 1, page 33, lignes 3 à 14.

*“ Parce qu’une tarification du transport d’électricité selon les fonctions du réseau est une façon indirecte ou détournée d’obtenir le même résultat, au niveau des tarifs, que l’exclusion des GRTAs (Generation Related Transmission Assets) de la base de tarification (ce qui handicaperait de façon discriminatoire la production hydroélectrique). Or, au paragraphe 6 de son article 2, la Loi 116 définit le réseau de transport d’électricité de façon à ce qu’il soit impossible d’exclure les GRTAs de la base de tarification. Arriver au même résultat, mais par des voies détournées, serait ainsi clairement en contradiction avec l’esprit de la Loi 116 ”.*²⁹⁴

- À cet égard, la *Loi sur la Régie* de l’énergie fixe déjà les tarifs de fourniture par catégorie tarifaire en considérant la définition du réseau de transport et un coût de 2,79 ¢/kWh.²⁹⁵ Attribuer à la production des coûts additionnels associés au transport reviendrait à transférer au gouvernement une facture résultant du manque à gagner du producteur et pourrait éventuellement entraîner une modification à la hausse des tarifs de fourniture déjà établis par le législateur et que doit assumer la charge locale.

5.1.2 Méthode d’établissement des tarifs de transport

Demande du transporteur

Le transporteur demande à la Régie de traiter l’ensemble des coûts de transport comme des coûts de puissance et d’établir le tarif de transport sur la base de la pointe annuelle.

Argumentaire

- L’allocation des coûts, appliquée à une entreprise intégrée de production, transport et distribution d’électricité, est une étape qui précède et qui sert d’intrant à celle de la conception des tarifs.

294 Voir réponse du GRAME-UDD à la question 1.1 de la Régie de l’énergie, 14 mars 2001, p. 2.
295 Voir l’article 2, l’article 52.2 et l’annexe 1 de la *Loi sur la Régie de l’énergie*.

Ainsi, aux résultats de l'allocation des coûts viennent s'ajouter les autres éléments de la politique tarifaire qui alimentent la conception des tarifs²⁹⁶.

- Hydro-Québec alloue en premier lieu ses revenus requis nets des revenus de court terme entre les services de réseau intégré et de point à point et par la suite, établit ses tarifs en fonction des critères de facturation propres à chacun de ces services, c'est-à-dire la part du ratio de charge pour le service en réseau intégré et les réservations prévues pour les services de point à point. Tel qu'expliqué par le Dr. Ren Orans, cette façon de procéder est conforme à la pratique ailleurs en Amérique du Nord.

*« [...] la proposition d'Hydro-Québec est conforme au contrat type de la FERC, qui constitue la norme tarifaire utilisée par la très grande majorité des transporteurs en Amérique du Nord ».*²⁹⁷

- Il en résulte qu'au-delà de la prise en compte des critères associés à l'allocation des coûts apportés en preuve, ceux propres à la construction et la conception des tarifs doivent aussi être intégrés lors de cet exercice²⁹⁸.
- Conséquemment, le tarif de transport doit refléter la causalité des coûts et en même temps constituer un signal de prix efficace qui permet d'informer les utilisateurs du réseau des coûts engendrés pour satisfaire leur demande. Ainsi, les clients sont incités à modifier leur comportement afin de minimiser leur facture et de ce fait, ils contribuent à établir les investissements en transport à leur niveau optimal.

296 ARC-FACEF-CERQ-5 – Document 2, page 2, M. Co Pham, Q 8.

297 Témoignage du Dr. Ren Orans, HQT-10, Document 4.1, page 22, question 21 (version française).

298 Témoignage de. Co Pham, notes sténographiques, Vol. 29, pages 78 et 79.

- C'est la recherche d'un signal de prix efficace qui a conduit Hydro-Québec et plusieurs intervenants à proposer que d'une part, l'ensemble des coûts de transport soit traité comme des coûts de puissance²⁹⁹ et que d'autre part, le tarif de transport soit établi sur la base de la pointe annuelle dans le but d'imputer à chacun des utilisateurs du réseau une part juste et équitable des coûts de transport.³⁰⁰
- La conception physique et la planification du réseau de transport représentent les éléments fondamentaux à la base de cette proposition. En effet, tel que mentionné à la section 2.2.2, le réseau de transport d'Hydro-Québec est planifié et conçu pour rencontrer la pointe maximale annuelle. C'est pour répondre à cette demande de pointe que sont effectués les dépenses et les investissements sur le réseau de transport. Conséquemment, ces coûts doivent être considérés comme étant reliés à la puissance.
- Rappelons qu'Hydro-Québec a démontré que l'énergie transitée n'est pas prise en compte dans la conception et la planification du réseau de transport :

*« [...] Un réseau n'est pas conçu selon un concept d'énergie produite. La puissance sert à la conception et l'exploitation d'un réseau ».*³⁰¹

299 “ Consistent with the HQT view, we are of the view that the demand basis is more appropriate for allocating transmission costs and charging for transmission service than a design based on energy (kWh), given that the costs of network transmission are essentially insensitive to the annual kWh load. Furthermore, the use of a demand charge for transmission services is strongly support in other regulatory jurisdictions.” Preuve des experts d'Option consommateurs déposée le 7 février 2001, p. 7, lignes 19 à 24. Voir aussi OC-3, p. 2, réponse 2.1. Voir aussi SÉ-STOP 1, Document 1, page 31, section 4.2.

300 Témoignage AIEQ, notes sténographiques, vol. 28, page 110, question 118.
301 HQT-3, Document 1.1, page 18.

- Il a aussi été démontré que les coûts variables de transport sont quasi-nuls et conséquemment qu'il n'existe pas de relation entre la variation des coûts de transport et la quantité d'énergie transitée.³⁰² Ce constat est d'ailleurs partagé par tous les experts.
- De plus, en l'absence de coûts variables, l'établissement des tarifs de transport partiellement ou totalement en énergie (¢/kWh) ne permet pas de refléter adéquatement les coûts résultant des appels de puissance, ce qui encouragerait une utilisation sous-optimale du réseau de transport et favoriserait une augmentation des coûts de transport pour tous les utilisateurs.³⁰³
- Certains intervenants ont fait valoir que l'allocation en énergie est avantageuse pour la charge locale. Cependant, il suffit que le facteur d'utilisation réel des exportations soit inférieur à celui de la charge locale pour que les conclusions soient inversées.³⁰⁴ C'est en raison de sa volatilité combinée aux raisons susmentionnées et au fait qu'elle ne soit pas la norme reconnue par l'industrie³⁰⁵, qu'Hydro-Québec juge qu'il n'est pas opportun de s'attarder sur cette méthode.
- Conformément à la pratique usuelle dans l'industrie, les coûts de transport sont considérés et traités comme des coûts de puissance et cela, peu importe le facteur d'utilisation du réseau. Les tarifs du pro forma de la *FERC* sont d'ailleurs exprimés en $\text{\$/kW}$.³⁰⁶ Hydro-Québec a présenté en preuve un balisage dans lequel toutes les compagnies y apparaissant offrent des tarifs exprimés en puissance, sauf l'Alberta qui n'applique pas le contrat et les conditions proposés par la *FERC*.

302 Témoignage de Albert Chéhadé, notes sténographiques, vol. 19, pages 56 et 57.

303 HQT-10, Document 1, page 14, lignes 3 à 7.

304 ARC-FACEF-CERQ-5, Document 2, pages 6 et 7, question 16.2.

305 « *Je n'ai jamais rien vu sur la composante énergie et la FERC (...)* » Co Pham, notes sténographiques, vol. 29, p. 138, question 149.

306 HQT-10, Document 1.7, p. 4.

- Malgré le fait que l'Alberta demeure une exception, l'on peut observer que la structure puissance/énergie a beaucoup évolué. La première structure introduite était de 100 % en puissance, pour ensuite être modifiée à 40 % en puissance et 60 % en énergie. Depuis 2000, cette allocation a été inversée pour être établie à 60 % en puissance et 40 % en énergie³⁰⁷. Le retour vers une plus importante allocation en puissance se maintient. À cet effet, l'Alberta Energy and Utilities Board a récemment indiqué :

*« [...] The Board notes the discussion on system support costs that indicated that an estimated 85 per cent of system costs are fixed. Therefore, a cost of service study could well support a classification with a demand component of greater than 60 per cent ».*³⁰⁸

- De plus, aucun intervenant n'a pu démontrer et justifier qu'il faille déroger de la pratique généralisée.
- Le traitement des coûts de transport en fonction de la pointe annuelle demeure le choix le plus approprié aux caractéristiques propres au réseau de transport d'Hydro-Québec. Certains intervenants partagent cet avis :

*« [...] Your system, your whole reason for convincing, let's say myself, that 1 CP is reasonable in the case of Hydro-Québec is the degree to which your load is picky. »*³⁰⁹

307 HQT-13, Document 1, p. 112-113, R65.2.

308 HQT-13, Document 1, p. 113, R65.2.

309 M. Steve L. McDonald de NEG, notes sténographiques, vol. 31, pp. 93-95 et réponse de M. Zak El-Ramly, notes sténographiques, vol. 26, pp. 193-194, voir également p. 153.

- Hydro-Québec a aussi démontré que le tarif établi sur la base de la pointe annuelle (1 CP) représente la méthodologie la plus appropriée au contexte québécois. Cette méthode appliquée à un réseau caractérisé par une importante pointe d'hiver est de plus conforme à l'esprit et même à la lettre des ordonnances de la *FERC*.

*« [...] Utilities that plan their systems to meet an annual system peak (...) are free to file another method if they demonstrate that it reflects their transmission system planning. »*³¹⁰

Le choix de ce type de tarif constitue, en présence d'un profil fortement saisonnier, un impératif en termes de signal de prix.

- Il a aussi été amené en preuve que certaines compagnies américaines qui planifient leur réseau sur la base de la pointe annuelle comme TransÉnergie le fait, ont opté d'établir leurs tarifs sur la pointe annuelle (1 CP) comme le permet la *FERC*. Il s'agit de *PJM* (Pennsylvania-New Jersey-Maryland)³¹¹, Central Vermont, Duke Power et Northern Indiana³¹².
- Pour appuyer sa proposition, Hydro-Québec a présenté les trois tests qu'utilise la *FERC* pour confirmer la pertinence d'appliquer la méthode des douze pointes coïncidentes mensuelles (12 CP) compte tenu du profil d'un réseau de transport.³¹³ Les résultats des tests confirment que le profil de charge du réseau de transport

310 Ordonnance 888A p. 239.

311 Apporté en preuve par Dr. Ren Orans, vol. 20, p. 30, question 42.

312 Apporté en preuve par M. Albert Chéhadé, vol. 19, p. 63.

313 HQT-10, Document 1.7.1.

d'Hydro-Québec, avec ou sans les réservations annuelles des clients du service de point à point³¹⁴, ne peut pas être classé comme un 12 CP³¹⁵. L'expert d'un intervenant a d'ailleurs démontré l'extrême robustesse de ces tests.³¹⁶

- La méthode d'allocation des coûts de puissance de transport sur la base de la pointe annuelle (1 CP) donne un signal de prix qui permet de réduire à terme la facture des utilisateurs du réseau lorsqu'il y a déplacement de charge de la pointe vers les autres mois. Elle permet donc d'attribuer à chacun des clients du réseau de transport sa juste quote-part des coûts de puissance engendrés pour répondre à la demande maximale. Le signal de prix ainsi généré contribue aux bons choix économiques et favorise les mesures d'efficacité énergétique.³¹⁷
- La pointe annuelle est à la base de l'allocation des revenus requis nets des revenus de court terme entre les services de transport. Ainsi, peu importe le service utilisé, les clients de transport sont facturés au même tarif annuel pour éviter qu'ils aient intérêt à passer d'un service à l'autre.³¹⁸
- Le choix de la méthode d'établissement des tarifs de transport ne contraint pas la Régie à faire le même choix de méthode pour l'établissement des tarifs de distribution. Il appartient à la Régie de décider, le moment venu, des méthodes qui seront utilisés sur la base de la preuve et des arguments qui lui seront présentés.³¹⁹

314 HQT-10, Document 1.7.8, Réponse d'Hydro-Québec à l'engagement 59.

315 HQT-10, Document 1.7, pp. 6-9.

316 SÉ-STOP 1, Document 6. Voir aussi M. Jacques Fontaine, notes sténographiques, Vol. 27, p. 153, Q139.

317 M. Albert Chéhadé, notes sténographiques, vol. 19, pp. 64-65.

318 HQT-13, Document 1, R61.2, p. 106.

319 M. Michel Bastien, notes sténographiques, vol. 21, p. 120.

5.2 GRILLE TARIFAIRE ET FACTURATION DES SERVICES DE TRANSPORT

Demande du transporteur

Hydro-Québec propose d'établir le tarif annuel de transport en divisant les revenus requis nets des ventes à court terme par les besoins de transport. Les besoins de transport considérés pour déterminer ce tarif sont ceux dont le transporteur tient compte dans la planification et la conception de son réseau, c'est-à-dire la pointe annuelle prévue de la charge locale, la pointe annuelle prévue des clients du service en réseau intégré et les réservations prévues au service de point à point annuel. Il est proposé que les revenus prévus des ventes à court terme viennent réduire les coûts imputables aux services de long terme ce qui bénéficie à l'ensemble des utilisateurs. Par ailleurs, il est proposé d'établir les tarifs des services de court terme en tenant compte des pointes mensuelles prévues et des jours ouvrables.

