

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

NO. : R-3401-98

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

HYDRO-QUÉBEC,

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'ENVIRON-
NEMENT DU QUÉBEC (“RNCREQ”),**

**SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ
MÉTROPOLITAIN (“SCGM”),**

ÉNERGIE NOUVEAU-BRUNSWICK,

Intervenants

ARGUMENTATION D'ÉNERGIE NOUVEAU-BRUNSWICK

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)]

Énergie Nouveau-Brunswick répond dans la présente argumentation à l'argumentation présentée par Hydro-Québec le 9 août 2001.

Énergie Nouveau-Brunswick répond aux arguments développés par Hydro-Québec dans les pages suivantes de son argumentation.

- I. Le contexte québécois : pages 2 à 10
 - A. L'ouverture des marchés : pages 3 à 6
 - B. Particularités du secteur électrique québécois : pages 7 à 10
 - II. Le contexte réglementaire : pages 11 à 28
 - A. La détermination du prix unitaire moyen du transport : pages 11 et 12
 - B. La demande visant l'établissement des principes réglementaires : pages 12 et 13
 - C. La demande révisée du transporteur : pages 13 à 28
 - a) La reprise du dossier R-3401-98 : pages 13 et 14
 - b) L'encadrement législatif : pages 14 à 28
 - III. Demandes et argumentation : page 29
 - Thème 1 : Contexte : pages 29 à 51
 - 1.1 Le modèle TransÉnergie : pages 29 à 33
 - 1.2 La séparation fonctionnelle : pages 33 à 39
 - Thème 5 : Tarification de transport : pages 125 à 162
 - 5.1 Établissement des tarifs de transport : pages 125 à 141
 - 5.2 Grille tarifaire et facturation des services de transport : pages 142 à 150
-

5.3 Ajouts au réseau de transport : pages 151 à 157

5.4 Conditions de sortie et de retour des réseaux municipaux : pages 157 et 158

5.5 Services complémentaires : pages 158 et 159

5.6 Pertes de transport : pages 159 à 162

Thème 6 : Commercialisation : pages 163 à 182

6.1 Commercialisation de la capacité de transport : pages 163 à 173

Quant aux autres points développés par Hydro-Québec dans le reste de son argumentation, Énergie Nouveau-Brunswick n'exprime pas d'opinion et s'en remet à la Régie.

REMARQUES PRÉLIMINAIRES

Énergie Nouveau-Brunswick accepte en partie et s'oppose en partie à la demande révisée d'Hydro-Québec relative à la modification des tarifs de transport d'électricité.

Énergie Nouveau-Brunswick intervient dans la présente demande en raison des caractéristiques anti-compétitives de la proposition d'Hydro-Québec concernant le tarif du service de transport point à point.

Énergie Nouveau-Brunswick consacre l'essentiel de ses représentations sur les points suivants :

- le contexte québécois
 - le sens et la portée de l'article 49 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (l'encadrement législatif)
 - Thème 1, « Contexte »
 - Thème 5, « Tarification de transport »
-

- Thème 6, « Commercialisation »

Essentiellement, Énergie Nouveau-Brunswick soutient que le tarif proposé par Hydro-Québec pour le service de transport point à point contient des obstacles significatifs à l'émergence d'un marché compétitif viable sur le marché de gros de l'électricité dans le Nord-est de l'Amérique du Nord.

Comme nous le verrons plus en détails dans les pages qui suivent, le tarif proposé par Hydro-Québec pour le service de transport point à point est anti-compétitif parce qu'il est injustement élevé. Il est injustement élevé parce que TransÉnergie utilise les coûts non dégroupés du réseau de transport d'électricité, y compris le coût d'installations qui ne sont pas utilisées par les usagers du service de transport point à point, pour proposer un tarif de transport de type timbre-poste, tarif qu'elle propose d'appliquer à tous les services de transport, qu'il s'agisse de la charge locale, du service de transport en réseau intégré ou du service de transport point à point.

Les installations qui ne sont pas utilisées par les clients du service de transport point à point et qui ne devraient pas non plus s'appliquer à eux sont celles-ci :

- a) les transformateurs élévateurs (en anglais, les Generation Step-Up Transformers ou GSUs) et les équipements de transport accessoires à la production (en anglais, les Generation-Related Transmission Assets ou GRTAs);
- b) les transformateurs abaisseurs (en anglais, les Substation Step-Down Transformers) et les équipements de transport accessoires à la distribution (en anglais, les Distribution-Related Transmission Assets ou DRTAs).

Les transformateurs élévateurs et les équipements de transport accessoires à la production raccordent les centrales de production d'Hydro-Québec avec le réseau de transport.

Les transformateurs abaisseurs et les équipements de transport accessoires à la distribution raccordent le réseau de transport au réseau de distribution.

L'argument d'Hydro-Québec est que l'utilisation des coûts non dégroupés du réseau de transport lui est dictée par la définition de « réseau de transport d'électricité » que l'on trouve à l'article 2 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* et par le paragraphe 11^o du premier alinéa de l'article 49, soit la disposition qui oblige la Régie, quand elle fixe ou modifie un tarif de transport d'électricité, à maintenir l'uniformité territoriale de la tarification sur l'ensemble du réseau de transport d'électricité.

Contrairement à ce que d'aucuns ont pu soutenir, Énergie Nouveau-Brunswick n'a aucune difficulté avec la définition du réseau de transport ni avec le principe de la tarification timbre-poste.

Le fait que la ligne de démarcation entre la production et le transport d'une part, et le transport et la distribution d'autre part, soit déplacée en amont et en aval, n'est pas significatif pour les fins de l'allocation des coûts ni de la tarification.

Le défi auquel la Régie est confrontée par la présente demande est de fixer un tarif juste et raisonnable, c'est-à-dire un tarif qui va favoriser l'émergence d'un marché viable et véritablement compétitif sur le marché de gros de l'électricité au Québec et dans le Nord-est de l'Amérique du Nord.

Nous examinerons plus loin les raisons pour lesquelles nous croyons que l'approche proposée par Hydro-Québec ne respecte pas les dispositions de la *Loi sur la Régie de l'énergie*.

Pour l'instant, nous croyons opportun de dire d'emblée qu'il n'y a pas, à notre avis, assez de données dans le dossier pour permettre à la Régie de fixer les tarifs du service de transport point à point en se basant sur les coûts de service d'une manière informée et définitive.

Énergie Nouveau-Brunswick demande à la Régie d'ordonner à Hydro-Québec qu'elle entreprenne une étude d'allocation des coûts de service par fonction et qu'elle propose

un tarif pour la charge locale, le service de transport en réseau intégré et le service de transport point à point basé sur le résultat de cette étude.

Une telle étude devrait être faite en accord avec les principes d'allocation des coûts en fonction des services présentés par Énergie Nouveau-Brunswick et qui feront l'objet d'un développement dans le présent mémoire. Les principes d'allocation des coûts par fonction devraient être conformes aux pratiques courantes de l'industrie au Canada et avec ceux de la Federal Energy Regulatory Commission.

Cette étude devrait être complétée dans un délai de six (6) mois et remise aux parties intéressées pour leur révision et commentaires.

Une telle révision devrait être faite à l'intérieur d'un atelier ouvert où seraient invitées toutes les parties intéressées sur le modèle de celui qui a eu lieu en Ontario pour le transport de l'électricité et sur celui qui a eu lieu au Québec pour le transport du gaz naturel.

Pour l'Ontario, voir Transmission 2000, Cost Allocation and Rate Design Application to the Ontario Energy Board, RP 1999-0044. OHNC Exhibit B, TAB 1 to 3.

Pour le Québec, voir la décision *Société en commandite Gaz Métropolitain (SCGM)*, D-2001-78, R-3443-2000, 16 mars 2001.

Une fois les travaux de cet atelier complétés, une demande révisée devrait être présentée à la Régie pour son approbation.

En attendant, la Régie devrait ordonner un tarif temporaire pour les différents services de transport.

Les taux temporaires pour la charge locale et le service de transport en réseau intégré devraient refléter la preuve au dossier, de même que l'argumentation d'Hydro-Québec et des différents intervenants.

En ce qui concerne le tarif pour le service de transport point à point, il est important de mettre fin de façon temporaire à la discrimination dont sont l'objet les utilisateurs de ce

service et, à cette fin, nous proposons que le taux du service point à point corresponde à 75 % du taux temporaire du service de transport en réseau intégré, donc qu'il soit réduit de 25 %.

Une telle mesure s'appliquerait uniquement aux tierces parties – donc pas au groupe production d'Hydro-Québec – étant donné qu'il s'agit d'une mesure temporaire pour refléter le fait que les transformateurs élévateurs, les transformateurs abaisseurs et les équipements de transport accessoires à la production et à la distribution (GRTA et DRTA) sont responsables de cette discrimination.

Si la Régie devait être d'opinion de rejeter notre demande d'une étude d'allocation des coûts par service, nous demandons alors, à titre subsidiaire, que la Régie ordonne à Hydro-Québec de présenter de nouvelles propositions concernant sa politique de rabais afin de mettre un terme à la discrimination qui existe au détriment des utilisateurs du service de transport point à point.

Cette solution de rechange, une nouvelle politique de rabais, nécessiterait également que l'on entreprenne une étude d'allocation des coûts similaires à celle dont nous parlons plus haut. Il faudrait également qu'Hydro-Québec dépose à la Régie une demande amendée contenant sa politique de rabais et que cette politique fasse l'objet d'une révision par le moyen d'un atelier ouvert où seraient invitées les parties intéressées.

Il faudrait également que la Régie fixe des taux intérimaires en attendant que l'étude soit complétée et que la Régie n'ait eu le temps de rendre sa décision.

Dans les deux cas, le tarif intérimaire pour le service de transport point à point devrait entrer en vigueur dans un délai de quinze jours de la décision de la Régie et il ne devrait pas s'appliquer rétroactivement.

Nous répondons maintenant aux arguments d'Hydro-Québec.

I. LE CONTEXTE QUÉBÉCOIS (pages 2 à 10)

Qu'il est intéressant de voir l'utilisation des mots «contexte québécois » par Hydro-Québec!

D'une part, Hydro-Québec proclame bien haut sa reconnaissance du « mouvement de déréglementation et de restructuration que connaît le secteur électrique nord-américain ». (page 2)

Cela dit, presque du même souffle, Hydro-Québec tempère cette reconnaissance en disant que « [N]ul 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 ». (page 3)

Cela est plutôt vague et Hydro-Québec ne nous éclaire pas davantage quand elle parle des « particularités du secteur électrique québécois et de la spécificité d'Hydro-Québec ». (page 3)

De quoi parle-t-on au juste?