Hydro-Québec demande à la Régie d'approuver pour l'année 2001 les tarifs de transport suivants³²⁰ :

Services de point à point

Tarif annuel	75,18 \$/kW-an
Tarif mensuel	8,02 \$/kW-mois
Tarif hebdomadaire	2,00 \$/kW-semaine
Tarif quotidien	0,40 \$/kW-jour
Tarif horaire	16,67 \$/MW-heure

La facturation du service de point à point s'effectue sur la base des réservations réelles de l'année en cours alors que la facturation de la charge locale ainsi que celle du service en réseau intégré s'effectue sur la base des prévisions des besoins en transport utilisées pour établir le tarif annuel.

320 HQT-10, Document 1, p. 66.

Hydro-Québec propose également d'adapter le calcul de la part du ratio de charge au concept de pointe annuelle. De plus, Hydro-Québec demande que les réservations de point à point soient exclues du calcul de la part du ratio de charge dans le but de corriger l'incohérence qui existe dans le *Contrat du service de transport* actuel entre la part du ratio de charge et le montant indiqué à l'appendice H.

Argumentaire

- Il a été démontré qu'en vertu de ses obligations, le transporteur doit répondre de façon fiable aux besoins de la charge locale. La planification de même que l'exploitation du réseau de transport sont effectuées pour répondre à cette exigence.
- Il en résulte que la responsabilité ultime d'assumer le coût du service de transport appartient aux clients de charge locale qui bénéficient de l'ensemble du réseau de transport d'Hydro-Québec.
- Toutefois, TransÉnergie commercialise les excédents de capacité afin de réduire le coût du service de transport assumé par les clients de charge locale³²¹. C'est pour cette même raison que le calcul du tarif annuel du service de point à point est obtenu en divisant les revenus requis nets des ventes à court terme par les besoins de transport.
- La proposition d'Hydro-Québec relative à la facturation des services de transport repose sur la même base que celle proposée pour l'établissement des tarifs de transport.³²²

321 HQT-10, Document 1, p. 9, lignes 11 à 24.

322 HQT-10, Document 1.7, pp. 20 et 41.

- Les réservations fermes pour le service de point à point annuel sont traitées comme une charge prévue aux fins de la tarification, de la planification et de la conception du réseau. Le transporteur doit garder cette capacité disponible peu importe l'utilisation du client³²³. Selon la FERC :

*« [...] For these reasons, it is appropriate to consider a firm reservation as equivalent of a load for cost allocation and planning purposes ».*³²⁴

- Hydro-Québec propose de soustraire des revenus requis totaux les revenus des réservations de point à point de court terme et de ne pas considérer ces réservations dans l'établissement des besoins de transport. Cette proposition se justifie par le fait que la planification et la conception du réseau s'effectuent sur la base de la pointe annuelle et que le transporteur ne planifie, ni ne construit pour le court terme, qu'il soit ferme ou non ferme. Ces services ne servent qu'à écouler la capacité disponible au-delà des capacités de long terme. Cette approche est aussi utilisée par d'autres compagnies (BC Hydro, Central Vermont, NEPOOL et Bangor).³²⁵
- L'utilisation des pointes mensuelles et des jours ouvrables dans le calcul des tarifs de court terme a pour but d'inciter les clients à toujours opter pour le service qui a la plus longue durée³²⁶. En réduisant la possibilité d'arbitrage entre les services, cela permet de stabiliser les revenus de TransÉnergie. Sans cet incitatif, le montant des revenus obtenus varierait davantage et par le fait

323 M. Albert Chéhadé, notes sténographiques, vol. 20, p. 23. Voir aussi l'Ordonnance 888 de la FERC, pp. 303-304.

324 Ordonnance 888 de la FERC, p. 303.

325 M. Albert Chéhadé, notes sténographiques, vol. 19, p. 67.

326 M. Albert Chéhadé, notes sténographiques, vol. 19, p. 69.

même, accroîtrait le risque d'affaire de TransÉnergie. De plus, « [...] s'il n'y avait pas cet incitatif-là, ce n'est pas certain que les revenus que nous avons prévus seraient les mêmes »³²⁷. D'autre part, ces prix de court terme sont des maximums sur lesquels un rabais peut s'appliquer dépendamment du contexte du marché.

- Ainsi, le tarif mensuel est obtenu en divisant les revenus requis nets des ventes à court terme par la somme des pointes mensuelles prévues. Cette méthode permet d'avoir un tarif mensuel plus élevé que le tarif annuel ramené sur un mois. Cette approche est équivalente à diviser le tarif annuel par un nombre réduit de mois³²⁸.
- Bien que les prix des tarifs de court terme semblent plus élevés que ceux de plus long terme, cela ne signifie pas pour autant que les clients de transport payent plus cher pour ce service. En fait, il y a une distinction à faire entre le niveau des tarifs et la facture à payer. Par exemple, un client de transport qui doit transiter 1 kW pendant 40 jours étalés sur 10 semaines, demeure avantagé de prendre une réservation pour 40 jours au prix de 0,40 \$/kW-jour. Il revient au client de choisir les services de court terme et de long terme de façon à minimiser sa facture de transport compte tenu de ses besoins.

<u>Tarif</u>		<u>Réservation</u>	<u>Facture</u>
Annuel	75,18 \$/kW-an	1 an	75,18 \$
Mensuel	8,02 \$/kW-mois	3 mois	24,06 \$
Hebdomadaire	2,00 \$/kW-semaine	10 semaines	20,00 \$
Quotidien	0,40 \$/kW-jour	40 jours	16,00 \$

327 M. Albert Chéhadé, notes sténographiques, vol. 19, p. 69.

328 75,18 \$/kW-an / 9,37 mois = 8,02\$/kW-mois : Pour les besoins de la preuve il aurait probablement été plus cohérent de présenter le calcul du tarif mensuel en utilisant une approche semblable. Voir aussi M. Albert Chéhadé, notes sténographiques, vol. 22, pp. 44-45.

- Les entreprises dont le profil annuel est relativement stable planifient leur réseau de transport sur une base mensuelle afin de rencontrer les besoins en puissance à chacun des mois. Le transporteur est alors indifférent entre facturer le client à chaque mois au douzième du prix annuel ou facturer le client sur une base annuelle.
- Par contre, plusieurs de ces compagnies utilisent une formule similaire à celle utilisée par Hydro-Québec pour établir les tarifs dont la durée est inférieure à un mois. Par exemple, le tarif quotidien peut correspondre au tarif annuel divisé par 260 jours ou au tarif hebdomadaire divisé par 5 jours.³²⁹
- Cette méthode, appelée “*Appalachian Formula*”, est reconnue par la *FERC* et favorise la priorisation des transactions de long terme en plus des règles de priorité de service (« *bumping rules* ») déjà inscrites au pro forma³³⁰.
- Le seul écart possible au niveau des revenus du service de point à point provient de la différence entre les réservations réelles et prévisionnelles, puisque le tarif a été calculé avec les réservations prévues. Mais comme la facture assumée par la charge locale et le réseau intégré est établie en début d'année en fonction des réservations prévues sans en être modifiée par la suite, c'est le transporteur qui assume le risque associé aux variations des réservations de point à point.³³¹ Ainsi, la solution retenue offre une plus grande stabilité pour la facture de la charge locale.³³²
- Toutefois, il existe d'autres façons de faire. Par exemple, PJM considère en début d'année que la totalité des revenus requis de transport sera récupérée par les clients du service en réseau

329 HQT-10, Document 1.7.13.

330 M. Albert Chéhadé, notes sténographiques, vol. 22, pp. 44-45.

331 M. Albert Chéhadé, notes sténographiques, vol. 19, p. 76.

332 HQT-10, Document 1.7.10, p. 3.

intégré (ou de charge locale)³³³. Cette approche élimine la nécessité de prévoir les réservations des services de point à point mais rend plus incertain le montant de la facture pour les clients de la charge locale. Appliquée à Hydro-Québec, cette méthode ferait supporter aux clients de la charge locale l'ensemble des revenus requis auquel serait soustrait le montant des ventes réelles des services de point à point.

- Une alternative similaire a été avancée par un intervenant. Celle-ci consiste à établir mensuellement la facture du service en réseau intégré sur la base des pointes réelles. Cette option est acceptable seulement si le calcul s'effectue en fonction des réservations annuelles réelles tout en utilisant les pointes annuelles prévues pour la charge locale et le service en réseau intégré. La charge locale devrait par contre, tout comme c'est le cas avec l'approche de PJM, faire face à un nouveau risque associé aux variations des réservations de point à point.³³⁴
- Ainsi, ces alternatives n'incitent pas le transporteur à accroître ses ventes de point à point alors qu'avec la proposition retenue par Hydro-Québec, le transporteur maximise ses ventes de point à point puisqu'il est le seul à assumer le risque associé aux écarts prévisionnels.
- Hydro-Québec propose d'établir la part du ratio de charge sur la base de la pointe annuelle de façon à ce qu'elle reflète l'approche tarifaire proposée et propose de corriger l'incohérence décelée dans le *Contrat du service de transport* actuel en conformité avec les règles de la *FERC* :

333 HQT-10, Document 1.7.2, p. 2.

334 HQT-10, Document 1.7.10, p. 4.

« [...] the Commission recognizes that certain rate methodologies may require minor adjustments to the non-price terms and conditions to be consistent with the proposed rate methodology. »³³⁵

- L'incohérence dans le calcul de la part du ratio de charge provient du fait que cette dernière est calculée actuellement en considérant les réservations de point à point alors que le montant indiqué à l'appendice H exclut les revenus récupérés du service de point à point. L'exclusion des réservations de point à point de ce calcul permet maintenant de récupérer la totalité des revenus requis résiduels nets.³³⁶ Cette solution permet également de conserver à l'appendice H dans les *Tarifs et conditions* le montant qui sera récupéré de la charge locale et du service en réseau intégré.
- En appliquant le même tarif annuel à tous les utilisateurs, les clients de point à point contribuent aux coûts fixes du réseau selon leurs besoins de transport. Ainsi, la part des revenus requis assumée par ceux-ci s'élève à 11 % des revenus requis totaux, soit 300 M\$³³⁷, ce qui est une portion relativement importante par rapport aux autres transporteurs en Amérique du Nord. Ce point de vue est partagé par le Dr. Ren Orans : « [...] so in this system where I believe it is fair and it is a substantially larger portion than in all the neighbouring systems »³³⁸.

« [...] If you look to the jurisdictions around you, New York, New England, PJM and Ontario, they are all proposing to move consistent with the FERC model their large pools, basically to shift the burden of collecting the embedded costs of the system to the loads.

335 HQT-10, Document 1.7, p. 41.

336 M. Albert Chéhadé, notes sténographiques, vol. 19, p. 75.

337 M. Albert Chéhadé, notes sténographiques, vol. 21, p. 90, Q154.

338 Dr. Ren Orans, notes sténographiques, vol. 20, p. 181.

The system was built for loads. The loads continue to own the majority of rights on the system and those systems, we are seeing the majority of all the costs are collected from the loads or from a scheduling coordinator on behalf of all the loads. So in those systems, the allocation between exports and domestic is shifted way further than you are proposing to move here.»³³⁹

- Il est à noter que la hausse des tarifs de transport de 1997 à 2001 est inférieure à l'inflation.³⁴⁰
- Hydro-Québec a présenté l'éventail des approches proposées par les différents intervenants et leur impact, toutes choses étant égales par ailleurs, sur les revenus de point à point et par conséquent, sur la facture de la charge locale.³⁴¹ Il a été amplement démontré que la proposition d'Hydro-Québec se situe dans la fourchette supérieure des revenus récupérés du service de point à point, ce qui s'avère une solution fort avantageuse pour la charge locale.
- Bien qu'ils aient présenté plusieurs alternatives à la proposition d'Hydro-Québec en allouant les coûts différemment, aucun intervenant n'a cependant évalué l'impact de sa proposition sur le niveau des réservations de point à point³⁴² et par conséquent, sur la facture de la charge locale et les effets à long terme sur les

339 Dr. Ren Orans, notes sténographiques, Vol. 20, pp. 179-180.

340 HQT-13, Document 1, p. 118, R68.2.

341 HQT-10, Document 1.7, p. 18.

342 "Secundo quant à l'impact d'une augmentation des tarifs sur le niveau des réservations pour ce service, nous n'avons pas les éléments pour effectuer des simulations d'impact de cet ordre (...)." Réponses de l'ACEF de Québec aux questions de la Régie de l'énergie, d'HQ et du RNCREQ, question 14.1 pp. 20-21.

coûts du transport. Par exemple, un tarif trop élevé pourrait réduire significativement les réservations de point à point, comme l'ont d'ailleurs souligné tous les intervenants représentant les clients de point à point, ce qui signifie que la charge locale pourrait à la limite devoir assumer la totalité des revenus requis.³⁴³

- Par ailleurs, un rabais de 25 % comme le suggère l'expert de la Coalition industrielle³⁴⁴ occasionnerait un manque à gagner qui devra être compensé par un accroissement équivalent de 25 % du volume de transits ou sinon, il devra être assumé par la charge locale.³⁴⁵ Cependant, de l'aveu de l'auteur de la proposition et des autres intervenants qui réclament des rabais similaires, l'augmentation de volume qu'ils prévoient suite aux rabais ne pourra jamais compenser le manque à gagner.³⁴⁶
- Les fondements de la proposition tarifaire d'Hydro-Québec reposent sur des objectifs reconnus qui ont été bien établis en preuve.³⁴⁷ Ces tarifs permettent la récupération des revenus requis de transport, offrent un bon signal de prix qui traduit la causalité des coûts, reflètent la nature intégrée du réseau de transport, respectent le principe d'uniformité territoriale et offrent un accès libre et comparable au réseau.
- Enfin, cette proposition tarifaire est appropriée à la structure du marché au Québec tout en étant bien adaptée au contexte réglementaire et légal encadrant le transport d'électricité au Québec.

343 M. Albert Chéhadé, notes sténographiques, vol. 19, p. 73.

344 Coalition 5, Document 4, p. 31.

345 M. Michel Bastien, notes sténographiques, Vol. 22, p. 73, Q123.

346 M. William Marshall, notes sténographiques, Vol. 26, p. 64, Q40. Voir aussi M. Zak El-Ramly, notes sténographiques, Vol. 26, p. 214. Q250.

347 Dr. Ren Orans, HQT-10, Document 4.1, pp. 3-4 et notes sténographiques, Vol. 19, pp. 85-90.

5.3 AJOUTS AU RÉSEAU DE TRANSPORT

Demande du transporteur

Le transporteur demande à la Régie d'approuver sa proposition relative aux ajouts au réseau de transport³⁴⁸ qui traite tous les clients de transport de manière comparable. Les améliorations au réseau de transport réalisées pour en assurer la pérennité et la fiabilité de même que les ajouts au réseau réalisés pour répondre aux besoins de la charge locale seront, à compter du 1er janvier 2001, intégrés au coût du service de transport (approche de "rolled-in").

Pour ce qui est des ajouts au réseau réalisés pour répondre à la demande d'un client de point à point ou de réseau intégré, ils seront également assumés à partir du 1er janvier 2001 par le transporteur jusqu'à concurrence du tarif annuel ou 524 \$/kW (règle du "higher of"³⁴⁹), peu importe si le client est raccordé au réseau de transport ou au réseau de distribution. L'allocation maximale consentie pour le raccordement comprend une contribution maximale à titre de compensation pour les postes de transformation afin d'éviter un surdimensionnement des postes.

Une distinction est apportée pour les installations de transport qui ne rejoignent pas le réseau global, qui sont définies comme des installations d'attribution particulière. En raison de l'absence de bénéfice pour les autres clients de transport, le coût de ces installations sera entièrement assumé par son utilisateur et ne figurera pas dans la base de tarification du transporteur.

348 HQT-10, Document 1, pp. 36-45 révisées.

349 HQT-10, Document 1.7.15 (voir les extraits présentés).

Argumentaire

- La proposition d'Hydro-Québec repose sur la définition du réseau de transport présentée à l'article 2 de la *Loi sur la Régie* et sur l'intégralité du réseau de transport. Ainsi, Hydro-Québec se devait d'adapter au contexte québécois les concepts adoptés par la *FERC*, particulièrement celui d'installation d'attribution particulière.³⁵⁰
- Vu que le raccordement du producteur, y compris le transformateur élévateur, est défini en transport et que la *Loi sur la Régie* intègre l'uniformité territoriale de la tarification, les ajouts au réseau de transport incluent le raccordement et l'intégration de toute nouvelle charge ou ressource de même que le renforcement du réseau existant à ces fins et ce, sans aucune discrimination.
- Tel que défini dans la *Loi sur la Régie*, les raccordements existants des producteurs sont alloués en transport.³⁵¹ La proposition d'Hydro-Québec vise à appliquer un traitement équivalent aux nouveaux producteurs dans le but de ne pas les défavoriser face aux producteurs existants. Les nouveaux producteurs ne sont donc pas obligés de déboursier pour leurs propres raccordements en plus de payer pour les raccordements existants qui sont intégrés au coût du service de transport, ce qui reviendrait à leur faire payer deux fois le tarif de transport. Ainsi, la proposition d'Hydro-Québec ne crée pas d'obstacle indu à la réalisation de nouveaux projets de production comme le souhaite la *FERC*. À ce sujet, le Dr. Ren Orans mentionne :

350 M. Michel Bastien, notes sténographiques, vol. 30, pp. 227-232.

351 Tel que mentionné aux pages révisées 36 et 37 de la pièce HQT-10, Document 1, il existe une exception à cette règle. Lorsque le prix payé pour la fourniture couvre le coût de transport, le coût de raccordement et d'intégration au réseau est assumé par le producteur. Cette approche fut appliquée dans le cadre de l'APR-91.

« [...] the definition of what is *FERC* jurisdictional and *FERC* is trying to expand it to include more and more facilities so they can make sure efficient trade happens. »³⁵²

- L'objectif d'équité visé par la proposition d'Hydro-Québec est équivalent à celui que s'est fixé la *FERC* dans le traitement des raccordements des producteurs ; seuls les moyens pour y arriver diffèrent. La *FERC* est d'avis que si les nouveaux producteurs doivent assumer la totalité du coût de leur raccordement, le tarif de transport doit nécessairement exclure le coût des raccordements existants afin d'éviter que le nouveau producteur ait à payer le coût de son raccordement en plus de payer une part des raccordements existants. Tel que mentionné précédemment, la méthode proposée par Hydro-Québec résout ce problème en intégrant tous les coûts de raccordement jusqu'à concurrence du tarif annuel au lieu de les facturer au producteur, ce qui revient à appliquer la règle du "higher of" pour tous les ajouts au réseau pour les clients de transport pour lesquels les Tarifs et conditions s'appliquent.
- Le Texas est un exemple où une approche similaire à celle d'Hydro-Québec a été adoptée, c'est-à-dire que : « [...] le transporteur doit desservir tout producteur, où qu'il se trouve, le tout à la charge de l'ensemble des utilisateurs du réseau de transport »³⁵³. De plus, le débat au sujet des raccordements est loin d'être clos aux États-Unis. Ainsi, le cas du Texas a été cité récemment par un régisseur de la *FERC* comme une approche que cette dernière pourrait adoptée dans le but de créer un incitatif à la réalisation de projets de production.³⁵⁴
- Cette notion d'équité se retrouve également au niveau du traitement des ajouts au réseau de transport gazier au Canada.

352 Dr. Ren Orans, notes sténographiques, Vol. 20, p. 67.

353 Mémoire de Gramme-UDD, p. 10, section 3.3.

354 Propos du régisseur Wood, *FERC*, 95 *FERC* 61,415, 15 juin 2001.

Dans son témoignage, M. Roland Priddle mentionne que l'Office national de l'énergie continue d'intégrer dans une seule base de tarification tous les coûts d'investissement associés aux installations et ce, sans aucune allocation maximale car une fois les nouvelles installations terminées, elles feront partie intégrante du réseau et ne seront ni associées, ni assignées à un expéditeur de gaz en particulier. Lors de son témoignage, M. Roland Priddle confirme :

« [...] all costs are rolled in. So, whether the cost of a new service is higher or lower than the average cost of transmitting the gas, the toll is the same for all shippers existing and new. »³⁵⁵

- L'Office national de l'énergie a d'ailleurs rejeté l'idée d'une tarification basée sur les coûts marginaux puisque aucune preuve n'avait été présentée pour démontrer que celle-ci entraînerait une amélioration plus marquée de l'efficacité économique que celle de la méthodologie de péréquation (*"rolled-in"*).³⁵⁶ Cette démonstration par les intervenants n'a pas non plus été faite dans la présente cause.
- Conformément aux pratiques courantes des distributeurs d'électricité³⁵⁷ quant aux raccordements de leurs clients, l'allocation maximale accordée pour les ajouts au réseau de transport est basée sur les revenus anticipés de ce client et celui-ci contribue pour l'excédent des revenus anticipés. Tel que mentionné par M. John Todd lors des audiences du 29 mai 2001,

« [...] to the extent that the net present value of the revenues versus costs to serve that customer

355 M. Roland Priddle, notes sténographiques, Vol. 20, p. 177, Q368.

356 HQT-10, Document 5, pp. 8 à 12.

357 Par exemple, Hydro-Québec accorde aux clients autres que domestiques dont les abonnements sont assujettis au Règlement tarifaire no. 663 une allocation de 325 \$ le kilowatt pour le prolongement ou la modification au réseau.

*are negative, the customer would have to pay a contribution to cover that difference [...] ».*³⁵⁸

- La proposition d'Hydro-Québec prévoit la récupération des coûts de raccordement sur un horizon maximal de 20 ans. Ainsi, les clients existants de transport ne subventionnent pas le nouvel usager nécessitant un ajout au réseau puisque le coût moyen demeurera au pire, inchangé à court terme et diminuera à plus long terme.
- Par exemple, compte tenu des coûts de raccordement et d'intégration de la centrale Ste-Marguerite-3³⁵⁹ qui s'élèvent à 239 \$/kW, soit environ à la moitié de l'allocation maximale de 524 \$/kW, l'impact des ajouts au réseau sera vraisemblablement positif pour les clients existants.³⁶⁰ En considérant les coûts de raccordement et d'intégration des centrales de l'APR-91³⁶¹ et dont le coût le plus élevé ne dépassait pas 185 \$/kW³⁶², ces raccordements ont définitivement permis de réduire le tarif de transport pour l'ensemble des clients de transport. Et au pire, si le coût de raccordement et d'intégration atteint 524 \$/kW, Hydro-Québec a démontré que dès la deuxième année, il y a une diminution du tarif de transport³⁶³.
- Bien qu'il soit prévu de récupérer l'allocation sur une période de 20 ans, la période de récupération sera inférieure à 20 ans si les projets coûtent en deçà de l'allocation maximale, ce qui aura pour effet de réduire de façon importante et immédiate le tarif de transport pour tous les usagers. Et comme le client risque d'utiliser le réseau bien après cet horizon, une réduction supplémentaire du tarif s'avère fort probable.

358 Notes sténographiques, vol. 28, p. 207.

359 HQT-10, Document 1.7.12.

360 HQT-10, Document 1, p. 42, tableau Impact positif.

361 HQT-10, Document 1.7.11.

362 HQT-10, Document 1.7.11, p. 2.

- Tout en protégeant la clientèle existante, cette allocation maximale devrait permettre à la majorité des producteurs de réaliser leur projet. Elle crée donc un incitatif additionnel qui devrait attirer plus d'utilisateurs au réseau de transport et par le fait même, réduire davantage le tarif de transport pour l'ensemble des utilisateurs.³⁶⁴ À l'inverse, certains projets avantageux pour l'ensemble des clients du transporteur pourraient ne pas se réaliser si le promoteur de ces projets devait assumer le coût de son raccordement en plus d'avoir à payer le tarif de transport.
- Pour ces raisons, Hydro-Québec juge qu'il existe un net avantage, pour tous les utilisateurs, au raccordement et à l'intégration de nouvelles charges ou ressources.
- Il est donc proposé à la Régie que les ajouts au réseau réalisés pour répondre aux besoins des clients de point à point et de réseau intégré soient assumés par le transporteur jusqu'à concurrence du tarif annuel.
- La proposition d'intégrer au coût du service de transport les ajouts au réseau réalisés pour la charge locale est cohérente avec la planification du réseau et la pratique historique d'Hydro-Québec relative à ses propres centrales.
- Hydro-Québec a démontré que cette approche ne confère à Hydro-Québec Production aucun avantage spécifique sur les autres producteurs car tout producteur sélectionné par le distributeur sera traité de façon équivalente. Cette proposition permet au distributeur de sélectionner au moindre coût les producteurs qui répondront à ses besoins et de respecter le principe d'uniformité territoriale.³⁶⁵

363 HQT-10, Document 1.5, p. 3.

364 Par exemple, l'industrie de la téléphonie cellulaire offre des rabais sur leurs téléphones en échange de contrats de service qui garantissent une contribution minimum à leurs frais fixes. Ce rabais n'est pas un subside puisque l'utilisation additionnelle de ce nouveau client crée des bénéfices pour le fournisseur et potentiellement, pour l'ensemble des clients.

365 HQT-10, Document 1, pp. 8-9.

Une fois les producteurs sélectionnés par le distributeur, le transporteur leur appliquera un traitement neutre.

- Quant à la garantie que les coûts engagés pour répondre à la demande d'un client seront récupérés, Hydro-Québec est d'avis qu'il est prématuré de parler d'engagement de long terme. Par exemple, dans le cas de faillite d'un producteur, il est fort probable qu'un autre producteur se portera acquéreur de la centrale à un prix qui assurerait la rentabilité de ses opérations et qu'il n'y aura donc pas de coûts non recouvrables pour Hydro-Québec. Dans une situation où le producteur a la possibilité de contourner le réseau de transport, il est prévu aux articles 26 et 34.5 de *Tarifs et conditions* que le transporteur puisse récupérer ses coûts non recouvrables du client du service de transport conformément aux conditions déterminées par la Régie. De plus, les principaux projets de raccordement devront être approuvés par la Régie en vertu de l'article 73 de la *Loi sur la Régie*.