Veut-on parler du fait que, à l'instar du Manitoba et de la Colombie-Britannique, le Québec a des centrales de production dans le nord de son territoire et la majorité des centres de consommation dans le sud?

Veut-on parler du fait qu'Hydro-Québec, à l'instar des autres compagnies d'électricité de l'Ontario, du Nouveau-Brunswick, etc., est un monopole d'État?

En fait, plus on pose des questions précises sur ce que sont les particularités possibles du secteur électrique québécois, plus on se rend compte que le secteur électrique québécois partage ses caractéristiques avec d'autres provinces canadiennes, notamment le Manitoba et la Colombie-Britannique. Voir le contre-interrogatoire de monsieur Jean-Pierre Gingras, 12 avril 2001, Volume 8, page 144, Question 47.

En ce qui a trait à la spécificité d'Hydro-Québec, le fait est que les entreprises d'utilité publique du Canada, pour un observateur provenant de Mars ou du Texas, sont plutôt

taillées sur le même modèle : monopole d'État; intégration de la production, du transport et de la distribution, etc.

Concluons sur ce point : Hydro-Québec parle des « particularités » du secteur électrique québécois et de sa propre « spécificité », mais elle ne cite aucun fait tangible à l'appui de ces « particularités » et de cette « spécificité ».

En fait, Hydro-Québec utilise ces mots pour fournir à la Régie une pseudo-justification pour ne pas l'astreindre aux exigences de fair play qui sont la base de la restructuration du marché de l'électricité.

Si Hydro-Québec veut vendre de l'électricité aux États-Unis et dans les autres provinces canadiennes, elle doit accepter que les règles du jeu soient les mêmes pour tous. Les « particularités du secteur électrique québécois », si tant est qu'elles existent, et la « spécificité » d'Hydro-Québec, (en supposant qu'il s'agisse là d'une notion qui ne soit pas vide de contenu) ne peuvent pas et ne doivent pas vouloir dire que TransÉnergie peut favoriser Hydro-Québec Production aux dépens des autres producteurs d'électricité, qu'ils proviennent du Québec, d'une autre province du Canada ou des États-Unis.

Les « particularités du secteur électrique québécois » et la « spécificité » d'Hydro-Québec ne sont nullement une justification qui libère TransÉnergie de son obligation de traiter Hydro-Québec Production sur le même plan et avec le plus rigoureux sens du fair play que les autres producteurs d'électricité.

A) L'ouverture des marchés (pages 3 à 6)

Hydro-Québec prétend à la page 4 que le décret 276-97 par lequel elle devenait dotée d'un contrat de service de transport pour l'accessibilité à son réseau reflétait, en grande partie, le contrat modèle que la Federal Energy Regulatory Commission (« F.E.R.C. ») des États-Unis avait proposé dans l'ordonnance 888.

La question qu'on doit poser à cet égard est la suivante : même si le texte du Règlement correspond au contrat modèle, Hydro-Québec comprend-elle la dimension philosophique qui est à la base de l'ordonnance 888?

En effet, la base philosophique de la décision de la F.E.R.C. est que la concurrence est une bonne chose et qu'il faut l'encourager.

Pour que la concurrence soit vive, pour qu'elle soit saine, il faut que les règles soient les mêmes pour tous. Citons à cet effet l'extrait suivant, particulièrement révélateur, de la décision de la F.E.R.C., extrait qui se trouve dans la section IV, « Discussion », dans la sous-section B, « Legal Authority », au point 1, « Bases for Legal Authority », au titre (a), « Undue Discrimination / Anticompetitive Effects », à la page 99 de la version en ligne de cette décision :

« In upholding the Commission's order requiring non-discriminatory open access in the natural gas industry, the court in *Associated Gas Distributors v. FERC* stated that the Natural Gas Act "fairly bristles" with concern for undue discrimination. The same is true of the FPA. The Commission has a mandate under sections 205 and 206 of the FPA to ensure that, with respect to any transmission in interstate commerce or any sale of electric energy for resale in interstate commerce by a public utility, no person is subject to any undue prejudice or disadvantage. We must determine whether any rule, regulation, practice or contract affecting rates for such transmission or sale for resale is unduly discriminatory or preferential, and must prevent those contracts and practices that do not meet this standard. » (page 99)

Cet extrait de l'ordonnance 888 nous donne une indication précise de la philosophie qui anime la F.E.R.C. : le transporteur doit traiter les producteurs de la même façon; tout transporteur qui accorde un traitement préférentiel au producteur auquel il est lié parce qu'il appartient à la même entreprise verticalement intégrée agit de façon anticompetitive et illégale.

La question centrale de la présente requête est donc simple à poser : TransÉnergie est-elle rigoureusement neutre dans sa façon de traiter Hydro-Québec Production par

rapport aux autres producteurs? Les intervenants dans le marché ont-ils raison de croire que les producteurs privés québécois et les producteurs non-québécois sont moins bien traités par TransÉnergie qu'Hydro-Québec Production?

Le point de vue d'Énergie Nouveau-Brunswick est qu'elle est victime de discrimination de la part de TransÉnergie, que celle-ci traite plus favorablement le groupe production d'Hydro-Québec.

À la page 5 de son argumentation, Hydro-Québec écrit ceci :

« 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 précitée ainsi que dans sa décision *Order No. 2000* du 20 décembre 1999 portant sur les organisations régionales de transport ou « *RTO* » 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. » »

Il nous semble quelque peu euphémique de la part d'Hydro-Québec de prétendre qu'elle a « *cru opportun* » de s'inspirer du contrat modèle de la F.E.R.C., comme si le fait de reprendre presque mot pour mot le contrat modèle de celle-ci était un choix parmi d'autres options, toutes aussi envisageables les unes que les autres.

En fait, les choses ne se sont pas passées comme ça et ce n'est rendre service à personne que de faire semblant qu'elles se sont passées de la manière relatée par Hydro-Québec.

Il est vrai que la F.E.R.C. n'a pas de compétence directe sur les activités des compagnies canadiennes d'électricité. Le point n'est pas là. Si Hydro-Québec veut vendre de l'énergie aux États-Unis, elle doit traiter les autres producteurs, américains ou canadiens, sur un pied d'égalité, sans discrimination ou préférence.

Le législateur québécois accepte l'idée que les producteurs doivent être traités sur un pied d'égalité par le transporteur. C'est pour cela que le paragraphe 7^o du premier alinéa de l'article 49 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* prévoit que la Régie, quand elle fixe ou modifie un tarif de transport d'électricité, doit s'assurer que le tarif et les autres conditions applicables à la prestation du service sont justes et raisonnables.

Il est, en effet, axiomatique qu'un tarif discriminatoire n'est pas juste et raisonnable.

Hydro-Québec prétend, à la page 6 de son argumentation, que le présent contrat de transport d'électricité a été « *simplement déposé* » auprès de la F.E.R.C. au soutien de la demande de H.Q. Energy Services (U.S.) Inc., une « *filiale* » de celle-ci.

Il est intéressant à cet égard de prendre connaissance de la lettre du 5 mars 1997 produite par le cabinet d'avocats américain LeBoeuf, Lamb, Greene & MacRae au soutien de la demande d'H.Q. Energy Services (U.S.) Inc. (voir annexe A du mémoire de la Coalition industrielle, pièce Coalition 1, Document 1).

À la page 2, sous le titre « Changes in the Quebec Regulatory Regime », monsieur Pierre F. de Ravel d'Esclapon et madame Harriet Liza Moses, les avocats d'H.Q. Energy Services (U.S.) Inc. écrivent :

« In the December 18, 1996 Application, HQUS submitted to the Commission a draft bill proposing changes to the Québec Energy Regulatory Regime. On December 19, 1996, the National Assembly of Québec passed “an Act respecting the Régie de l'énergie” (hereinafter “Act”). The Act was assented to on December 23, 1996. The Act organized the Régie and is attached hereto as Exhibit 4. The Act, establishes a regulatory regime that is substantially similar to that established by the Federal Power Act (“FPA”). As a result, the Régie's functions, powers and procedures are analogous to the respective functions, power and procedures of the Federal Energy Regulatory Commission ».

Plus loin, à la page 2, ils écrivent :

« Further, the legislative mandate for the Régie is comparable to the Commission's legislative mandate under the FPA. Specifically, the Québec

legislature charged the Régie with balancing the competing interests of electricity producers, distributors and consumers:"

Ce que nous devons retenir de tout cela, c'est que le Québec est allé très loin pour que la filiale américaine d'Hydro-Québec puisse obtenir un permis de négociant sur le marché de gros de l'électricité aux États-Unis.

En fait, la Régie existe précisément pour cette raison et ses pouvoirs sont analogues à ceux de la F.E.R.C. pour la même raison.

Hydro-Québec proclame qu'elle veut participer à l'ouverture des marchés aux États-Unis et, pour cela, elle est obligée d'accepter qu'elle doit traiter les autres producteurs sur un pied d'égalité.

Le rôle de la Régie est de faire en sorte que le tarif proposé par Hydro-Québec soit juste et raisonnable.

C'est à dessein que le paragraphe 7^o du premier alinéa de l'article 49 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, L.R.Q., c. R-6.01, correspond à l'article 205 du *Federal Power Act* américain.

Section 205 (a)

All rates and charges ... in connection with the transmission or sale of electric energy ... shall be just and reasonable, and any such rate or charge that is not just and reasonable is hereby declared to be unlawful.

Section 205 (b)

No public utility shall ... subject any person to any undue prejudice or disadvantage or maintain any unreasonable difference in rates, charges, service, facilities, or in any other respect, either as between localities or as between classes of service.

Hydro-Québec soutient qu'il serait préférable que les modalités du service de transport satisfassent aux conditions de réciprocité de la F.E.R.C. (page 6). Elle ajoute être

convaincue que les présentes propositions lui permettront de continuer à le faire. Puis, Hydro-Québec cite un passage de l'ordonnance 888-A de la F.E.R.C. qui n'illustre pas le point qu'elle vient de faire.

La F.E.R.C. dit tout simplement dans l'extrait cité qu'elle est disposée à accepter des approches différentes provenant des compagnies canadiennes, le point essentiel étant de respecter l'objectif de réciprocité. Et pour respecter l'objectif de réciprocité, ce qu'Hydro-Québec ne dit pas mais que nous soulignons, il faut que le but soit le même, « to mitigate transmission market power ». Dans cette perspective, il n'est pas étonnant que la F.E.R.C. accepte comme base de discussion qu'il puisse y avoir différentes méthodes, particulièrement lorsqu'il s'agit de compagnies qui ne sont pas sous sa compétence. Cela dit, le point essentiel est le suivant : Hydro-Québec, parce que son pouvoir de marché dans le marché du transport d'électricité est immense, doit traiter sur un pied d'égalité Hydro-Québec Production et les autres producteurs, qu'ils soient québécois, canadiens ou américains.

Si Hydro-Québec ne le fait pas, et la tentation est irrésistible de ne pas le faire, il incombe à la Régie de prendre les mesures pour corriger les choses.

B) Particularités du secteur électrique québécois (pages 7 à 10)

Aux pages 7 à 10 de son argumentation, Hydro-Québec aborde le thème des « particularités du secteur électrique québécois ».

Que nous dit-on? Premièrement, on nous dit que la production électrique québécoise est presque exclusivement de source hydroélectrique. Et alors? On l'a vu, le Manitoba et la Colombie-Britannique obtiennent également une grande part de leur énergie électrique de source hydroélectrique. Voir le contre-interrogatoire de monsieur Michel Bastien, 10 avril 2001, Volume 6, pages 49 et 50, Question 51.

Les infrastructures de production sont dans le nord et les centres de consommation sont dans le sud? Tel est aussi le cas du Manitoba et de la Colombie-Britannique.

Il fait froid au Québec? Allez passer un hiver au Manitoba!

Il y a des interconnexions avec les réseaux voisins. Et alors? Les réseaux voisins, ceux du Nouveau-Brunswick, de l'État de New York, de l'État du Vermont et de l'Ontario ont forcément eux aussi des interconnexions avec le Québec. En quoi cela est-il un élément distinctif, une preuve de spécificité du réseau québécois?

Énergie Nouveau Brunswick est d'accord avec l'allégation voulant que les interconnexions avec les autres réseaux sont faites par le moyen de postes convertisseurs. C'est le cas des interconnexions avec le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Angleterre et l'État de New York. On retrouve aussi la même situation dans le Texas.

Hydro-Québec ajoute enfin qu'une autre « réalité » - on ne parle plus de particularité – du secteur électrique québécois est le fait que seul le marché de gros est présentement ouvert au Québec. Avec tous les égards, nous ne voyons pas la pertinence de ce point : il ne s'agit certainement pas là d'une particularité qui tient de la nature du secteur électrique québécois.

On nous dit, à la page 8, qu'Hydro-Québec conserve son monopole sur la distribution. Même en admettant pour les fins de la discussion qu'il s'agisse là d'une particularité du secteur électrique québécois, il ne faut certainement pas en conclure que TransÉnergie est, par voie de conséquence, justifiée de traiter le groupe production d'Hydro-Québec plus favorablement que les autres producteurs.

À la page 9 de son argumentation, Hydro-Québec cite une disposition de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, soit l'article 167, et élève cette disposition au rang de particularité du contexte québécois.

Cette disposition prévoit ce qui suit :

« **167.** Sur demande du gouvernement et selon les paramètres qu'il détermine, la Régie fixe sur proposition du distributeur d'électricité les conditions d'un projet pilote pouvant permettre à des consommateurs ou à une catégorie de consommateurs qu'elle désigne conformément aux règles du projet de s'approvisionner en électricité auprès d'un fournisseur de leur choix. La Régie

ajuste alors le tarif du distributeur d'électricité en fonction des conditions ainsi fixées. »

De quoi s'agit-il?

Le législateur, timidement ou prudemment si l'on préfère, prépare la voie à la concurrence dans la distribution. On veut, manifestement, expérimenter.

On veut, à plus ou moins long terme, donner aux consommateurs québécois le droit de choisir leur distributeur d'électricité. Mais on ne se hâte pas et on prévoit utiliser la méthode du projet pilote pour voir comment les choses se passeront. Cette option législative constitue-t-elle une particularité du contexte québécois? Utilise-t-on seulement au Québec la méthode du projet pilote? N'y a-t-il pas d'autres États, le New Hampshire nous vient à l'esprit, où l'on a mis sur pied un projet pilote dans la distribution? Même si tel devait être le cas, en quoi cela est-il pertinent? En quoi cette « particularité » peut-elle servir d'assise excusant TransÉnergie de traiter le groupe production d'Hydro-Québec de façon plus favorable que les autres producteurs d'électricité?

À la page 10, Hydro-Québec écrit que « 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'appel d'offres tel que prévu à la *Loi sur la Régie de l'énergie* ».

Encore une fois, nous ne voyons pas en quoi une disposition de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, - cette fois il s'agit de l'article 74.1 – peut être considérée comme une « particularité » du secteur électrique québécois pour le développement d'un tarif des services de transport.

La manière dont les clients se procurent de l'énergie, par voie d'appels d'offres par exemple, n'a aucun effet sur la nécessité d'un tarif des services de transport juste et raisonnable, ce qui est l'objet de la présente demande.

Hydro-Québec ajoute que « le transporteur d'électricité n'évolue pas dans un contexte de bourse de l'énergie ou de pool d'achat auquel adhéreraient plusieurs distributeurs et producteurs en concurrence; contexte non-québécois qui est la toile de fond de plusieurs commentaires et recommandations des intervenants ou de leurs experts. »

Également à la page 10, Hydro-Québec nous dit que TransÉnergie est constituée selon le modèle Transco et qu'il ne serait donc pas utile de la comparer à des IMO ou des ISO.

Quelle que soit la valeur de ces affirmations, le fait que TransÉnergie serait ou non organisée selon le modèle Transco (et ne fait pas partie d'un pool d'achat) n'est certainement pas une particularité du secteur électrique québécois.

Plusieurs réseaux sont organisés sur le modèle Transco.

Tout cela n'influe nullement sur la nécessité d'un tarif des services de transport point à point juste et raisonnable, non discriminatoire.

II. LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE (pages 11 à 28)

A. La détermination du prix unitaire moyen de transport (pages 11 et 12)

Énergie Nouveau-Brunswick n'a pas de commentaires à faire sur ce point.

B. La demande visant l'établissement des principes réglementaires (pages 12 et 13)

Énergie Nouveau-Brunswick n'a pas de commentaires à faire sur ce point.

C. La demande révisée du transporteur (pages 13 à 28)

a) La reprise du dossier R-3401-98 (pages 13 et 14)

Énergie Nouveau-Brunswick n'a pas de commentaires à faire sur ce point.

b) L'encadrement législatif (pages 14 à 28)

Énergie Nouveau-Brunswick n'est pas d'accord avec la façon dont Hydro-Québec interprète et applique la *Loi sur la Régie de l'énergie*.

Le premier point fait par Hydro-Québec consiste à citer la définition du réseau de transport d'électricité que l'on trouve à l'article 2 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*.

Hydro-Québec prétend à la page 15 qu'aucun intervenant n'a sérieusement contesté l'application faite par Hydro-Québec de la définition de « réseau de transport ».

Rien n'est plus faux.

La loi est la loi, tous en conviennent. Si le législateur québécois veut définir le réseau de transport d'électricité de façon large ou étroite, empiétant à la marge sur ce qui est généralement considéré soit de la production ou de la distribution, tel est son choix.

Cela veut-il nécessairement dire que l'allocation des coûts présentée par Hydro-Québec respecte la *Loi sur la Régie de l'énergie*? Absolument pas.

Rappelons que l'article 2 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* ne contient que des définitions. Cette disposition ne contient pas la description de tâches de la Régie sur le sujet de la tarification.

Hydro-Québec prétend à la page 16 que la Coalition industrielle et Énergie Nouveau-Brunswick tentent de faire obstacle à son interprétation de l'article 2 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* en proposant une allocation des coûts qui aurait pour effet de transférer à 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 prétend que ce serait aller à l'encontre de l'esprit et de la lettre de la loi que de procéder à une telle allocation des coûts. Cette accusation est grave et comme elle repose sur une question d'interprétation et d'application de la loi, il importe d'analyser la lettre et l'esprit de la *Loi sur la Régie de l'énergie*.

Afin de voir s'il est correct – comme nous le soutenons – de dire que la Régie peut, et devrait, procéder à une allocation des coûts par fonction, il importe d'abord d'analyser les dispositions de la *Loi sur la Régie de l'énergie* qui confèrent à celle-ci sa compétence en matière de fixation du tarif.

La disposition essentielle est l'article 49. Citons d'abord les paragraphes 1^o, 6^o, 7^o et 11^o du premier alinéa de l'article 49 :

« 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^o 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;

(...)

6^o 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^o s'assurer que les tarifs et autres conditions applicables à la prestation du service sont justes et raisonnables;

(...)

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. »

Le paragraphe 1^o confère à la Régie la tâche d'établir la base de tarification du transporteur d'électricité.

Ne voulant pas décrire les moyens d'accomplir cette tâche de façon trop limitative, le législateur précise que la Régie doit « notamment », c'est-à-dire, entre autres choses, tenir compte de la juste valeur des actifs qu'elle estime prudemment acquis et utilisés pour l'exploitation du réseau de transport d'électricité.

Le paragraphe 6^o oblige la Régie à tenir compte des coûts de service.

Le paragraphe 7^o oblige la Régie de s'assurer que le tarif et les autres conditions applicables à la prestation du service soient justes et raisonnables.

Cette dernière disposition est la clef de voûte du mandat confié à la Régie.

Nous faisons face à Hydro-Québec, une entreprise intégrée verticalement qui produit, transporte et distribue de l'électricité. Cette entreprise doit maintenant accepter que d'autres producteurs d'électricité puissent utiliser ses lignes de transport. Elle doit leur charger un prix. Peut-elle leur charger un prix qui soit différent de celui qu'elle se « charge » à elle-même dans son rôle de producteur d'électricité? Non, car cela serait discriminatoire et un tarif discriminatoire ne peut pas être juste et raisonnable

N'oublions pas qu'Hydro-Québec est comme une tirelire avec trois fentes, celle de gauche s'appelle « Production », celle du centre est le « Transport » et celle de droite est la « Distribution ». Que l'argent pénètre dans la tirelire par la fente « Production », « Transport » ou « Distribution », cela est sans importance.

On sait qu'Hydro-Québec ne peut pas fixer d'autorité le prix du transport. Elle doit justifier ce prix. Cependant, que le prix soit élevé, exagéré pour le groupe Production ou le groupe Distribution, cela n'a pas tellement d'importance en ce qui la concerne car nous sommes en situation de vases communicants.

Si le prix est élevé, excessif pour le transport et que le groupe Production paie plus qu'il ne le devrait pour le transport, cela n'a pas d'importance car les revenus du groupe Transport seront augmentés d'autant et tout l'argent tombe dans la même tirelire.