5.4 CONDITIONS DE SORTIE ET DE RETOUR DES RÉSEAUX MUNICIPAUX

Demande du transporteur

Hydro-Québec demande à la Régie d'attendre qu'un cas concret se présente pour proposer des conditions à la Régie car toute modification dans la relation entre les réseaux municipaux et Hydro-Québec relève d'abord du distributeur d'électricité et aura une incidence sur les conditions de service et les tarifs de distribution.³⁶⁶

Argumentaire

- Les réseaux municipaux et la coopérative régionale d'électricité sont actuellement des clients de la charge locale d'Hydro-Québec

366 HQT-13, Document 1, p. 148.

et sont facturés pour le transport par le distributeur à même leur tarif de détail (tarif L).

- Si un réseau municipal décidait de se prévaloir de son droit de s'alimenter d'un autre fournisseur, outre les *Tarifs et conditions*, plusieurs aspects de sa relation avec Hydro-Québec devraient être revus à ce moment-là et soumis à la Régie pour approbation.
- De même si les réseaux municipaux choisissent éventuellement d'augmenter leur capacité d'autoproduction actuelle au-delà de la croissance de leur demande, les équipements de transport qu'Hydro-Québec a mis à leur disposition deviendront sous-utilisés.
- Hydro-Québec devra, lorsque la situation se présentera, préciser et soumettre à la Régie pour approbation les modalités qu'elle appliquera à ces clients afin d'éviter que leur utilisation du réseau de transport et s'il y a lieu du réseau de distribution, ne pénalise le reste de la clientèle.

5.5 SERVICES COMPLÉMENTAIRES

Demande du transporteur

Le transporteur demande à la Régie d'approuver sa proposition concernant la tarification des services complémentaires. Ces services permettent de garantir un bon fonctionnement du réseau aux niveaux requis de fréquence, de tension et de stabilité, ainsi qu'un fonctionnement adéquat en cas d'incident.

Pour ce faire, le transporteur demande d'approuver les modifications suivantes dans les *Tarifs et conditions* :

- ✓ d'appliquer un tarif distinct pour le service de fourniture de puissance réactive et contrôle de tension à partir des équipements de production ;

- ✓ d'appliquer un tarif distinct pour le service de régulation et contrôle de fréquence ;
- ✓ de modifier le tarif pour le service d'énergie involontaire; et
- ✓ d'exprimer le tarif des services complémentaires en dollar par kilowatt (\$/kW). Les tarifs des services complémentaires seraient donc établis sur la base des capacités réservées et non pas de la quantité d'énergie transitée.

Argumentaire

- Auparavant les services complémentaires faisaient partie intégrante du produit électrique livré au client.
- L'ouverture du marché de gros de l'électricité a nécessité leur identification et leur séparation.
- La proposition concernant les services complémentaires n'a fait l'objet d'aucune opposition ni n'a soulevé de questions lors des audiences.

5.6 PERTES DE TRANSPORT

Demande du transporteur

Tel qu'établi dans les *Tarifs et conditions*³⁶⁷, le client a la responsabilité de remplacer les pertes associées aux services de transport appropriés. La capacité que le client doit fournir à l'entrée du réseau de transport (point de réception) correspond à la charge à livrer au point de livraison, majorée du taux de pertes³⁶⁸.

À compter de l'année témoin 2001, Hydro-Québec propose un taux de pertes moyen et uniforme de 5,2 %³⁶⁹ pour tous les services de transport. Cette proposition a pour objectif de remplacer les taux

367 HQT-11, document 2, articles 15.7 et 28.5.

368 HQT-10, document 3, page 2.

369 HQT-11, document 2, articles 15.7 et 28.5.

différenciés en vigueur depuis 1997 qui sont de 5,0 % pour le service en réseau intégré et de 7,0 % pour le service de point à point.

Argumentaire

- Il est proposé d'utiliser un seul et unique taux de pertes pour tous les utilisateurs sur l'ensemble du réseau de transport, pour des motifs comparables à ceux évoqués pour la conception des tarifs de transport.
- L'application d'un taux de pertes moyen et uniforme sur tout le territoire de TransÉnergie est cohérente avec le principe du timbre-poste et l'uniformité territoriale des tarifs. Elle est également équitable notamment pour les utilisateurs qui pourraient faire appel soit au service en réseau intégré ou au service de point à point.
- L'uniformisation du taux de pertes est conforme au principe d'intégralité du réseau de transport. En effet, l'électricité transitée suit les chemins offrant le moins de résistance sans nécessairement utiliser les chemins les plus courts ou des équipements spécifiques.
- De plus, le transport d'électricité sur le réseau implique des pertes de diverses natures, soit les pertes par effet Joule et par effet couronne ainsi que les pertes shunt, de fuite et par induction, tel que plus amplement expliqué dans la preuve³⁷⁰.
- Il en résulte que le niveau des pertes varie constamment et que toute transaction peut augmenter, diminuer ou être sans impact sur le taux de pertes du réseau³⁷¹.
- Étant donné que les transactions surviennent sur le réseau intégré à diverses périodes pour diverses durées³⁷², l'utilisation d'un taux

370 HQT-10, document 3, pages 3-6.

371 HQT-10, document 3.1, page 4. Voir aussi M. Marcel Côté, notes sténographiques, Vol. 25, p. 24.

372 M. Marcel Côté, notes sténographiques, Vol. 25, p. 18.

moyen et uniforme apparaît la méthode la plus équitable pour récupérer globalement les pertes de l'ensemble des utilisateurs.

- L'utilisation d'un taux de pertes uniforme est une pratique reconnue et généralisée dans l'industrie. Un balisage effectué auprès de 134 des principaux transporteurs au Canada et aux États-Unis indique que la majorité utilise un taux de pertes unique.³⁷³ La pratique actuelle d'Hydro-Québec d'utiliser des taux différenciés par service de transport n'est pas d'usage courant puisque seulement 4 % des transporteurs du balisage l'utilisent.³⁷⁴
- Le taux de 7,0 % actuellement en vigueur pour le service de point à point ne s'explique pas simplement par l'addition du taux de 5,0 % pour le service en réseau intégré avec un taux de 2,0 % pour les interconnexions.³⁷⁵
- Son estimation repose plutôt sur une méthode analytique complexe³⁷⁶, basée sur les données de 1995³⁷⁷ auxquelles a été appliqué un profil annuel constant et uniforme pour le service de point à point selon les conditions de marché de l'époque.
- En 1999, le profil annuel du service de point à point est davantage complémentaire à celui de la charge locale, ce qui rend peu significatif l'écart entre les taux différenciés par service de transport.³⁷⁸
- Par conséquent, une approche différenciée ne serait plus justifiée et l'impact de l'uniformisation du taux de pertes est par ailleurs négligeable pour les utilisateurs.

373 HQT-10, document 3.1, page 7.

374 M. Marcel Côté, notes sténographiques, Vol. 25, pp. 28-29.

375 M. Jean-Pierre Gingras, notes sténographiques, Vol. 25, p. 138, R286.

376 Les taux de pertes différenciés par service actuellement en vigueur ont été établis avec la méthode analytique en tenant compte des profils de consommation, de la résistivité du réseau et des principes électriques et physiques propres au transport de l'électricité. Voir HQT-10, document 3, pp. 6-9.

377 HQT-10, document 3, page 13.

378 HQT-13, document 1, page 133, R75.1.

- Le taux de 5,2 % proposé pour 2001 correspond à la moyenne historique des pertes observées au cours des dernières années disponibles. De 1997 à 1999, les taux de pertes ont été respectivement de 5,23 %, 5,13 % et 5,16 %³⁷⁹ et proviennent de mesures sur l'ensemble du réseau de transport³⁸⁰. Environ 2 000 points de lecture à l'entrée et à la sortie du réseau permettent de couvrir tous les équipements et toutes les composantes des pertes, de la sortie des centrales aux points d'interconnexions avec le distributeur et les réseaux voisins.³⁸¹
- Compte tenu de la complexité liée au calcul des pertes, l'utilisation d'un taux moyen et uniforme applicable à l'ensemble des utilisateurs des services de transport offre l'avantage d'être simple d'application et ainsi contribue à l'allègement du processus réglementaire.

379 HQT-10, document 3, page 12.

380 HQT-10, document 3, pp. 9-10.

381 M. Marcel Côté, notes sténographiques, Vol. 25, page 24.

THÈME 6 : COMMERCIALISATION**6.1 COMMERCIALISATION DE LA CAPACITÉ DE TRANSPORT*****Demande du transporteur***

Le transporteur demande à la Régie :

- ✓ de reconnaître la méthode retenue pour l'évaluation des prévisions de revenus pour le service de transport de point à point ;
- ✓ de reconnaître les prévisions pour l'année 2001 à ce chapitre, soit 3844 MW de réservations long terme et 11 M\$ de revenus provenant des réservations de court terme ;
- ✓ de reconnaître que les revenus du service de transport de point à point réduisent de 300 M\$ la facture de transport devant être assumée par la charge locale en 2001;
- ✓ d'approuver la « POLITIQUE DE RABAIS » proposée à l'annexe 2.

Argumentaire**Commercialisation**

- La charge locale bénéficie d'une priorité d'accès au réseau. Seule la capacité de transport qui excède les besoins de la charge locale est commercialisée pour du service de transport de point à point, à court ou à long terme³⁸².
 - Depuis l'ouverture du réseau de transport en mai 1997, la charge locale d'Hydro-Québec n'a subi aucun préjudice du fait de cette commercialisation : ni du point de vue financier, ni du point de vue de l'accès au réseau, ni du point de vue de la fiabilité, de la qualité ou de la continuité du service de transport.
-

- Cette commercialisation entraîne au contraire des avantages financiers considérables, pour la charge locale, comme il est démontré plus bas.
- En effet, la commercialisation de capacité permet une réduction importante du coût du transport pour la charge locale. Pour l'année 2001, cette réduction — basée sur les prévisions des revenus provenant du service de transport de point à point — est de 300 M\$³⁸³.
- Conformément aux pratiques de l'industrie en Amérique du Nord, le transporteur offre tous les services de transport de point à point qui existent ; ils sont au nombre de quatre :
 - ✓ le transit intérieur ;
 - ✓ le transit d'importation ;
 - ✓ le transit d'exportation ; et
 - ✓ le transit interréseaux³⁸⁴.
- Le transporteur offre aussi les services complémentaires les plus courants³⁸⁵, conformément aux pratiques de l'industrie.
- Pour l'instant, le service de transport est surtout utilisé pour du transit d'exportation et dans une moindre mesure, pour du transit interréseaux. Le transporteur prévoit que le transit interréseaux augmentera suite à l'ouverture du marché ontarien de l'électricité et celui du Nouveau-Brunswick.
- Le service de transit d'importation et celui du transit intérieur ne sont pas utilisés et, pour l'année 2001, le transporteur ne prévoit conclure aucune entente relativement à du service de transport en réseau intégré. Cela est dû au fait que les neuf réseaux

382 HQT-3, doc. 1, p. 7, lignes 12-19 ; HQT-4, doc. 1, p. 7, lignes 15-18.

383 HQT-10, doc. 1 ; notes sténographiques, vol. 24, 23 mai 2001, p. 81, p. 160.

384 HQT-4, doc. 1, p. 4-5.

municipaux et la Coopérative régionale d'électricité de Saint-Jean-Baptiste-de-Rouville (qui seraient les clients les plus probables de ce service) n'ont pas manifesté l'intention de s'approvisionner auprès d'un autre fournisseur qu'Hydro-Québec dans ses activités de distribution (le distributeur).

- Jusqu'à maintenant, les seules importations d'électricité ont été faites par Hydro-Québec, pour l'alimentation de sa charge locale³⁸⁶. Le coût du transport pour ces importations est compris dans le coût du service de transport imputable à la charge locale (2,385 M\$ pour 2001)³⁸⁷.
- La commercialisation du service de transport de point à point s'effectue de façon totalement transparente, par la signature de conventions de service avec chaque client, et par les réservations qui sont faites au moyen du site *OASIS* du transporteur, accessible par Internet.
- Le transporteur fait une commercialisation active de sa capacité de transport et vise à avoir un grand nombre de clients et un volume de transit élevé. Jusqu'à ce jour, le transporteur a conclu 38 conventions avec 18 clients³⁸⁸.
- Au besoin, le transporteur a même ajouté des chemins de transit sur son site *OASIS*, pour mieux servir ses clients et en accroître le nombre³⁸⁹.