La beauté d'un tel stratagème est qu'un prix de transport excessif fait obtenir des revenus monopolistiques à Hydro-Québec. Hydro-Québec abuse de son pouvoir de marché sur le marché des services de transport point à point en faisant payer aux autres producteurs un prix excessif.

Pourquoi la proposition d'Hydro-Québec est-elle excessive? En quoi est-elle discriminatoire? En quoi TransÉnergie favorise-t-elle le groupe Production?

Nous l'avons vu lors de la preuve, Hydro-Québec veut inclure dans sa base de tarification le prix de services qui ne sont pas utilisés par les usagers du service de transport point à point.

Enfin, le paragraphe 11^o du premier alinéa de l'article 49 oblige la Régie à utiliser la méthode de tarification dite du timbre-poste. Autrement dit, que l'on demeure à proximité d'un barrage, à Baie-Comeau, par exemple, on paiera le même prix pour l'électricité que si l'on demeure à Montréal ou à Gaspé.

Ces dispositions sont celles qui décrivent le processus par lequel la Régie doit arriver à fixer le tarif et les conditions applicables à la prestation du service. L'objectif fondamental de cet exercice est de fixer un prix et des conditions de service qui soient justes et raisonnables.

À la page 18, Hydro-Québec dit que « [L]e législateur n'a pas fixé de règles particulières pour Hydro-Québec, du seul fait que ce soit une société d'état. » Fort bien : nous tenons donc pour acquis qu'Hydro-Québec sera en accord total avec la proposition suivante : dans l'exercice de son mandat, la Régie ne doit pas fixer de règles particulières pour Hydro-Québec du seul fait qu'elle est une société d'État.

Dans cette perspective, il serait impensable que le tarif fixé par la Régie favorise le groupe production d'Hydro-Québec aux dépens d'un autre producteur. Un tel résultat

constituerait une violation de la pierre d'assise de la loi, que les tarifs soient justes et raisonnables.

S'il y avait un conflit d'interprétation entre la définition de réseau de transport d'électricité à l'article 2 de la loi et l'article 49, - et nous sommes d'avis qu'il n'y en a pas – celui-ci devrait être réglé en faveur de l'interprétation qui correspond à l'intention centrale du législateur, soit de conférer à une agence indépendante de régulation le pouvoir de fixer le tarif de transport de l'électricité de façon juste et raisonnable.

Hydro-Québec, à la page 19, jette de la confusion dans le dossier quand elle prétend qu'il ne peut y avoir deux bases de tarification, une pour le service intérieur et l'autre pour le service d'exportation.

Corrigeons d'abord une inexactitude flagrante. Hydro-Québec, paraphrasant la loi, dit qu'« [I]l y est précisé, tout d'abord, que la Régie fixe une seule base de tarification pour le transporteur d'électricité. »

L'adjectif « seule » ne se trouve pas dans la loi.

La loi permet-elle à la Régie de fixer une, deux ou trois bases de tarification?

À notre avis, la réponse est positive.

Il y a deux arguments de texte en faveur de cette solution.

D'abord, le mot « notamment » que l'on trouve à la fin du premier alinéa de l'article 49 de la loi. Manifestement, le législateur a voulu que les pouvoirs énumérés aux paragraphes 1^o à 11^o du premier alinéa ne soient pas considérés comme exhaustifs. Donc, la Régie a le pouvoir de fixer ou de modifier un tarif de transport, purement et simplement, tel que le prescrit le premier alinéa de l'article 49.

Un tel texte est assez large pour permettre à la Régie d'utiliser l'instrument d'une ou de plusieurs bases de tarification.

Deuxièmement, le troisième alinéa de l'article 49 prévoit que la Régie peut utiliser toute autre méthode qu'elle estime appropriée. Nous interprétons cette disposition à la lumière des deux alinéas précédents, et particulièrement le premier alinéa.

Le premier alinéa prévoit que la Régie, lorsqu'elle fixe ou modifie un tarif de transport d'électricité doit, entre autres choses, accomplir telle et telle tâche. Cela dit, en vue de ne pas limiter la marge de manœuvre de la Régie dans le choix des instruments, le législateur prend soin de souligner que celle-ci peut utiliser toute autre méthode qu'elle estime appropriée. Donc, la Régie, pour accomplir sa tâche, pourrait bien décider de fixer une, deux ou trois bases de tarification.

Ce point étant précisé, Énergie Nouveau-Brunswick ne soutient pas qu'il soit nécessaire d'établir deux bases de tarification.

Ce que nous plaidons, c'est que la définition de l'article 2 du réseau de transport d'électricité n'a aucune incidence sur l'allocation des coûts. C'est la tâche de la Régie, selon le paragraphe 6^o du premier alinéa de l'article 49, de tenir compte des coûts de service. Et c'est précisément l'absence d'une telle allocation des coûts par fonction qui rend le tarif proposé discriminatoire pour les utilisateurs du service de transport point à point.

Il est discriminatoire parce que le coût de plusieurs installations est compris dans le tarif du service de transport point à point, installations qui sont utilisées seulement par Hydro-Québec et qui ne le sont pas par les autres utilisateurs du service de transport point à point. Ces installations sont les transformateurs élévateurs, les transformateurs abaisseurs et les équipements de transport accessoires à la production et à la distribution.

Hydro-Québec soutient à la page 19 que l'établissement de groupes d'actifs ou « pools of assets » dédiés à un service particulier et dont les coûts ne seraient attribués qu'à un seul client serait non approprié et reviendrait à faire indirectement ce qui n'apparaît pas permis par la *Loi sur la Régie de l'énergie*.

Pour les mêmes motifs que ceux mentionnés plus haut, nous soutenons que la compétence de la Régie, dans le choix des instruments nécessaires à l'accomplissement de sa tâche, est très large. Le législateur s'est donné la peine de le dire à deux reprises et, par conséquent, nous croyons que la Régie a tout à fait le pouvoir d'établir un groupe d'actifs dédiés à un service particulier.

Au troisième paragraphe de la page 19, Hydro-Québec propose son interprétation du paragraphe 11^o du premier alinéa de l'article 49 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*.

Avec tous les égards, ce que cette disposition veut dire, c'est que dans l'éventail des moyens à la disposition de la Régie, le législateur a voulu imposer un résultat précis, soit que le prix de l'électricité soit le même pour tous les Québécois. Autrement dit, une personne qui demeure par exemple à Baie-Comeau, à proximité d'une centrale, ne devra pas pouvoir payer son électricité moins cher qu'une autre qui réside à Gaspé ou à Montréal.

C'est pour cela qu'on parle d'un tarif timbre-poste, à l'image du timbre de la lettre de première classe qui est le même, que la lettre soit envoyée dans la même ville ou dans une autre ville, plus éloignée.

Hydro-Québec prétend que le paragraphe 11^o du premier alinéa de l'article 49 introduit deux principes, à savoir :

- (a) que la tarification du transport de l'électricité doit être uniforme territorialement, sur l'ensemble du Québec;
- (b) et que celle-ci doit également être uniforme sur l'ensemble du réseau de transport.

Pourtant, un simple examen du texte révèle que cette distinction, cette nuance entre d'une part, l'ensemble du territoire québécois et, d'autre part, l'ensemble du réseau de transport, n'existe pas.

Examinons encore une fois le texte du paragraphe 11^o du premier alinéa de l'article 49 :

« 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 :

(...)

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. »

Ce qui est clair, sur le plan du texte, c'est que l'on ne parle pas de l'ensemble du territoire du Québec; on parle de l'ensemble du réseau de transport d'électricité.

Cela dit, comment doit-on interpréter ce choix politique du législateur?

Avec tous les égards, nous croyons que cela veut dire que, toute étendue que soit la compétence de la Régie quand il s'agit de fixer les tarifs, il y a une option qui n'est pas sur la table; cette option, c'est celle de fixer un tarif « zonal », c'est-à-dire que si vous habitez à proximité d'une centrale – et donc que les coûts de transport sont moins élevés – vous paierez moins que si vous habitez très loin d'une centrale.

À notre avis, c'est tout ce que cela veut dire. Il ne faut pas, comme le fait Hydro-Québec au début de la page 20, conclure que la tarification doit être « basée sur les coûts moyens de “l'ensemble du réseau de transport” ». ».

Le législateur, obéissant à une préoccupation d'ordre politique – les Québécois, où qu'ils demeurent, paieront le même prix pour l'électricité – a décidé d'enlever à la Régie l'option de la tarification zonale. C'est tout.

Le législateur n'a pas décidé qu'il y aurait une base de tarification unique pour Hydro-Québec; sur ce plan, la Régie conserve sa pleine marge de manœuvre : elle peut, si elle le veut, établir une, deux ou trois bases de tarification. Mais, soulignons-le, ce n'est pas ce que nous proposons.

Nous plaidons que la proposition d'Hydro-Québec concernant le tarif pour le service de transport point à point est incompatible avec le principe de l'ouverture des marchés

dans le Nord-est de l'Amérique du Nord. Plus précisément, le tarif pour le transit d'importation, d'exportation et inter-réseaux est si élevé, qu'il décourage Énergie Nouveau-Brunswick d'utiliser les services de TransÉnergie. Ce tarif est excessivement et artificiellement élevé parce qu'Hydro-Québec inclut dans sa base de tarification des installations qui ne devraient pas s'y trouver, les transformateurs abaisseurs, les transformateurs élévateurs et les équipements de transport accessoires à la production et à la distribution.

Ce que nous plaidons, c'est que, même si le réseau de transport d'électricité est défini largement, cela n'est pas significatif pour les fins de l'allocation des coûts et de la fixation du tarif. Ce qui est important, c'est de fixer un tarif qui soit juste et raisonnable et cela signifie que le tarif doit permettre l'émergence d'un véritable marché sur le marché de gros de l'électricité dans la région du Nord-est.

Hydro-Québec plaide à la page 20 que «[L']action du législateur dans le Projet de loi 116 doit être considérée dans son ensemble et interprétée comme un tout ».

Hydro-Québec ajoute que le législateur a imposé une base de tarification unique; nous venons de voir que cette affirmation n'est pas exacte.

Puis, Hydro-Québec ajoute que le législateur a imposé une tarification timbre-poste; nous venons également de voir comment il fallait, selon nous, interpréter et appliquer le paragraphe 11^o du premier alinéa de l'article 49.

Hydro-Québec ajoute ensuite que le législateur a imposé des « règles précises pour l'établissement des tarifs du distributeur ».

Le fait que les règles soient précises ou non pour la distribution n'est pas pertinent pour nos fins. Il en va de même pour l'argument d'Hydro-Québec concernant le coût de fourniture de l'électricité patrimoniale. Hydro-Québec soutient que le « législateur n'a prévu que la possibilité que le gouvernement puisse diminuer le coût de fourniture de l'électricité patrimoniale, 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. »

La réponse à cela est très simple : nous traitons ici d'une seule question, celle de la détermination du prix du transport : le tarif proposé par Hydro-Québec est-il discriminatoire?