Prévisions

- La prévision de la charge locale a été amplement détaillée et justifiée par Hydro-Québec.³⁹⁰ Concernant les prévisions des

385 HQT-4, doc. 1, p. 10-12.

386 Notes sténographiques, vol. 24, 23 mai 2001, p. 175-179, p. 226-227.

387 Notes sténographiques, vol.23, 22 mai 2001, p.96-100.

388 HQT-4, doc. 1.1, p. 2 ; pour la liste des clients : HQT-4, doc. 1, p.13.

389 Notes sténographiques, vol.23, 22 mai 2001, p.100-101.

réservations de point à point de long terme et des revenus des ventes à court terme, il est proposé de les établir en fonction de la moyenne des données historiques sur une période suffisamment longue pour être représentative et tenir compte des aléas, ce qui représente une approche neutre et conservatrice.

- L'utilisation de la moyenne permet aussi de capter la tendance dans l'évolution de ces paramètres et les rend moins sensibles à la conjoncture, ce qui ne serait pas le cas si on utilisait qu'une année historique. Malgré la marge d'erreur qui caractérise les prévisions³⁹¹, la loi de la moyenne fait que les aléas de la demande s'annulent dans le temps.
- De plus, il a été démontré que plusieurs entreprises utilisent le niveau historique des réservations pour établir la prévision des réservations de point à point³⁹².
- La prévision de réservations de transport de point à point de long terme, c'est-à-dire pour un service d'un an et plus, a été établie à 3844 MW (incluant les pertes de transport) pour l'année 2001. Cette prévision est basée sur la moyenne des années antérieures³⁹³.
- La prévision de revenus provenant du service de transport de point à point de court terme, c'est-à-dire pour un service de moins d'un an, a été établie à 11 M\$ (incluant les pertes de transport) pour l'année 2001. Cette prévision est également basée sur la moyenne des années antérieures³⁹⁴.
- Il convient de noter que des prévisions de réservations de cet ordre démontrent une grande optimisation de la capacité du réseau de

390 HQT-4, Document 2 et HQT-4, Document 2.5.

391 La hausse des réservations de court terme occasionnée par la panne de la centrale de Pointe Lepreau au Nouveau-Brunswick, Notes sténographiques, vol. 24, p. 127.

392 HQT-10, Document 1.7.2.

393 HQT 10, doc. 1, p. 19-20.

transport. En fait, les réservations fermes de long terme, de 3 844 MW, représentent une utilisation importante de la capacité d'exportation du réseau du transporteur³⁹⁵. Il reste cependant de la capacité disponible à long terme ; en outre, les réservations fermes qui ne sont pas utilisées sont revendues, par le transporteur, pour fins de service de transport non ferme³⁹⁶.

- Le transporteur a aussi démontré que le niveau des réservations était raisonnable et qu'il n'y avait pas de surréservation³⁹⁷.
- Pour fins de cohérence, la même méthode de prévision a été employée tant pour les réservations de long terme que pour celles de court terme.
- L'utilisation de cette méthode de prévision suppose le maintien de la structure tarifaire actuelle³⁹⁸ :
 - ✓ il faut que le prix du service de long terme soit maintenu près du niveau actuel. En effet, une augmentation importante du tarif de long terme entraînerait certainement une baisse du niveau de réservations et, en conséquence, la réduction substantielle des revenus en découlant ;
 - ✓ il faut que la structure de prix incite les clients à choisir des réservations de long terme plutôt que de court terme³⁹⁹. En effet, si le coût moyen du tarif de long terme est équivalent à celui du tarif de court terme, les clients opteront principalement pour du service de court terme, lequel peut revenir moins cher (par kW transité) compte tenu qu'il est plus facile d'en optimiser l'utilisation. Une telle situation entraînerait, selon toute vraisemblance, une diminution importante

394 HQT 10, doc. 1., p. 15-16.

395 Notes sténographiques, vol. 23, 22 mai 2001, p. 213. Cela est aussi reconnu par certains intervenants : Expertise de M. Co Pham, p. 17.

396 Notes sténographiques, vol. 23, 22 mai 2001, p. 124.

397 Notes sténographiques, vol. 31, 14 juin 2001, p. 166-171.

398 HQT-4, doc. 1.1, p. 7 ; notes sténographiques, vol. 23, 22 mai 2001, p. 35.

399 HQT-13, doc. 13.1, R-4 ; notes sténographiques, vol. 23, 22 mai 2001, p. 35, p. 217.

des revenus totaux provenant du service de transport de point à point.

- Comme le transporteur l'a mis en preuve, les prévisions relatives au service de transport de point à point se sont révélées relativement précises.
- Ainsi, au 1er mai 2001, les réservations de long terme totalisaient 3982 MW, par rapport à une prévision de 3844 MW, pour un écart de 138 MW, soit une différence de 3,6 pour cent.
- Les revenus du service de court terme totalisaient 16,4 M\$ au 30 avril 2001 (soit pour une période de quatre mois), par rapport à une prévision de 11 M\$ pour l'année. L'écart est essentiellement dû à un événement exceptionnel, non récurrent⁴⁰⁰. Bien que l'écart puisse paraître important, il faut tenir compte que les revenus prévus de 11 M\$ représentent à peine 0,4 % du revenus requis total de 2 685 M\$. Un écart à ce chapitre est donc peu significatif dans l'ensemble, ce que reconnaît, entre autres, l'expert John Todd⁴⁰¹.

Application du contrat

- Hydro-Québec a appliqué le *Contrat du service de transport* d'une façon rigoureuse, pragmatique et adaptée au contexte québécois.
- Jusqu'à maintenant, l'application qu'a faite Hydro-Québec des dispositions du *Contrat du service de transport* n'a fait l'objet d'aucune plainte d'un client, que ce soit devant la Régie ou devant un tribunal ou tout autre organisme de réglementation en Amérique du Nord. Cela démontre que cette application est faite en conformité avec l'esprit et la lettre du *Contrat du service de*

400 Notes sténographiques, vol. 23, 22 mai 2001, p. 43 ; vol. 24, 23 mai 2001, p. 127.

401 Témoignage écrit de Todd, p. 5 ; corrigé verbalement : notes sténographiques, vol. 28, 29 mai 2001, p. 188-189

transport et selon les pratiques généralement reconnues en la matière, et n'a causé de préjudice à aucun utilisateur du réseau de transport.

- Lorsque le transporteur a refusé certaines transactions, c'est que les clients ne répondaient pas aux exigences du *Contrat du service de transport*, particulièrement en matière de réciprocité.

Rabais

- Depuis l'ouverture du réseau de transport et jusqu'en juin 2000, le transporteur a souvent consenti des rabais afin de favoriser le transit de court terme⁴⁰².
- Le transporteur prend toutes les décisions relatives aux rabais seul, sans consultation avec Hydro-Québec dans ses activités marchandes⁴⁰³.
- L'application de rabais aux tarifs pour les services de court terme constitue un moyen pour optimiser encore plus l'utilisation du réseau de transport et pour maximiser les revenus provenant du service de transport de point à point. Comme la valeur du transport entre deux marchés dépend essentiellement du différentiel du prix de l'électricité entre ces marchés, il peut s'avérer nécessaire d'accorder des rabais au tarif de transport pour encourager des transactions qui, autrement, n'auraient pas lieu faute d'être rentables⁴⁰⁴.
- Il s'agit là d'une pratique courante en Amérique du Nord, sanctionnée par les organismes de régulation économique dans les secteurs électriques et gaziers⁴⁰⁵.

402 HQT-10, doc. 1.4.

403 Notes sténographiques, vol. 24, 23 mai 2001, p. 138.

404 HQT-10, doc. 1, p. 27-28.

405 HQT-13, doc. 1, R. 60.3.

- Cette politique a permis d'accroître le transit sur le réseau de transport, ce qui est au bénéfice de la charge locale.
- Dans la mesure où il a déjà été établi à la section 5.1.2 que le coût marginal de transport est quasi nul⁴⁰⁶, les transactions de transport qui ont été faites à rabais, même à un prix très faible, permettent de récupérer la totalité des coûts marginaux et même de contribuer aux frais fixes du transporteur.
- Toutes les rabais ont été dûment documentés et justifiés⁴⁰⁷.
- Le transporteur a démontré qu'il réagissait rapidement aux conditions changeantes du marché⁴⁰⁸ en adaptant les niveaux des rabais consentis. Ainsi, le transporteur a considérablement diminué les rabais suite à l'augmentation des prix de l'électricité sur le marché, il les a même complètement supprimés depuis le milieu de l'année 2000⁴⁰⁹.
- Il est essentiel que la capacité de réaction rapide du transporteur soit maintenue à l'instar de la pratique de l'industrie généralement reconnue à cet égard.
- Il s'ensuit donc que les rabais ne doivent pas être fixés pour de longues périodes et que le transporteur doit pouvoir accorder ou modifier les rabais au besoin, en temps réel, sans devoir obtenir l'accord préalable de la Régie. Cette proposition va aussi dans le sens de l'allégement du processus réglementaire.
- Par ailleurs, le transporteur doit pouvoir accorder des rabais différents selon les chemins. Cela est essentiel pour optimiser les revenus du service de court terme. Cela permet également de tenir

406 Notes sténographiques, vol. 22, 18 mai 2001, p. 86.

407 HQT-10, doc. 1.4.

408 Pour une illustration de la volatilité des prix, voir le témoignage du Centre Helios, p. 17-18.

409 HQT-10, doc. 1.4. ; notes sténographiques, vol. 24, 23 mai 2001, p. 318-321.

compte des dynamiques propres aux divers marchés voisins, et de gérer d'éventuelles contraintes de transport⁴¹⁰.

- C'est pourquoi, le transporteur considère qu'il est inopportun de fixer un prix plancher pour le service de transport de court terme. D'une part, les coûts marginaux sont quasi-nuls. D'autre part, le transporteur doit pouvoir conserver toute la flexibilité nécessaire pour maximiser le transit sur son réseau et, partant, les revenus qui en découlent. Ce n'est d'ailleurs pas la pratique générale de l'industrie que de fixer un prix plancher⁴¹¹.
- Si la Régie souhaite cependant fixer un prix plancher, le transporteur propose que celui-ci soit fixé au niveau historique de 0,50 \$/MWh⁴¹². À titre indicatif, l'expert Ren Orans a précisé qu'en Colombie Britannique et en Ontario, les tarifs minima appliqués aux services court terme non ferme sont fixés à 1\$/MWh⁴¹³.
- Le transporteur soutient qu'il a été démontré que l'application de formules visant à déterminer des rabais n'a pas donné les résultats souhaités et que cette façon a été abandonnée là ou elle avait été mise en œuvre⁴¹⁴. De plus, il est primordial que les rabais soient fixés par le transporteur, à partir de sa connaissance des marchés.
- Par ailleurs, le fait d'accorder des rabais pour des transactions de court terme n'est incompatible ni avec le principe d'uniformité territoriale, ni avec celui du tarif timbre-poste⁴¹⁵. Cela est également reconnu par l'expert El-Ramly⁴¹⁶.

410 HQT-4, doc. 1, p. 16-17 ; HQT-4, doc. 1.1, p. 10 ; notes sténographiques, vol. 23, 22 mai 2001, p. 39-40.

411 HQT-13, doc. 1, R. 60.1, 60.2.

412 Notes sténographiques, vol. 23, 22 mai 2001, p. 117.

413 HQT-13, document 1, p. 101.

414 Notes sténographiques, vol. 22, 18 mai 2001, p. 247-248.

415 HQT-13, doc. 1, R. 63.1 ; notes sténographiques, vol. 22, 18 mai 2001, p. 242-246.

416 Coalition 5, doc. 2, Q. 28.2, p. 36.

- Hydro-Québec soumet à la Régie, comme annexe 2 des présentes, la « Politique de rabais » qu'elle propose et qui résume la preuve consignée au dossier à cet égard.

OASIS

- Tous les rabais que le transporteur offre sont affichés sur son site *OASIS* et sont ainsi portés à la connaissance de tous les clients, en temps réel.
- Comme le transporteur l'a mis en preuve, son site *OASIS* est conforme aux pratiques commerciales en la matière, eu égard au contexte propre au Québec⁴¹⁷.
- Entre autres, le transporteur se conforme aux exigences reconnues quant à la période pendant laquelle les informations sont accessibles sur son site *OASIS*⁴¹⁸.
- Le transporteur a conçu et réalisé son site oasis en conformité avec les exigences de la *FERC*, lesquelles constituent la référence en la matière⁴¹⁹.
- Le site *OASIS* sert à assurer la transparence totale de toutes les activités commerciales du transporteur, puisque le site est accessible à tous les clients du transporteur, par internet.
- Le transporteur affiche les informations suivantes sur son site *OASIS* :
 - ✓ La capacité de transport disponible (article 15.2, Appendice C⁴²⁰) ;
 - ✓ Le taux de perte de transport (articles 15.7 et 28.5) ;

417 HQT-4, doc. 1.1, p. 5 ; HQT-4, doc. 1.1.1, p. 2 ; notes sténographiques, vol. 31, 14 juin 2001, p. 149-155.

418 HQT-4, doc. 1.1.1, p. 3 ; Notes sténographiques, vol. 31, 14 juin 2001, p.153-155.

419 HQT-11, doc. 2, articles 1.26 et 4.

420 Réfère aux articles des *Tarifs et conditions* (HQT-11, doc. 2).

- ✓ Les demandes de service de transport (articles 17.1, 18.1 et 29.2) ;
 - ✓ Les cessions ou transferts de droits (article 23.3) ;
 - ✓ Les rabais applicables aux tarifs de transport (annexes 7 et 8) ;
 - ✓ Les rabais applicables aux tarifs des services complémentaires (article 3) ; et
 - ✓ Les normes de conduites relatives à la séparation fonctionnelle, les retraits d'équipements planifiés ainsi que les demandes d'études d'impact faites par les clients⁴²¹.
- Le transporteur a démontré qu'il a affiché les informations requises en temps opportun, particulièrement quant à la capacité disponible, relativement aux contrats pré-existants (« grands-pères »), eu égard aux délais de renouvellement prévus au *Contrat du service de transport*⁴²².
 - Le transporteur met son site oasis à jour régulièrement, pour tenir compte de l'évolution constante des marchés⁴²³.