Si ce tarif est excessif, cela ne veut pas nécessairement dire que les revenus excessifs non gagnés devront être récupérés par le groupe production d'Hydro-Québec. Au lieu de faire un profit à une telle hauteur, Hydro-Québec fera un profit différent, qui ne sera pas nécessairement moindre étant donné que l'utilisation accrue du réseau de transport lui sera fort probablement plus profitable.

En d'autres mots, si le tarif proposé est réduit de façon à enlever ses aspects discriminatoires, il y aura fort probablement un accroissement de l'utilisation et celui-ci aura pour effet de compenser la perte due à la réduction et peut-être même la dépasser.

Aux pages 20 à 22, Hydro-Québec parle du nouvel article 164.1 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, mais, sauf erreur de notre part, ne tire aucun argument de cette discussion.

Énergie Nouveau-Brunswick ne conteste pas le fait que les éléments d'actif du réseau de transport doivent être réputés prudemment acquis et utiles pour l'exploitation du réseau.

Avec tous les égards, les questions essentielles sont celles-ci :

- 1) Quel est le service fourni par ces éléments d'actifs?
- 2) Quelles sont les personnes qui utilisent ces services?

Autrement dit, le tarif proposé par Hydro-Québec est-il juste et raisonnable? Nous soutenons qu'il ne l'est pas parce qu'il est discriminatoire.

Aux pages 22 à 24, Hydro-Québec parle du texte du nouvel article 5 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*.

Nous sommes en accord avec la position d'Hydro-Québec, particulièrement la conclusion de son analyse que l'on trouve au second paragraphe de la page 24, soit que la Régie, quand elle fixe les tarifs de transport, « ne devrait avoir égard qu'aux [autres] éléments prévus à l'article 49 de la *Loi sur la Régie*. »

Aux pages 24 à 27, Hydro-Québec traite des nouveaux articles 72 et 73, ainsi que du paragraphe 3^o du deuxième alinéa de l'article 74.1. Sur ce point nous n'exprimons pas de position.

Enfin, aux pages 27 et 28, Hydro-Québec traite des nouveaux articles 52.1, 52.2 et 52.3 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*. Nous n'exprimons pas de position non plus sur ce point.

III. DEMANDES ET ARGUMENTATION (page 29)

THÈME 1 : CONTEXTE (pages 29 à 51)

1.1 Le modèle TransÉnergie (pages 29 à 33)

À la deuxième puce de la page 29, Hydro-Québec allègue ce qui suit :

- « 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 F.E.R.C. en matière d'obligation de réciprocité d'accès. »

Nous contestons cette affirmation.

La quantité minuscule des transactions sur le réseau point à point depuis 1997 est un indice probant du fait que le prix est trop élevé et qu'il empêche la formation d'un véritable marché sur le marché de gros de l'électricité.

À la dernière puce de la page 33, Hydro-Québec affirme :

- « Enfin, TransÉnergie suit avec attention l'évolution des différents autres modèles préconisés par l'industrie, notamment en Amérique du Nord, 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. »

Nous contestons cette affirmation.

La présente demande d'Hydro-Québec est une preuve du fait que TransÉnergie favorise le groupe production d'Hydro-Québec aux dépens des tiers qui voudraient utiliser son réseau. Si la requête d'Hydro-Québec est acceptée telle quelle, le marché demeurera fort probablement aussi anémique qu'il l'a été depuis 1997.

1.2 La séparation fonctionnelle (pages 33 à 39)

Énergie Nouveau-Brunswick n'a pas de difficulté avec la séparation fonctionnelle.

Les difficultés que nous avons avec la proposition tarifaire d'Hydro-Québec portent sur la structure du tarif et le coût.

À la page 37, à la troisième puce, Hydro-Québec écrit ceci :

- « Depuis, cette licence (la licence de H.Q. Energy Services (U.S.) Inc.) n'a pas été révoquée et aucune plainte n'a été formulée à la Régie ou à la F.E.R.C. »

Nous voulons simplement rappeler que Enron a déposé une plainte contre H.Q. Energy Services (U.S.) Inc., tel que la preuve l'a démontré lors de l'audition.

Soulignons qu'Énergie Nouveau-Brunswick n'a pas comparu devant la F.E.R.C. au soutien d'Enron.

Énergie Nouveau-Brunswick a tenté de régler les difficultés qu'elle avait avec Hydro-Québec par la voie de la négociation, mais constatant qu'Hydro-Québec n'était pas réellement intéressée à un règlement négocié, elle a dû se résoudre à faire la présente intervention devant la Régie pour protester contre le traitement discriminatoire dont elle est l'objet.

1.3 Les indicateurs de performance (pages 39 à 51)

Nous n'avons pas de représentations à faire sur ce point.

THÈME 5 : TARIFICATION DE TRANSPORT (pages 125 à 162)

5.1 Établissement des tarifs de transport (pages 125 à 141)

5.1.1 Tarification uniforme (pages 125 à 135)

La demande du transporteur (page 125)

TransÉnergie demande de maintenir l'application d'un tarif de transport de type timbre-poste établi à partir d'un seul coût de service pour l'ensemble du réseau de transport.

Nous sommes en accord avec la première partie de cette demande, soit celle portant sur le tarif de type timbre-poste.

Quant à la seconde partie, celle où Hydro-Québec demande que le tarif soit « établi à partir d'un seul coût de service pour l'ensemble du réseau », nous rappelons que, selon notre interprétation de la loi, la Régie peut, et selon nos prétentions, devrait, établir un tarif basé sur le coût de service pour la charge locale, le service de transport en réseau intégré et le service de transport point à point.

Argumentaire (pages 125 à 135)

Nous sommes d'accord avec la proposition d'Hydro-Québec selon laquelle le tarif fixé par la Régie doit respecter le principe de l'uniformité territoriale.

L'article 49 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* confère à la Régie une large discrétion lorsqu'il s'agit de fixer ou de modifier le tarif du transport de l'électricité.

Examinons comment le législateur s'exprime.

Au premier alinéa de l'article 49, le législateur prend soin d'utiliser des expressions à horizons ouverts (open-ended) :

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

Soulignons l'emploi du mot « notamment » qui indique que l'énumération qui suit n'est pas exhaustive.

Voyons maintenant comment le législateur s'exprime dans les paragraphes du premier alinéa :

« 49. Lorsqu'elle fixe ou modifie un tarif de transport d'électricité ..., la Régie doit notamment : (nos italiques)

- 1° *établir* la base de tarification du transporteur d'électricité ...
 - 2° *déterminer* les montants globaux des dépenses qu'elle juge nécessaires pour assumer le coût de la prestation du service;
 - 3° *permettre* un rendement raisonnable sur la base de tarification;
 - 4° *favoriser* des mesures ou des mécanismes incitatifs afin de favoriser la performance du transporteur d'électricité ...
 - 5° *s'assurer* du respect des ratios financiers;
 - 6° *tenir compte* des coûts de service, des risques inhérents à chaque catégorie de consommateurs;
 - 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. »

Examinons ces différents paragraphes sous l'angle suivant : quelle est la marge de discrétion confiée à la Régie?

S'agit-il d'un cas où le législateur entend conférer à cette agence une autonomie décisionnelle la plus large possible?

S'agit-il plutôt d'un cas où le législateur entend s'assurer que la Régie utilisera ses pouvoirs en vue d'atteindre un objectif précis?

Il y a des cas où le législateur, manifestement, veut que la Régie exerce ses pouvoirs d'une façon bien précise, où le résultat est déjà indiqué.

Au paragraphe 5°, le législateur prescrit que la Régie doit *s'assurer* du respect des ratios financiers; au paragraphe 6°, il prescrit que la Régie doit *s'assurer* que les tarifs et autres conditions applicables à la prestation du service sont justes et raisonnables.

À notre avis, quand le législateur utilise un verbe tel que « *s'assurer* », il entend que la Régie fasse en sorte d'arriver au résultat indiqué. Il en est de même, croyons-nous, pour un verbe tel que « *maintenir* » que l'on trouve au paragraphe 11°. Quelle que soit la discrétion de la Régie, la décision doit contenir les trois éléments suivants :

- les ratios financiers doivent être respectés;
 - le tarif et les autres conditions de service doivent être justes et raisonnables;
 - le tarif fixé doit être du type timbre-poste.
-

Les autres obligations de la Régie sont exprimées de façon qui met davantage l'accent sur son autonomie décisionnelle, sur la plénitude de ses pouvoirs.

Citons par exemple les paragraphes 6^o, 8^o, 9^o et 10^o du premier alinéa de l'article 49 :

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

6^o *tenir compte* des coûts de service ...

8^o *tenir compte* des prévisions de vente;

9^o *tenir compte* de la qualité de la prestation du service;

10^o *tenir compte* des préoccupations économiques, sociales et environnementales que peut lui indiquer le gouvernement par décret; »

Ces obligations de la Régie sont plus de nature procédurale. Il incombe à la Régie, dans le cadre de son processus de prise de décision, de prendre en considération certains éléments, tels les coûts de service, les prévisions de vente, etc., mais le législateur ne dit rien sur la pondération entre ces différents éléments. La marge de manœuvre de la Régie, sur ces points, est plus large; son autonomie décisionnelle est plus forte.

Les autres paragraphes du premier alinéa de l'article 49 expriment à peu près de la même façon le fait que la Régie jouit d'une forte autonomie décisionnelle.

Par exemple, au paragraphe 1^o, le législateur dit que la Régie doit *établir* la base de tarification du transporteur; au paragraphe 2^o, on lit qu'elle doit *déterminer* les montants globaux des dépenses qu'elle juge nécessaires pour assumer le coût de la prestation du service; au paragraphe 3^o, on lit que la Régie doit *permettre* un rendement raisonnable sur la base de tarification.

Toutes ces expressions, à notre avis, mettent l'accent sur l'autonomie décisionnelle de la Régie.

Résumons-nous.

Quand le législateur a conféré des pouvoirs à la Régie, il s'est, généralement, exprimé de façon large, se fiant à l'expertise de la Régie et mettant l'accent sur son autonomie décisionnelle.

Par contre, dans des cas exceptionnels, il a voulu que la décision de la Régie, sur un point particulier, aille dans une direction précise.

Sur la question du mode de tarification, le législateur a voulu écarter la possibilité de la tarification zonale et s'est prononcé en faveur d'une méthode précise, celle de la tarification du type timbre-poste.