6.2. CONTRAT DU SERVICE DE TRANSPORT

Demande du transporteur

Hydro-Québec demande à la Régie d'approuver les modifications qu'elle propose au *Contrat du service de transport* rebaptisé *Tarifs et conditions du service de transport d'Hydro-Québec* (les « *Tarifs et conditions* »).

Argumentaire

- Les modifications qu'Hydro-Québec a proposées lors du dépôt de sa demande sont contenues à la pièce HQT-11, document 2. En

421 HQT-4, doc. 1.1, p. 5.

422 Notes sténographiques, vol. 31, 14 juin 2001, p. 155-160.

cours d'instance, Hydro-Québec a proposé des modifications additionnelles, par écrit⁴²⁴ et verbalement⁴²⁵.

- Hydro-Québec a exposé les motifs à l'appui des modifications proposées, à la pièce HQT-11, document 1. Elle a eu également l'occasion de préciser sa position, en réponse aux questions de la Régie et des intervenants⁴²⁶.
- En vertu des pouvoirs qui lui sont conférés, en particulier ceux prévus à l'article 48 de la *Loi sur la Régie*, la Régie fixe « *les tarifs et conditions auxquels l'électricité est transportée* ». La Régie fixe donc les tarifs et conditions applicables à la desserte de la charge locale d'Hydro-Québec, soit les clients du distributeur, ainsi que ceux applicables en matière de transit de l'électricité transigée sur les marchés de gros. Elle fixe également les obligations du transporteur en matière de rabais tarifaires, d'ajouts au réseau de transport (article 73 de la *Loi sur la Régie*) ou de normes et exigences techniques (article 73.1 de la *Loi sur la Régie*).
- Les *Tarifs et conditions* ne définissent pas l'ensemble des tarifs et conditions en matière de transport d'électricité, mais seulement ceux relatifs au transit de l'électricité transigée sur les marchés de gros, soit le service de transport de point à point et le service de transport en réseau intégré.
- En effet, pour les raisons qu'elle expose à la section 6.3 relative à la desserte de la charge locale, Hydro-Québec soutient que les *Tarifs et conditions* ne s'appliquent pas au distributeur. Ainsi, toutes les questions relatives à la desserte de la charge locale sont discutées à la section 6.3, et non pas au présent chapitre.

423 Notes sténographiques, vol.23, 22 mai 2001, p.100-101.

424 Pièces HQT-11, documents 2.1 et 2.1.1 ; HQT-13, document 1, R. 98.1 ; HQT-13, document 1.1, R. 33.1.

425 Notes sténographiques : 22 mai 2001, vol. 23, pages 27-28 ; 23 mai 2001, vol. 24, pages 256-258.

- En outre, Hydro-Québec ne considère pas opportun d'inclure dans les *Tarifs et conditions* les éléments de la politique en matière de rabais tarifaires qui constituent des obligations du transporteur par rapport à la Régie et qui ne constituent pas des obligations des parties à un contrat de service de transport.
- Comme Hydro-Québec l'indique dans sa preuve, le texte du *Contrat du service de transport* constitue une adaptation du Pro Forma Open Access Tariff, que la *FERC* avait publié dans son ordonnance no 888 du 24 avril 1996⁴²⁷.
- Depuis le 1er mai 1997, le *Contrat du service de transport* régit donc toutes les transactions entre le transporteur et ses clients qui utilisent le réseau de transport pour faire de la vente ou de la revente d'électricité.
- Pour l'instant, ces clients sont des producteurs, des négociants ou des courtiers en énergie (y compris Hydro-Québec dans ses activités marchandes). Éventuellement, les neuf réseaux municipaux et la Coopérative régionale d'électricité de Saint-Jean-Baptiste-de-Rouville pourraient aussi devenir clients du transporteur s'ils choisissaient de s'approvisionner d'un autre fournisseur qu'Hydro-Québec et, partant, de ne plus faire partie des clients de charge locale du transporteur.
- L'esprit des *Tarifs et conditions*, comme celui du *Contrat du service de transport*, repose sur quelques principes de base qu'il convient de rappeler :
 - ✓ Les *Tarifs et conditions* s'appliquent au transit de l'électricité transigée sur les marchés de gros ;

426 HQT-13, document 1 : R. 90.1, 93.1, 94.1, 94.2, 95.1, 95.2, 95.3, 96.1, 97.1, 99.1, 100.1, 101.1, 101.2, 102.1, 102.2, 102.3 et HQT-13, document 1.1 : R. 29.1, 31.2, 32.1.

427 HQT-11, document 1, p.2, lignes 18-21.

- ✓ Hydro-Québec (dans ses activités de transport) donne accès à son réseau de transport à ceux qui donnent à Hydro-Québec (dans ses activités marchandes) un accès réciproque comparable à leur propre réseau de transport ;
 - ✓ Le transporteur offre un accès équitable et non discriminatoire à tous ses clients du service de point à point, y compris Hydro-Québec dans ses activités marchandes ;
 - ✓ Le transporteur offre à ses clients du service de transport en réseau intégré un service comparable à celui dont bénéficie le distributeur pour la desserte des clients de charge locale ;
 - ✓ Hydro-Québec (dans ses activités marchandes) s'oblige à utiliser et à payer le service de transport de point à point et à respecter les exigences des *Tarifs et conditions* en la matière, lorsqu'elle fait des ventes sur les marchés externes de gros, au même titre que les tiers qui utilisent le réseau du transporteur ; et
- Hydro-Québec considère que les modifications proposées suivantes sont les plus significatives :
 - Article 1.24 : Suppression de la notion d'installations d'attribution particulière, en conformité avec la politique proposée pour les ajouts au réseau.
 - Article 1.27 : Définition de la part du ratio de charge, en conformité avec le calcul des tarifs.
 - Article 1.39 : Définition du réseau de transport conforme à la *Loi* et aux exigences de fiabilité.
 - Article 2.2 : Introduction d'un préavis de 60 jours pour le renouvellement des contrats de service de transport de point à point de long terme.
 - Article 6.2 : Obligation des clients du service de transport en matière de fiabilité de réseaux de transport et de distribution appartenant à des tiers.
 - Article 12 : Compétence exclusive de la Régie ou, le cas échéant, des tribunaux civils québécois pour la
-

résolution des différends entre le transporteur et ses clients, à l'exclusion de tout recours à l'arbitrage conventionnel.

Article 13.5 : Restriction à la répartition des ressources, pour tenir compte des particularités de certains équipements de production, par exemple la centrale de Beauharnois, la centrale des Cèdres et certaines autres situées le long de la rivière des Outaouais.

Article 15.3 : Élimination de la possibilité de recevoir un service de transport avant d'avoir signé une convention de service.

Articles 34.2 : Conformité avec le calcul des tarifs.

Articles 34.3 : Conformité avec le calcul des tarifs.

Annexe 2 : Facturation du service complémentaire de puissance réactive et de contrôle de tension à tous les clients qui ne fournissent pas eux-mêmes ce service. Jusqu'à maintenant, le transporteur n'impose pas de prix séparé pour ce service.

Annexe 3 : Facturation à tous les clients du service de transport du service complémentaire de régulation et contrôle de fréquence. Jusqu'à maintenant, le transporteur n'impose pas de prix séparé pour ce service.

Annexe 7 : Conformité avec la politique de rabais proposée.

Annexe 8 : Conformité avec la politique de rabais proposée.

Appendice C : Voir article 13.5, ci-dessus.

- Les modifications proposées aux *Tarifs et conditions*, sont relativement mineures, tout en étant nécessaires et suffisantes pour en parachever l'adaptation au contexte québécois.
 - Plus particulièrement, les *Tarifs et conditions*, tels que modifiés, tiennent compte de la juridiction de la Régie en matière de transport d'électricité et sont conformes au contexte législatif et réglementaire québécois.
-

- Les modifications tiennent compte des dispositions législatives introduites en juin 2000⁴²⁸, entre autres, les nouvelles définitions de réseau de transport et de réseau de distribution.
- Les *Tarifs et conditions* tels que modifiés tiennent compte des pratiques commerciales généralement appliquées en Amérique du Nord et consacrées dans les décisions de divers organismes de réglementation (*FERC* et autres), tels que les rabais différenciés par chemin et le délai de 60 jours pour le renouvellement des contrats de point à point de long terme.
- Les *Tarifs et conditions* tels que modifiés intègrent les éléments pertinents de la demande d'Hydro-Québec, soit les tarifs applicables au service de transport de point à point ou en réseau intégré, aux services complémentaires, de même que la possibilité d'offrir des rabais différenciés par chemin.
- Les modifications proposées n'ont aucun effet sur les principes de base énoncés plus haut, à savoir l'ouverture du réseau, la réciprocité et l'accès équitable et non discriminatoire au réseau de transport.
- Les modifications proposées sont fondées sur l'expérience vécue par le transporteur pendant quatre ans, dans l'application du *Contrat du service de transport*.
- Les modifications proposées sont conformes à la latitude dont disposent les transporteurs, en particulier canadiens, dans leur adaptation du *Pro Forma Tariff*⁴²⁹.

428 *Loi modifiant la Loi sur la Régie de l'énergie et d'autres dispositions législatives*, L.Q 2000, c. 22.

429 Voir à cet égard le témoignage de M. Ren ORANS : notes sténographiques du 14 mai 2001, vol. 14, p. 87, 114 et 116 ; 15 mai 2001, vol. 15, p. 44.

6.3. DESSERTÉ DE LA CHARGE LOCALE

Demande du transporteur

Hydro-Québec demande à la Régie :

- De reconnaître qu'il n'est pas opportun que le service de transport pour la desserte de la charge locale fasse l'objet d'une convention de service de transport en réseau intégré, conclue entre le distributeur et le transporteur
- De reconnaître que le coût de transport devant être assumé par le distributeur, pour la desserte de la charge locale, s'élève à 2 385 M\$, pour l'année 2001.

Argumentaire

- Dans sa demande, Hydro-Québec a exposé sa position à l'égard de la desserte de la charge locale à la pièce HQT-11, document 1, aux pages 4 à 6. Elle a également apporté des précisions additionnelles en réponse aux questions de la Régie et des intervenants aux pièces suivantes :
 - ✓ HQT-13, document 1 : R. 13.2, 13.3, 14.1, 14.2, 22.1, 22.2, 88.1, 89.1, 89.2, 91.1, 92.1 ;
 - ✓ HQT-13, document 1.1 : R. 30.1 ;
 - ✓ HQT-13, document 14, R. 126.1, 126.2, 126.3.
- La charge locale du transporteur (Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité) est constituée des clients du distributeur (Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité) qui sont reliés au réseau de transport. Il s'agit donc de la totalité des clients du distributeur (y compris les neuf réseaux municipaux et la

Coopérative régionale d'électricité de Saint-Jean-Baptiste-de-Rouville) à l'exclusion des clients des réseaux autonomes⁴³⁰.

- Du 1er mai 1997 au 31 décembre 2000, le service de transport pour la desserte de la charge locale faisait l'objet d'une convention de service de transport en réseau intégré, conclue entre le distributeur (par l'entremise du groupe — Services énergétiques) et le transporteur. Cette solution fut retenue pour des raisons strictement administratives et symboliques, visant à marquer de façon transparente et évidente la séparation fonctionnelle entre les activités marchandes du producteur et celles du transporteur⁴³¹.
- Cette convention de service de transport avait été conclue en vertu du *Contrat du service de transport*. Les parties ont appliqué les dispositions pertinentes du *Contrat de service de transport* de façon pragmatique, dans le contexte d'une entreprise intégrée.
- Aujourd'hui, la transparence nécessaire est assurée par la Régie. D'autre part, après quatre ans d'expérience, la séparation fonctionnelle entre les diverses activités d'Hydro-Québec est bien implantée et encadrée.
- Compte tenu de ce qui précède il est proposé de ne pas reconduire cette entente administrative⁴³².
- En vertu des pouvoirs qui lui sont conférés, en particulier ceux prévus à l'article 48 de la *Loi sur la Régie*, la Régie fixe « les tarifs et conditions auxquels l'électricité est transportée ». Cette disposition s'applique évidemment à la desserte de la charge locale.

430 Pour les fins de la présente discussion, nous faisons totalement abstraction de la question des réseaux autonomes.

431 HQT-11, doc. 1, p. 4 ; notes sténographiques, vol. 30, 1er juin 2001, p. 241-242.

432 HQT-11, doc. 1, p. 4-6.

- Hydro-Québec soutient toutefois qu'il n'y a pas lieu de définir les conditions de transport applicables à la charge locale à partir des *Tarifs et conditions* ou de les y consigner.
- En effet, le Contrat du service de transport est conçu et rédigé pour le transit de l'électricité transigée sur les marchés de gros⁴³³. Il serait par conséquent inopportun de consigner dans les *Tarifs et conditions* des conditions qui s'appliquent à la charge locale d'Hydro-Québec.
- Il serait, en outre, superflu que le distributeur et le transporteur concluent une convention pour un service de transport en réseau intégré ou quelque autre contrat ou convention⁴³⁴ car, conformément aux dispositions de l'article 2 de la *Loi sur la Régie*, « *tout service de transport d'électricité par le transporteur d'électricité avec Hydro-Québec est réputé constituer un contrat de service de transport* »⁴³⁵.
- En vertu des dispositions pertinentes de la *Loi sur la Régie*⁴³⁶ et de la *Loi sur Hydro-Québec*⁴³⁷, telles que modifiées par le *Projet de loi 116*, Hydro-Québec a l'obligation de desservir ses clients de charge locale.
- Entre autres, Hydro-Québec a l'obligation « *d'assurer l'approvisionnement en électricité patrimoniale* » pour les marchés québécois, elle doit « *distribuer de l'électricité à toute personne qui le demande dans le territoire où s'exerce [son] droit exclusif [de distribution]* » et elle est tenue de « *fournir de l'électricité à toute municipalité [...] désireuse d'en faire elle même la distribution [...] et] à toute coopérative d'électricité qui lui en fait la demande* ».

433 Voir le chapitre XXX du présent document.

434 HQT-4, doc. 1, p. 7, lignes 10 et ss.

435 HQT-11, doc. 1, p. 5, lignes 9-11.

436 L.R.Q., c. R-6.01.

437 L.R.Q., c. H-5.

- Comme Hydro-Québec le soulignait en réponse à une question de la Régie, la desserte de la charge locale constitue la mission de base d'Hydro-Québec, sa raison d'être fondamentale⁴³⁸.
- Il découle, de ce qui précède, qu'Hydro-Québec a l'obligation légale de transporter l'électricité qu'elle doit produire et distribuer pour l'alimentation de la charge locale, de même que l'électricité que le distributeur doit acquérir pour répondre aux besoins de la charge locale qui excèdent le volume de consommation patrimoniale.
- Comme elle l'énonçait dans sa demande, Hydro-Québec considère que, relativement au transport de l'électricité, cette obligation légale transcende tout ce qui pourrait être garanti par contrat entre le distributeur et le transporteur.
- Il convient de noter que, aux États-Unis, les entreprises d'électricité intégrées verticalement (comme l'est Hydro-Québec) n'utilisent pas le *Pro Forma Tariff* pour la desserte de leur charge locale⁴³⁹. La *FERC* n'exige pas que les divers transporteurs sous sa juridiction appliquent le *Pro Forma Tariff* pour la desserte de leur charge locale⁴⁴⁰.

438 HQT-13, doc. 1, R.91.1.

439 Témoignage écrit de MM. Raphals, Disher et Bradford, 7 février 2001, p. 50 ; notes sténographiques, vol. 27, 28 mai 2001, p. 63.

440 HQT-13, document 14.1, R. 52.1, 52.2. À noter : la *FERC* n'a pas juridiction sur la desserte de la charge locale.

IV. ARGUMENTATIONS COMPLÉMENTAIRES

A. ORDONNANCE PROVISOIRE/ORDONNANCE DÉFINITIVE

- Par sa décision D-2000-222 du 19 décembre 2000, la Régie a rendu une ordonnance tarifaire provisoire, au sens de la décision de la Cour suprême dans l'arrêt *Bell Canada c. Canada (CRTC)*⁴⁴¹, c'est à dire une ordonnance qui traite de manière interlocutoire de questions devant faire l'objet d'une décision finale et qui est accordée pour éviter les effets néfastes de la longueur des procédures.
- Du passage de cette décision de la Cour suprême que la Régie a cité aux pages 15 et 16 de sa décision D-2000-222, il faut comprendre qu'une ordonnance tarifaire provisoire a justement comme caractéristiques fondamentales de ne pas porter sur le fond d'une question devant être traitée dans une décision finale et d'avoir pour objet d'accorder un redressement temporaire contre les effets néfastes de la longueur des procédures.
- Au terme de toutes les procédures dans la présente cause tarifaire, la Régie, dans l'exercice de sa compétence exclusive de fixer ou modifier les tarifs et les conditions auxquels l'électricité est transportée par le transporteur d'électricité, devra rendre une ordonnance tarifaire définitive. La Régie aura alors pris connaissance de tous les éléments de preuve, aura entendu les parties sur les questions à débattre et considéré leurs arguments sur le fond. Les conditions pour rendre une ordonnance provisoire ne seront plus remplies.

441 [1989] 1 R.C.S. 1722.

- Hydro-Québec est donc d'avis que la proposition soumise par la Coalition industrielle dans son argumentation déposée à l'encontre de la demande du transporteur d'électricité pour que ses tarifs soient déclarés provisoires, à l'effet que la Régie pourrait préciser que les tarifs approuvés à l'issue de la présente cause sont provisoires et sujets à ajustement (rétroactif ou prospectif) lors d'un examen des livres en fin d'exercice est tout simplement irrecevable parce que contraire aux obligations légales de la Régie.
- La Régie aura toujours comme mécanisme pour contrôler *a posteriori* le caractère juste et raisonnable des tarifs qu'elle a approuvés de façon définitive les dispositions de l'article 48 de la *Loi sur la Régie* qui lui permettent, de sa propre initiative, de modifier les tarifs et les conditions auxquels l'électricité est transportée et de demander au transporteur d'électricité de lui soumettre une proposition de modification.

B. FACTURATION RÉTROACTIVE

- En ce qui concerne la rétroactivité des tarifs finaux au 1^{er} janvier 2001, la Régie a indiqué, dans sa décision D-2000-222, qu'elle en disposerait dans sa décision finale.
 - La Régie a précisé qu'elle choisissait d'agir ainsi par prudence et à cause des nombreux inconnus du présent dossier et de leurs conséquences possibles, dont le traitement du manque à gagner ou du trop-perçu résultant de l'application des tarifs de transport existants pendant la période de l'année 2001 où les tarifs définitifs n'étaient pas en vigueur.
-

- D'ailleurs, Hydro-Québec ne s'était alors pas encore arrêtée sur la solution qu'elle proposerait pour traiter d'un tel manque à gagner ou trop-perçu qui pourrait résulter de la décision tarifaire définitive.
 - Hydro-Québec propose maintenant une facturation rétroactive pour tous les clients du service de transport d'électricité couvrant tous les services de transit rendus depuis le 1^{er} janvier 2001.
 - Conformément à la décision D-2000-222, le transporteur d'électricité a avisé, par lettre, tous ses clients que ses tarifs étaient provisoires à compter du 1^{er} janvier 2001 et sujets à révision par la Régie. Cet avis a également été affiché sur le site *OASIS* de TransÉnergie.
 - Dès que les tarifs définitifs auront été établis par la Régie, TransÉnergie révisera sa facturation à tous ses clients du service point à point en fonction des obligations contractuelles assumées par ces clients et des services de transit reçus du transporteur d'électricité depuis le 1^{er} janvier 2001. Les frais assumés par le distributeur d'électricité pour la charge locale seront ajustée en conséquence.
 - Aussi, tous les clients du service point à point ayant fourni de l'énergie pour compenser les pertes électriques sur le réseau de transport se verront créditer une quantité d'énergie égale à la différence entre les pertes calculées au taux de 7% en vigueur actuellement et celles résultant d'un taux moindre que la Régie pourrait approuver. L'énergie ainsi calculée sera incluse dans un compte d'énergie involontaire et retournée à chaque client dans les plus brefs délais possibles après la décision finale de la Régie.
-

C. FERMETURE RÉGLEMENTAIRE

- Par sa décision D-2000-102, la Régie a indiqué qu'elle considérait que l'opportunité de décider si une fermeture réglementaire des livres était nécessaire faisait partie de l'exercice de ses pouvoirs en matière de tarification et que, partant, en a fait une question à débattre dans le présent dossier.
 - Avant même de questionner le fondement législatif d'une fermeture réglementaire des livres, Hydro-Québec entend commenter l'inopportunité, dans les circonstances du présent dossier où, par exemple, aucune forme de mécanisme incitatif n'est proposé, de décider de la nécessité d'une fermeture réglementaire des livres du transporteur d'électricité.
 - Sans admettre la légalité d'une telle procédure, Hydro-Québec comprend des décisions antérieures de la Régie, dont la décision D-99-120 rendue dans la cause R-3405-98, que celle-ci estime que l'utilisation de l'année témoin projetée soulève, de façon plus marquée que l'utilisation d'un autre type d'année témoin, la question de la justesse des données à l'origine des tarifs puisque des projections sont à la base de ce type d'analyse. La Régie souligne, par ailleurs, qu'elle dispose, pour des fins de contrôle et de suivi, de tous les outils réglementaires nécessaires, tel que la fermeture réglementaire des livres, afin de s'assurer du caractère juste et raisonnable des tarifs en vigueur.
 - Hydro-Québec est d'avis qu'il est de la nature de l'année témoin projetée que la grande majorité des données à la base des tarifs soient établies à partir de projections. D'ailleurs, le présent exercice visant l'examen, en audiences publiques, du dossier tarifaire du transporteur a pour but, entre autres, de vérifier et d'approuver les
-

projections de dépenses et revenus que la demanderesse a soumises, à la lumière, entre autres, des données de l'année historique et de l'année de base déposées pour fins de comparaison avec celles de l'année témoin.

- Cet exercice prévisionnel est inhérent au processus réglementaire adopté par la Régie pour l'établissement des tarifs de transport d'électricité, comme le faisait aussi la *Régie du gaz naturel* pour l'approbation des tarifs de distribution du gaz naturel⁴⁴².
- Il incombe au demandeur de soumettre un dossier prévisionnel le plus complet et réaliste possible afin que la Régie approuve des tarifs qui lui permettront de rencontrer ses obligations.
- Comme ni le demandeur et ni la Régie n'ont pleine connaissance des résultats réels lors de l'étude du dossier tarifaire, les résultats de l'exercice pourront être supérieurs ou inférieurs aux prévisions. C'est là une conséquence de l'utilisation de l'année témoin projetée dans un système d'approbation positif des tarifs comme celui en vigueur à la Régie⁴⁴³ et dans la très grande majorité des juridictions nord-américaines.
- La fermeture réglementaire des livres comme mécanisme de contrôle et de suivi des projections est unique et n'a été utilisée, à la connaissance d'Hydro-Québec, que pour les distributeurs gaziers au Québec.
- Outre les arguments légaux à l'encontre de la tarification rétroactive qui sont réitérés à la Régie ci-après, Hydro-Québec est préoccupée de

442 Voir décision de la Régie du gaz naturel D-96-01 du 17 janvier 1996.

443 Voir décision D-2000-222, 19 décembre 2000, page 15.

l'iniquité qui résulte d'un mécanisme réglementaire asymétrique qui vise uniquement à rembourser un trop-perçu sans compenser un manque à gagner.

- Ce mécanisme alourdit aussi le processus réglementaire en place et Hydro-Québec ne croit pas approprié de le maintenir.
 - Pour atténuer les risques d'écart de prévisions découlant d'événements imprévisibles et hors du contrôle du demandeur, la Régie pourrait, comme la *Régie du gaz naturel* l'a fait d'ailleurs pour les distributeurs de gaz québécois, établir, dans les circonstances appropriées, des comptes de nivellement, des comptes de frais reportés ou des comptes provisionnels bien que le transporteur d'électricité n'en propose aucun à ce stade-ci.
 - En effet, Hydro-Québec souhaite reporter à une cause ultérieure toute discussion précise sur l'application de l'un ou l'autre de ces comptes, pour les raisons exposées à la pièce HQT-1, Document 1 et à la section 4.7 de la présente argumentation.
 - Hydro-Québec ne propose pas, non plus, dans la présente cause, d'instaurer un mécanisme de réglementation incitative. La position d'Hydro-Québec sur cette question a été présentée à la Régie en preuve⁴⁴⁴ et ci-haut à la section 4.6. Hydro-Québec reconnaît, par ailleurs, qu'un tel mécanisme de réglementation incitative peut exiger une reddition de compte quelconque qui s'apparente à une fermeture réglementaire mais, pour l'instant, cela n'est aucunement requis.
 - Enfin, la demande d'Hydro-Québec pour que les tarifs de transport d'électricité soient déclarés provisoires à compter du 1^{er} janvier 2001 a
-

été l'occasion d'un débat sur la fermeture réglementaire puisque la question de l'effet rétroactif des décisions tarifaires est intimement liée au traitement réglementaire d'un trop-perçu ou d'un manque à gagner.