Nous sommes donc en accord pour l'essentiel avec ce que dit Hydro-Québec à ce propos.

Comprenons bien cependant que nous ne sommes pas complètement en accord avec l'argumentation d'Hydro-Québec parce que, à notre avis, celle-ci interprète de façon erronée le paragraphe 11^o du premier alinéa de l'article 49. Elle lui fait dire ce qu'il ne dit pas. Cette disposition ne parle que du principe de l'uniformité territoriale; il ne traite pas de la base de tarification.

À la page 126, à la deuxième phrase de la première puce, Hydro-Québec écrit :

« Elle (la proposition tarifaire) est de plus conforme à la pratique tarifaire généralement utilisée par les transporteurs en Amérique du Nord. »

À la même page 126, à la deuxième puce, après avoir cité un extrait du témoignage du docteur Ren Orans, Hydro-Québec écrit :

« ... elle (la proposition tarifaire) respecte les principes mis de l'avant par la F.E.R.C. pour la tarification du transport. »

Nous sommes en désaccord avec ces affirmations.

Il est vrai qu'à certains égards le tarif d'Hydro-Québec correspond à la pratique tarifaire généralement utilisée par les transporteurs en Amérique du Nord et avec les principes mis de l'avant par la F.E.R.C.

La tarification selon le modèle timbre-poste en est un exemple. Le fait donc de proposer un tarif de ce type ne suscitera pas de controverse.

Par contre, ce qui fera sourciller plusieurs personnes, c'est le fait d'inclure dans la base de tarification les coûts d'éléments d'actifs qui ne sont pas utilisés ni utiles à une catégorie de clients.

Qui plus est, le fait d'inclure de tels éléments d'actifs dans la base de tarification est en contradiction directe avec la pratique généralement utilisée par les transporteurs en Amérique du Nord et avec les principes de la F.E.R.C.

Ces quatre catégories d'éléments d'actifs sont les suivants :

- Transformateurs éleveurs
- Transformateurs abaisseurs
- Les équipements de transport accessoires à la production (GRTA)
- Les équipements de transport accessoires à la distribution (DRTA)

Examinons chacun de ces éléments d'actifs en détail.

- Les transformateurs éleveurs

Les transformateurs éleveurs ont pour unique fonction de transformer l'électricité d'un voltage bas à un voltage plus élevé, du voltage bas au sortir des centrales de production au voltage plus élevé pour le transport.

Le voltage plus élevé du réseau de transport permet d'acheminer l'électricité de façon à réduire les pertes. Cette réduction des pertes reliée au transport à un haut voltage bénéficie à tous les utilisateurs du réseau de transport.

La pratique courante en Amérique du Nord consiste à allouer les coûts des transformateurs élévateurs à la fonction production et de les charger directement au producteur qui est relié au réseau.

Le coût des transformateurs élévateurs est exclu des tarifs de transport applicables aux utilisateurs du service de transport point à point pour la bonne et simple raison que les utilisateurs de ce service livrent leur électricité à un haut voltage, qu'ils n'utilisent donc pas les transformateurs élévateurs.

Comme monsieur William Marshall l'a dit dans son témoignage, la pratique qui consiste à inclure le coût des transformateurs élévateurs dans le tarif du service de transport point à point est discriminatoire vis-à-vis des producteurs privés ou des producteurs publics qui n'appartiennent pas à la même entreprise intégrée verticalement. Monsieur Marshall ajoute que cette pratique est discriminatoire envers les utilisateurs du service de transport point à point parce que ceux-ci se trouvent alors à subventionner le coût des transformateurs élévateurs d'Hydro-Québec. Voir NBP-1, Written Testimony of Mr. William Marshall, NB Power, pages 7 à 9, Questions 22 à 30.

Le fait est que cette pratique d'Hydro-Québec n'est pas conforme aux principes de la F.E.R.C.

Il y a trois décisions de la F.E.R.C. qui méritent d'être citées à cet égard :

- *Consumers Energy Co.*, 86 FERC 63,004
- *Kentucky Utilities Co.*, 85 FERC 61,274
- *Maine Public Service Co.*, 85 FERC 61,412

Énergie Nouveau-Brunswick a déposé en preuve un extrait de la décision de la FERC dans l'affaire *Consumers Energy Co.* Voir NBP-2, Response to Question 2 of the Régie concerning NBP-1, aux pages 4 et 5. Nous reprenons ici cette citation qui indique que la F.E.R.C. a changé sa position par rapport à l'allocation des transformateurs élévateurs :

« ... much has changed since it had decided the line of cases where the cost of GSUs were included in basic transmission rates ... the costs of a GSU transformer should be directly assigned to its generating unit ... GSU transformers should be removed from the transmission rate base. »

Dans l'affaire *Kentucky Utilities Co.*, la F.E.R.C. écrit, à la page 13 :

« Most importantly in Order 888, we required the unbundling of transmission and wholesale generation services. We believe it is appropriate to re-examine our policy on the functionalization and the recovery of the costs associated with GSUs to ensure that unbundled services customers are paying only their appropriate share of the costs of services which they use ... we find a more accurate method of cost recovery is to directly assign the costs of each GSU transformer to the generator to which it is connected. »

Hydro-Québec a reconnu qu'elle connaissait ces décisions de la F.E.R.C., mais qu'elle a choisi de les ignorer en faveur d'autres considérations dans la conception du tarif.

Le raisonnement d'Hydro-Québec pour écarter ces décisions de la F.E.R.C. est qu'elle ne peut suivre chacune des révisions que fait la F.E.R.C. dans ses pratiques. Voir témoignage de monsieur Albert Chéhadé, 17 mai 2001, Volume 21, pages 30 à 33.

Un autre argument avancé par Hydro-Québec est que le tarif a dû être jugé suffisamment conforme en 1997 par la F.E.R.C. puisqu'elle a délivré le permis de négociant sur le marché de gros à H.Q. Energy Services (U.S.) Inc. et, par voie de conséquence, il ne serait pas nécessaire de le modifier. Voir le témoignage de monsieur Jacques Régis, 10 avril 2001, Volume 6, page 95, Question 134.

Selon notre compréhension, la F.E.R.C. n'a jamais examiné ou approuvé le tarif de transport d'Hydro-Québec; elle a seulement approuvé les modalités de service telles qu'indiquées dans le tarif.

La F.E.R.C. tenait manifestement pour acquis que c'était le rôle de son agence sœur, la Régie de l'énergie, de fixer les tarifs.

De plus, la F.E.R.C. devait manifestement tenir pour acquis – puisque c'est ce que les avocats d'H.Q. Energy Services (U.S.) Inc. lui ont représenté – que la Régie jouerait son rôle d'approbation des tarifs en suivant les exigences de l'ordonnance 888 et ses principes de fixation des tarifs. Voir la pièce RENCREQ-13.

Rappelons qu'il ne s'agit pas ici d'un sujet de peu d'importance sur le plan pécuniaire. Les coûts reliés aux GSUs, dans la pièce HQT-10, document 2, sous le titre « postes de départ » représentant 153 000 000 \$ sur les 2 674 000 000 \$ dans la base de tarification.

La Colombie-Britannique, la Saskatchewan, le Manitoba et l'Ontario agissent conformément aux principes de la F.E.R.C. et allouent les coûts des transformateurs élévateurs à la fonction production. Voir à cet effet la pièce NBP-7, « Survey of Cost Allocation by Function in Various Regulatory Jurisdiction »; la pièce NBP-2, aux pages 6 et 7, « Response to Question 3 of the Régie »; voir également la pièce NBP-9, témoignage d'Énergie Nouveau-Brunswick, 25 mai 2001, à la page 38, « allocation des coûts par fonction »; et voir le témoignage de monsieur William Marshall, 25 mai 2001, Volume 26 des transcriptions, aux pages 40 et 41.

Pour sa part, Énergie Nouveau-Brunswick entend faire de même lors de la prochaine révision de son tarif.

En Alberta, approximativement la moitié des coûts des GSU est allouée à la production.

Hydro-Québec a reconnu l'exactitude de ces approches. Voir HQT-10, document 1.7.1, « réponse d'Hydro-Québec à l'engagement 53 ».

Donc, malgré l'affirmation d'Hydro-Québec qu'elle suit les principes de la F.E.R.C. et les pratiques nord-américaines, le fait est que les transformateurs élévateurs ont été inclus dans la base de tarification pour tous les utilisateurs du réseau de transport.

Cela est manifestement incompatible avec les pratiques nord-américaines et avec les principes de la F.E.R.C. en matière de tarification. Il en résulte que les tarifs proposés favorisent Hydro-Québec Production puisque les utilisateurs du réseau de transport

point à point paient pour des coûts qui devraient être assumés par Hydro-Québec Production.

- Les équipements de transport accessoires à la production (GRTA)

Nous traiterons maintenant des GRTA. Ceux-ci sont des éléments du réseau de transport qui sont d'abord et avant tout utilisés et utiles pour les installations de production, pour que celles-ci puissent livrer l'électricité dans le réseau principal.

Ces éléments n'auraient pas été construits si ce n'était de la nécessité de relier les centrales de production au réseau principal de transport. Une ligne de transport qui est construite pour relier une centrale de production éloignée à un réseau principal de transport est un exemple de GRTA.

Certains GRTA sont plus difficiles à catégoriser quand ils sont eux-mêmes intégrés au réseau principal de transport et, donc, fournissant à un certain niveau un bénéfice qui n'est pas uniquement relié à la production.

Plusieurs compagnies ont répondu au défi d'identifier ces éléments, sous la pression des intervenants et des agences de régulation.

Les installations de production d'Hydro-Québec sont très importantes, sont situées loin au nord du Québec et les coûts des installations qui relient la production au réseau principal de transport sont eux-mêmes très importants.

Si l'on doit assigner les coûts des GRTA à la fonction transport, on se trouve par le fait même à hausser à un niveau excessif le coût du service de transport point à point, et cela pour des personnes qui n'utilisent pas les GRTA. Une telle action est discriminatoire.

Les systèmes qui ressemblent le plus au système québécois sont ceux du Manitoba et de la Colombie-Britannique.

Soulignons qu'Hydro-Québec reconnaît la similitude de ces systèmes avec le sien.

L'agence de régulation de l'énergie de la Colombie-Britannique, la British Columbia Public Utilities Commission, a décidé que les GRTA devaient être alloués à la fonction production. Voir la pièce NBP-1, Testimony of Mr. William Marshall, Response to question 34, page 9; voir également la pièce Coalition-5, document 2, Response to questions 9 and 10 from The Régie, pages 4 à 7; voir également la pièce NBP-2, pages 6 et 7, Response to question 3 from the Régie; voir également le témoignage de monsieur William Marshall, 25 mai 2001, Volume 26, pages 33 et 34.