- Pour les fins de sa demande à l'effet que soient déclarés provisoires les tarifs existants de transport d'électricité, Hydro-Québec a fait valoir, dans sa plaidoirie écrite du 10 novembre 2000 de même que dans sa réplique écrite du 28 novembre 2000, ses arguments et autorités quant à l'absence de pouvoirs pour la Régie de traiter d'un trop-perçu ou d'un manque à gagner résultant de l'application d'un tarif approuvé de façon définitive et finale.
- Hydro-Québec réitère ici tous et chacun des arguments alors soumis à la Régie et qu'elle résume et renforce de la façon suivante :
 - ✓ Le principe établi en tarification est à l'effet que des tarifs ne peuvent être fixés rétroactivement, c'est-à-dire servir à récupérer un manque à gagner dans le passé ou à rembourser un trop-perçu. En l'absence de disposition législative expresse lui permettant d'y déroger, la Régie est liée par ce principe de réglementation économique reconnu par la jurisprudence canadienne (*Northwestern Utilities Ltd. and Public Utilities Bd. v. Edmonton (City)*)⁴⁴⁵;
 - ✓ Le système de réglementation des tarifs de transport d'électricité par la Régie est un système positif d'approbation au sens de l'arrêt rendu par la Cour suprême du Canada dans la cause *Bell Canada v. Canada (Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications*

444 Voir pièce HQT-1, Document1, pages 16 à 21.
445 [1979] 1 R.C.S. 684).

canadiennes)⁴⁴⁶, tel que l'a d'ailleurs souligné la Régie dans sa décision D-2000-222⁴⁴⁷ ;

- ✓ Comme l'indique la Cour suprême du Canada, dans cet arrêt, il a été jugé que les systèmes positifs d'approbation étaient de nature exclusivement prospective et ne permettaient pas de rendre des ordonnances applicables à des périodes antérieures à la décision finale elle-même, comme l'a reconnu la Régie dans sa décision D-2000-222⁴⁴⁸;
- ✓ Tel que plaidé ci-haut, la Régie doit maintenant rendre une décision finale sur la demande tarifaire du transporteur et fixer de façon définitive les tarifs justes et raisonnables qu'Hydro-Québec est autorisée à charger pour le service sur son réseau de transport;
- ✓ En l'absence d'une disposition expresse telle l'article 36 de la *Loi sur la Régie du gaz naturel*⁴⁴⁹ qui accordait expressément à l'organisme de régulation économique, par un mécanisme de remboursement de trop-perçu, le pouvoir de modifier rétroactivement des tarifs fixés de façon définitive, l'application des principes réglementaires confirmés par la décision *Bell Canada v. Canada (CRTC)*⁴⁵⁰ ne permet pas l'ajustement rétroactif de tarifs établis par décision finale;
- ✓ L'article 36 de la *Loi sur la Régie du gaz naturel* avait justement été introduit dans le projet de loi 12, présenté le 11 mai 1988 par le ministre John Ciaccia, alors ministre de l'Énergie et des Ressources du Québec au moment où la Cour Suprême du Canada était saisie du pourvoi du *CRTC* à l'encontre de la décision de la Cour fédérale du Canada (*Bell Canada c. Conseil de la radiodiffusion et des*

446 [1989] 1 R.C.S. 1722.

447 Décision D-2000-222, 19 décembre 2000, page 15.

448 Ibid.

449 L.R.Q., c. R-8.02, abrogée.

450 Voir note 4, *supra*.

télécommunications canadiennes)⁴⁵¹ qui avait accueilli l'appel de Bell Canada;

- ✓ La *Loi sur la Régie* ne contient plus ce pouvoir exceptionnel, particulier au Québec comme l'a d'ailleurs souligné, par le passé et dans le cadre de la présente cause⁴⁵², plusieurs témoins experts entendus par la Régie et la Régie du gaz naturel, permettant le remboursement d'un trop-perçu et la Régie excéderait ses pouvoirs si elle instaurait un traitement réglementaire de trop-perçu ou de manque à gagner qui soit contraire à son autorité légale ainsi qu'à la jurisprudence en cette matière;
 - ✓ Hydro-Québec insistera toujours pour que les principes élémentaires de réglementation économique clairement établis par la Cour Suprême du Canada, tels qu'appliqués d'ailleurs par l'ensemble des organismes de régulation économique au Canada comme il a été démontré dans sa plaidoirie écrite du 10 novembre 2000 sur la question des tarifs provisoires, lui soient appliqués, dans le respect de la législation habilitante, pour les fins de l'établissement de ses tarifs de transport d'électricité.
- En conclusion, Hydro-Québec soumet sur la question de l'opportunité de décider si une fermeture réglementaire des livres est nécessaire, qu'il serait non seulement inopportun mais de plus, et surtout, ultra vires des pouvoirs de la Régie qu'elle instaure quelque mécanisme réglementaire, tel la fermeture des livres, pour modifier, directement ou indirectement, de façon rétroactive, des tarifs qui ont été valablement autorisés de façon définitive.

451 [1988] 1 F.C. 296.

452 Voir notes sténographiques, vol. 12, page 237 (Roger A. Morin); vol. 13, pages 236 et 237 (Laurence D. Booth); vol. 27, pages 129 et 130 (Philip Raphals).

D. DISCRÉTION POUR OFFRIR DES RABAIS

- Au cours de l'audience publique, lors du contre-interrogatoire des témoins d'Hydro-Québec sur le thème de la commercialisation du transport, le président du banc de régisseurs a demandé à Hydro-Québec de traiter dans son argumentation de la question de la discrétion qui est, en fait, accordée au transporteur d'électricité lorsque celui-ci accorde des rabais sur les tarifs qui ont été fixés par la Régie.
- Hydro-Québec comprend que la Régie est préoccupée par le fait qu'après avoir déterminé que le tarif qu'elle fixe pour le service de transport point à point de court terme est juste et raisonnable, le transporteur puisse lui-même, dans la conduite normale de ses affaires, le réduire.
- Premièrement, Hydro-Québec rappelle à la Régie que la pratique de permettre des rabais de tarifs pour certains services de court terme et/ou interruptible ou non ferme est courante dans les secteurs électriques et gaziers en Amérique du Nord⁴⁵³. Par exemple, la Régie du gaz naturel, par sa décision D-94-52, autorisait le distributeur de gaz naturel, *Gaz Métropolitain*, à consentir des rabais sur les tarifs de transport et de distribution à certains abonnés.
- Dans cette décision D-94-52, la Régie du gaz naturel exprimait l'avis que de ne pas permettre des rabais risquerait d'être préjudiciable à l'ensemble des abonnés puisqu'il pourrait en résulter des augmentations tarifaires insupportables pour ceux-ci.

⁴⁵³ Voir *supra*, section 6.1.

- Un parallèle peut être fait entre cette décision et la proposition d'Hydro-Québec, dans le présent dossier, puisque les rabais de tarifs pour les services de court terme visent à optimiser l'utilisation du réseau de transport et à maximiser les revenus provenant du service de transport de point à point à l'avantage de l'ensemble de la clientèle de la charge locale.
- Deuxièmement, il est de plus en plus courant que l'autorité réglementaire accorde à l'entreprise réglementée une discrétion dans l'établissement du prix pour certains services.
- Ainsi, depuis un bon moment, les distributeurs gaziers au Québec peuvent convenir, avec leurs clients à grand ou très grand débit, de tarifs qui se situent dans une fourchette de prix fixée par la Régie. Aussi, le programme de flexibilité tarifaire autorisé pour *Gaz Métropolitain* par la décision D-94-52 précitée accordait la discrétion au distributeur de consentir des rabais jusqu'à 85% des tarifs en vigueur. À cet égard, la Régie demandait toutefois au distributeur de prendre tous les moyens nécessaires afin de s'assurer que son personnel qui a l'autorité d'accorder des rabais aux abonnés, le fasse avec discernement et parcimonie en n'offrant que le taux de rabais minimum nécessaire.
- Dans sa décision RH-1-99 d'avril 2000, l'Office national de l'énergie, en traitant du tarif interruptible de TCPL, s'exprimait comme suit, à la page 21 :

«Les sociétés pipelinières ont traditionnellement été considérées comme des monopoles naturels, qui devaient être assujettis à la surveillance d'un organisme de réglementation pour prévenir un éventuel abus de leur pouvoir de marché. D'une

façon générale, le pouvoir de fixer unilatéralement le prix de leurs services ne leur était pas accordé. Cependant, on a parfois jugé approprié, dans certaines circonstances ou pour certains services, d'accorder ce pouvoir de fixer les prix. À titre d'exemple, TransCanada a été autorisée à fixer les prix dans le cas du Parking and Loan Service (entreposage et emprunt) et du Multiple Handshake/Pooling Service (ententes multiples et regroupement).

Le concept de la tarification discrétionnaire pourrait gagner du terrain à mesure que l'industrie évolue vers un environnement plus concurrentiel et davantage axé sur les conditions de marché. L'Office a reconnu, et favorisé, la tendance à adopter un cadre de réglementation plus flexible et sensible au marché, comme en témoignent certaines de ses décisions et l'appui qu'il a donné aux règlements incitatifs.»

- Hydro-Québec est d'avis que le programme de rabais que le transporteur a présenté en preuve à la Régie, avec ses modalités et critères d'application limités au transit de court terme est suffisamment défini, circonscrit et limité dans ses effets sur les autres tarifs et la clientèle en général pour que la Régie accorde à TransÉnergie toute la discrétion qui est requise pour l'utilisation optimale de sa politique de rabais telle que résumée à l'annexe 2 de la présente argumentation.

V. CONCLUSION

En conséquence de ce qui précède, Hydro-Québec demande à la Régie d'accueillir, par sa décision tarifaire, les conclusions recherchées par la demande révisée déposée le 15 août 2000, telles que plus amplement précisées aux audiences publiques tenues dans le cadre du présent dossier.

Le tout respectueusement soumis

MARCHAND LEMIEUX

Montréal, le 9 août 2001

ANNEXE 2

POLITIQUE DE RABAIS

Préambule

Depuis le milieu de l'année 2000, les conditions de marché dans le Nord-Est des États-Unis sont telles qu'il n'est pas nécessaire d'accorder des rabais pour que se fassent des échanges d'électricité entre ces marchés et le Québec, et le transporteur n'en accorde pas.

Le transporteur ne prévoit pas qu'il sera nécessaire d'accorder des rabais, à court ou même à moyen terme. Cependant, le marché de l'électricité est soumis à des changements imprévisibles et la prévision du transporteur quant aux rabais pourrait se révéler fautive si les paramètres énergétiques du Nord-Est de l'Amérique du Nord subissaient des modifications importantes⁴⁵⁴. Pour cette raison, le transporteur propose que la Régie autorise la politique de rabais suivante :

Principes

Le transporteur vise à encourager ses clients à faire des réservations de service de transport ferme de long terme, c'est-à-dire d'un an et plus. La politique de rabais a pour objectif de maximiser les revenus du service de point à point de court terme.

454 Notes sténographiques, vol. 24, 23 mai 2001, p. 138.

Modalités d'application

Le transporteur peut, de temps à autre, accorder des rabais sur les tarifs de transport lorsque :

- (i) il constate une baisse des revenus du service de transport de court terme et que ;
- (i) cette baisse est attribuable au fait que les tarifs de transport sont trop élevés, eu égard aux conditions du marché de l'électricité.

Le transporteur peut aussi, de temps à autre, accorder des rabais sur les tarifs de transport lorsqu'il souhaite commercialiser des surplus de capacité de transport de court terme.

Les conditions commerciales des rabais sont décrites aux annexes 7 et 8 des Tarifs et conditions et sont décrites plus bas.

En tout temps, le transporteur s'assure que les prix du service de transport ferme sont égaux ou supérieurs au service de transport non ferme.

L'importance des rabais et la période pendant laquelle ils s'appliquent sont déterminées par le transporteur, sur la base de sa connaissance des marchés de l'électricité. Le transporteur n'est pas tenu de respecter de prix minimum lorsqu'il accorde des rabais.

Sur demande, le transporteur fait rapport à la Régie sur les rabais qu'il a accordés, sur les transactions faites à rabais et sur les clients qui ont bénéficié des rabais.

Dispositions contenues aux Tarifs et conditions

Les dispositions contenues aux Annexes 7 et 8 des Tarifs et conditions prévoient ce qui suit :

- Le transporteur n'accorde aucun rabais pour le service de transport de long terme.
- Le transporteur accorde des rabais pour le service de transport ferme et pour le service de transport non ferme, de court terme.
- Le transporteur peut, de lui-même, accorder un rabais. Il doit alors afficher sur *OAS/S* les rabais qu'il accorde, afin que tous les clients puissent en prendre connaissance en même temps.
- Le transporteur peut accorder un rabais à la demande d'un client. Toute demande de rabais faite par un client (y compris par Hydro-Québec dans ses activités marchandes) doit être faite sur *OAS/S*.
- Le transporteur peut accorder un rabais, pour une période donnée, pour un service de transport entre un point de réception et un point de livraison donnés. Dans un tel cas, le transporteur doit accorder le même rabais, pour la même période, à tous les clients admissibles, sur tous les chemins de transport aboutissant au même point de livraison. Le transporteur n'est pas cependant tenu d'accorder des rabais sur les autres chemins de transport ou pour des périodes différentes.