Au Manitoba, la ligne HVDC qui relie les centrales de production dans le nord aux centres de consommation dans le sud a été allouée à la fonction production.

Hydro-Québec est la seule entreprise d'utilité publique du Canada ayant des installations considérables de production qui n'alloue aucune partie des coûts des GRTA à la fonction production.

- Les transformateurs abaisseurs

En troisième lieu, nous parlerons des transformateurs abaisseurs. Hydro-Québec a inclus la totalité des coûts des transformateurs abaisseurs dans la base de tarification pour la détermination du tarif pour le service de transport point à point. Cela est contraire aux pratiques nord-américaines et aux principes de la F.E.R.C.

Voir la pièce NBP-1, Written testimony of Mr. William Marshall, page 5, Q13-14; voir également la pièce NBP-2, pages 2 et 3, Response to question 1 of the Régie; voir également la pièce NBP-7, Survey of Cost Allocation by Function in Various Regulatory Jurisdictions.

La raison pour laquelle les autres provinces canadiennes et les États-Unis n'incluent pas les coûts des transformateurs abaisseurs pour les fins du tarif pour le service de transport point à point est tout simplement que ces transformateurs sont utilisés par la charge à laquelle ils sont reliés et que ces coûts doivent donc être assumés par ces clients.

Hydro-Québec accepte que les clients de TransÉnergie, autre qu'Hydro-Québec Distribution, paient le tarif pour le coût des transformateurs abaisseurs qui desservent Hydro-Québec Distribution. Voir témoignage de monsieur Albert Chéhadé, 15 mai 2001, Volume 20, page 52, Question 109.

Le fait d'inclure le coût des transformateurs abaisseurs dans la base de tarification pour le service de transport point à point constitue un traitement préférentiel pour les clients de la charge locale d'Hydro-Québec au détriment des clients du service de transport point à point.

Les coûts supplémentaires assumés par les clients du service de transport point à point sont significatifs étant donné que les transformateurs abaisseurs (HT/MT transformateur dans la pièce HQT-10, document 2) représentant 260 000 000 \$ des revenus totaux requis par Hydro-Québec.

Hydro-Québec soutient que ces équipements ont été conçus comme partie intégrante du réseau de transport et qu'ils contribuent à la fiabilité du réseau. Énergie Nouveau-Brunswick peut concevoir que ces équipements ont été conçus comme faisant partie du réseau mais, cela dit, le fait demeure qu'ils ne sont pas utilisés par tous les utilisateurs du réseau de transport point à point.

Ces équipements ne contribuent pas de façon significative à la fiabilité du réseau pris dans son ensemble; ce qu'ils font, c'est de faciliter l'acheminement fiable de l'électricité aux charges auxquelles ils sont reliés.

Si l'on veut se rafraîchir la mémoire à propos du rôle du transformateur abaisseur, nous vous renvoyons à la pièce NBP-9, témoignage d'Énergie Nouveau-Brunswick, aux pages 25 à 27, « Coût du service – raccordement à la distribution ». Voir également le témoignage de monsieur William Marshall, 25 mai 2001, Volume 26, pages 27 à 30.

Nous vous renvoyons également au contre-interrogatoire de monsieur Jean-Pierre Gingras, 14 juin 2001, Volume 31, aux pages 268 et 269 et à la page 272.

Les transformateurs abaisseurs acheminent l'électricité du réseau de transport au réseau de distribution; il est extrêmement rare qu'ils alimentent le réseau de transport et qu'ils soient utilisés par les clients du réseau de transport.

Hydro-Québec accepte le fait qu'elle n'exploite pas le réseau de distribution en parallèle avec les lignes de transport à haute tension. Voir contre-interrogatoire de monsieur Jean-Pierre Gingras, 14 juin 2001, Volume 31, pages 232 et 233.

Par conséquent, quand de l'électricité transite sur le réseau de transport d'Hydro-Québec en service point à point, il n'y a pas d'électricité qui passe dans les transformateurs abaisseurs.

Hydro-Québec prétend que certains condensateurs sont reliés au réseau de distribution pour contribuer au soutien de tension du réseau. Voir contre-interrogatoire de monsieur Jean-Pierre Gingras, 14 juin 2001, Volume 31, page 236, Question 337.

Cependant, même quand cela se produit, il n'y a pas de puissance réactive qui est acheminée dans le réseau de transport via les transformateurs abaisseurs.

Énergie Nouveau-Brunswick a démontré que les transformateurs abaisseurs ne sont pas utilisés par les clients du service de transport point à point et il semble bien que cette démonstration a été acceptée par les experts techniques d'Hydro-Québec. Malgré cela, Hydro-Québec n'a pas modifié sa demande afin d'exclure le coût des transformateurs abaisseurs pour le service de transport point à point.

- Les équipements de transport accessoires à la distribution

Nous parlerons finalement des équipements de transport accessoires à la distribution, les Distribution-Related Transmission Assets (DRTA).

Il s'agit des lignes de transport radiales, lignes qui sont exploitées dans le mode « normally open ». En tant que telles, elles ne font pas partie du réseau intégré. L'énergie qui transite dans ces équipements ne sont que la charge locale ou le réseau intégré.

Selon les principes généralement acceptés d'allocation des coûts en Amérique du Nord, le coût de ces installations est alloué aux charges qu'elles desservent.

Citons à cet égard la Pièce NBP-2, « Response to Question 1 of the Régie », pages 2 et 3 ; voir également la Pièce NBP-7, « Survey of Cost Allocation by Function in Various Regulatory Jurisdictions »; voir finalement le témoignage de monsieur William Marshall, 25 mai 2001, Volume 26, page 30.

Demande d'Énergie Nouveau-Brunswick

Énergie Nouveau-Brunswick soutient que le tarif proposé par Hydro-Québec pour le service de transport point à point devrait être basé sur le coût de fourniture de ce service. Cela est indispensable pour que les taux soient justes et raisonnables.

À cette fin, Énergie Nouveau-Brunswick demande à la Régie d'ordonner à Hydro-Québec de compléter une étude d'allocation des coûts par fonction et d'utiliser à cette fin les principes d'allocation des coûts discutés plus haut et de préparer un nouveau tarif basé sur les résultats de cette étude.

À titre subsidiaire, nous demandons à la Régie qu'elle ordonne à Hydro-Québec d'éliminer la discrimination dont elle est l'objet par le biais d'une politique de rabais.

Énergie Nouveau-Brunswick a également démontré qu'Hydro-Québec offre des rabais aux clients à l'intérieur du Québec si ceux-ci possèdent leurs propres transformateurs abaisseurs et équipements de transport accessoires à la distribution et s'ils reçoivent l'électricité au voltage de transport. Cela est la pratique normale dans l'industrie et il s'agit d'un cas d'application des principes généralement acceptés. Voir à cet égard la pièce NBP-1, « Written evidence of Mr. William Marshall », pages 5 et 6, Questions 16 à 18; voir également la pièce NBP-2, Réponse à la demande No. 1 de la Régie.

Énergie Nouveau-Brunswick soutient que des montants équivalant aux rabais devraient également être appliqués aux clients du service de transport point à point par application des principes de tarification étant donné que ces clients utilisent seulement

une partie du réseau de transport. Voir la pièce NBP-1, « Written evidence of Mr. William Marshall », page 6, Questions 19 à 21.

Hydro-Québec répond que les rabais de voltage selon le Règlement tarifaire 663 prévoient des taux pour les clients de charge locale d'Hydro-Québec Distribution et pas pour TransÉnergie. Ces rabais correspondent aux coûts élundés de ces installations; ils feront l'objet d'une prochaine audition de la Régie concernant les tarifs de distribution.

Dans la présente demande, Hydro-Québec propose une solution de rechange, le paiement d'une indemnité aux clients du service en réseau intégré qui reçoivent de l'électricité à un voltage élevé.

Hydro-Québec soutient que les clients du service de transport point à point ne devraient pas bénéficier de ces rabais parce qu'ils n'évitent pas des coûts à Hydro-Québec.

Ce qui a été démontré au-delà de tout doute, c'est que les clients du service de transport point à point n'utilisent pas les transformateurs abaisseurs.

Si Hydro-Québec n'avait pas de clients de charge locale et n'avait que des clients pour le service de transport point à point, il ne serait pas nécessaire d'avoir des transformateurs abaisseurs.

En toute logique, comme les clients de service de transport point à point n'ont pas besoin de tels transformateurs, cela n'a pas de sens de parler à leur endroit de « coûts évités ».

Pour un nouveau producteur privé qui voudrait se raccorder au réseau de transport, la proposition d'Hydro-Québec signifie qu'il aurait à payer le coût des transformateurs élévateurs et des équipements de transport accessoires à la production; par contre, Hydro-Québec lui verserait en guise de compensation une indemnité basée sur les coûts élundés. TransÉnergie n'est pas obligée de traiter ce producteur de la même façon que le groupe production d'Hydro-Québec.

Il n'y aurait pas de semblables paiements compensatoires pour une tierce partie utilisant le service de transport point à point et qui se raccorderait au réseau de

transport de TransÉnergie via ses propres installations d'interconnexion et cela, même si elle n'utiliserait pas les transformateurs élévateurs et les équipements de transport accessoires à la production d'Hydro-Québec ou d'autres producteurs privés.

Hydro-Québec reconnaît que les transformateurs élévateurs ne seraient pas utilisés par une tierce-partie. Voir le témoignage de monsieur Albert Chéhadé, 17 mai 2001, Volume 21, page 53, question 60.

Énergie Nouveau-Brunswick soutient que cela est discriminatoire pour les utilisateurs du service de transport point à point; nous proposons qu'il y ait soit des rabais soit des paiements compensatoires. Voir la pièce NBP-1, témoignage de monsieur William Marshall, page 9, questions 31 à 33.

Hydro-Québec soutient que les clients du service de transport point à point ne devraient pas recevoir de rabais parce qu'ils ne lui permettent pas d'éviter des coûts.

Prenons comme hypothèse qu'Hydro-Québec n'aurait aucune centrale de production, que toute l'électricité utilisée au Québec serait produite à l'extérieur, Hydro-Québec n'aurait pas besoin de transformateurs élévateurs ou d'équipements de transport accessoires à la production.

Par conséquent, les utilisateurs extérieurs du réseau de transport n'utilisent ni les GSU ni les GRTA; il n'est donc pas logique alors de parler de coûts évités à leur égard.

Les paragraphes 6^o et 7^o du premier alinéa de l'article 49 parlent du « coût de service » et d'un tarif « juste et raisonnable ».

S'il y a des rabais ou un paiement compensatoire pour les clients en charge locale, pour les clients du service en réseau intégré et pour les producteurs privés dans les circonstances que l'on vient de voir, il serait discriminatoire de ne pas avoir de semblables rabais ou des paiements compensatoires pour les clients du service de transport point à point.

Si la Régie n'accueille pas notre demande principale qu'Hydro-Québec entreprenne une étude d'allocation des coûts de service, à titre subsidiaire nous demandons qu'il y ait

une politique de rabais pour les clients du service de transport point à point sur la même base que pour la charge locale, le service de transport en réseau intégré et les producteurs privés.

De tels taux devraient être basés sur une étude détaillée du voltage à la réception et à la livraison.

Nous soulignons qu'une telle étude devrait être complétée dans un délai de six mois, être soumise à un processus de révision par les parties intéressées et être déposée à la Régie pour approbation.

En attendant, des rabais sur le voltage devraient être appliqués séparément au point de livraison et au point de réception pour toutes les transactions pour le service de transport point à point.

Ces rabais intérimaires devraient être équivalents aux paiements compensatoires proposés par Hydro-Québec à la pièce HQT-10, Document 1, page 43; ils devraient cependant être exprimés en dollars par kilowatt par année.

Hydro-Québec accepte que ces paiements puissent prendre la forme d'une annuité en dollars par kilowatt par année et qu'ils soient de 95 \$ par kilowatt.

Pour les voltages supérieurs à 120kV, cela voudrait dire 13,63\$/kw-année. Voir le témoignage de monsieur Albert Chéhadé, 17 mai 2001, Volume 21, pages 69 à 71, Questions 92 à 99.

Sur cette base, les équivalents des rabais annuels seraient les suivants :

<u>Tension nominale</u>	<u>Rabais</u>
< 44kV	5,02 \$ / kV-année
44kV à 120kV	7,89 \$ / kV-année
> 120kV	13,63 \$ / kV-année

- Comparaison avec le secteur gazier

Aux pages 126 à 128, Hydro-Québec fait une comparaison entre sa proposition tarifaire et la situation tarifaire dans le secteur gazier. L'objet de cette comparaison est de justifier la tarification selon le modèle timbre-poste.

L'industrie du gaz ne fonctionne pas avec un tarif timbre-poste pour la totalité du système.

Les compagnies de pipeline utilisent généralement un système hybride, tarification zonale et timbre-poste à la fois. Seulement la partie de la canalisation principale de transport est allouée au tarif timbre-poste. Les installations de collecte du gaz naturel sont payées par les producteurs de gaz naturel qui livrent leur produit à la canalisation de transport principale.

C'est la situation pour Maritimes and Northeast Pipeline. Voir la pièce NBP-1, Evidence of Mr. William Marshall, pages 9 et 10, Question 35.

Cette pratique d'allouer le coût des installations de collecte du gaz naturel aux producteurs est analogue à l'allocation des coûts des transformateurs élévateurs et des équipements de transport accessoires à la production. Il s'agit, dans les deux cas, d'une simple application des principes tarifaires.

À la page 130, Hydro-Québec s'attaque à l'idée de la fonctionnalisation des éléments d'actifs du réseau de transport. Si l'on résume ce que dit Hydro-Québec, c'est que l'on ne devrait pas fonctionnaliser les coûts du réseau parce que, premièrement, cela ne refléterait pas « *la nature du réseau* », deuxièmement, parce que cela aurait comme résultat un « *accroissement des coûts, etc.* », troisièmement, parce que cela poserait des problèmes d'identification et de définition.

Avec tous les égards, ces arguments ont peu de valeur et devraient être écartés.

Parlons d'abord de l'argument du « réseau intégré ». Le fait qu'un réseau d'électricité soit intégré n'est pas une caractéristique du réseau de transport de TransÉnergie. Tous

les systèmes électriques sont exploités en réseau intégré en raison de la nature même de l'électricité. L'électricité voyage à la vitesse de la lumière, ce qui a pour conséquence qu'il faut équilibrer constamment la production et la charge. Pour que le système fonctionne bien, il faut que l'exploitant puisse le contrôler dans sa totalité. Cela n'a rien à voir avec la façon de concevoir un tarif de transport.

Parlons maintenant de l'accroissement des coûts.

Rien ne prouve qu'une fonctionnalisation des coûts aurait pour résultat une augmentation des coûts pour la clientèle existante. Tout au contraire, un prix juste et raisonnable pour le service de transport point à point créerait un marché viable et dynamique au lieu du marché anémique que nous connaissons actuellement.

Parlons finalement des problèmes d'identification et de définition.

Nous comprenons qu'Hydro-Québec voudrait que le tarif soit « simple » et que l'allocation des coûts par fonction présente des difficultés.

Tous les gens voudraient que leur travail soit simple, particulièrement si cela peut en même temps rendre leur travail rentable.

Cela dit, les systèmes électriques sont complexes et la tâche qui incombe à la Régie – celle de fixer un tarif à la place du marché – n'est pas simple. La tâche de la Régie est de s'assurer que le tarif et les autres conditions de prestation de services soient justes et raisonnables, que toute discrimination soit exclue.

L'objectif de simplicité, tout désirable soit-il, ne fait pas partie des objectifs que le législateur a prescrits.

Hydro-Québec plaide aux pages 130 à 133 qu'il serait difficile de fonctionnaliser les coûts des transformateurs élévateurs, des postes convertisseurs qui fournissent une interconnexion avec les réseaux voisins et de la ligne à courant continu Radisson-Nicolet-Des Cantons.

Parlons d'abord des postes éleveurs. Hydro-Québec plaide que les postes éleveurs contribuent à l'efficacité du réseau pour tous les utilisateurs parce qu'ils aident à réduire les pertes. Tel n'est pas le cas. Les pertes sont en fonction du voltage, de la grosseur des conducteurs et de la quantité d'électricité. Les postes éleveurs doivent relier la production au système pour acheminer l'électricité qui appartient à tel ou tel producteur. Les pertes dans la transformation devraient être la responsabilité de chaque producteur. Les postes éleveurs sont faciles à identifier, tel que l'admet Hydro-Québec. Voir témoignage de monsieur Albert Chéhadé, notes sténographiques, 15 mai 2001, Volume 20, page 55.

Nous parlerons maintenant des postes convertisseurs. Le réseau d'Hydro-Québec est relié à d'autres réseaux, ceux de New York, de la Nouvelle-Angleterre, du Nouveau-Brunswick et, bientôt, de l'Ontario.

La question de déterminer les coûts de ces installations n'est pas problématique. Ce qui fait difficulté, c'est d'allouer ces coûts aux différentes catégories de clients.

Les postes convertisseurs ajoutent un élément de fiabilité à la charge locale et aux clients du service de transport en réseau intégré. Ils favorisent également les importations et les exportations.

Parce que ces installations créent de la valeur pour toutes les catégories de clients, les coûts de ces installations sont la plupart du temps alloués au réseau de transport et sont supportés par tous les clients également.

À ce propos, il est intéressant de noter que Énergie Nouveau-Brunswick avait tenté dans son tarif « Out and Through Transmission Tariff » de séparer les coûts d'interconnexion dans une catégorie distincte et de facturer pour ce service en fonction de l'utilisation qui en était faite.

Cela a eu pour résultat un tarif plus élevé pour le service « Through » (deux interconnexions) que pour le service « Out » (une seule interconnexion).

Hydro-Québec a protesté que cela était discriminatoire. Voir témoignage de monsieur William Marshall, notes sténographiques, 25 mai 2001, Volume 26, pages 47 à 49.

Énergie Nouveau-Brunswick a accepté le point de vue d'Hydro-Québec et a réduit le service « Through » pour qu'il soit égal au service « Out ».

Il devrait donc s'ensuivre qu'une fonctionnalisation séparée des postes convertisseurs ne devrait pas être acceptable au Québec non plus.

La ligne à courant continu, selon Hydro-Québec, remplit de multiples fonctions.

Cette ligne, en réalité, sert à acheminer l'électricité produite dans le nord vers le sud. La pièce NBP-10, en rapport au Northeast Power Coordinating Council, indique que la ligne à courant continu entre Radisson et Nicolet peut seulement être utilisée comme redresseur. Hydro-Québec a confirmé que tel était le cas. Voir contre-interrogatoire de monsieur Jean-Pierre Gingras, 14 juin 2001, Volume 31, page 245.

Pour les mêmes motifs que ceux exposés précédemment, les coûts de la portion nord de la ligne, entre Radisson et Nicolet, devraient être alloués à la fonction production.

La portion de la ligne au sud de Nicolet peut être exploitée en différents modes; on peut s'en servir pour importer ou exporter de l'électricité. Cette ligne devrait être traitée de la même façon que les postes convertisseurs.

Au sud de Nicolet, les coûts devraient être supportés par le réseau de transport de façon égale entre les utilisateurs.

À la troisième puce de la page 133, Hydro-Québec parle de l'ordonnance 2000 de la F.E.R.C. et soutient que celle-ci « 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 ».

À la quatrième puce de la même page, Hydro-Québec soutient que la fonctionnalisation des actifs de transport créerait sur le territoire québécois un tel phénomène d'empilage

successif; cela aurait le même effet que si l'on segmentait le Québec en plusieurs zones géographiques.

Avec tous les égards, ce raisonnement manque de logique.

L'allocation des coûts des transformateurs élévateurs et des équipements de transport accessoires à la production ne peut pas être assimilée à l'empilage successif des tarifs de transport.

Il s'agit, plutôt, d'une application efficace des coûts qui repose sur les principes généralement acceptés de détermination du coût de service.

Le phénomène que veut combattre la F.E.R.C. est le fait que les participants au marché aient à payer un tarif élevé au Québec (basé sur des coûts non dégroupés) plus un tarif de phase 2, entre le Québec et la Nouvelle-Angleterre plus un autre tarif à New York pour avoir accès au réseau PJM.

5.1.2 Méthode d'établissement des tarifs de transport (pages 135 à 141)

Énergie Nouveau-Brunswick soutient la proposition d'Hydro-Québec 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. »

5.2 GRILLE TARIFAIRE ET FACTURATION DES SERVICES DE TRANSPORT (pages 142 à 150)

Énergie Nouveau-Brunswick soutient la demande d'Hydro-Québec voulant 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. »

Cela dit, Énergie Nouveau-Brunswick ne soutient pas la méthode de calcul des tarifs à court terme basée sur la pointe mensuelle.

Énergie Nouveau-Brunswick n'a pas présenté de preuve à ce sujet mais elle appuie la position de la Coalition industrielle et de NEG.

5.3 AJOUTS AU RÉSEAU DE TRANSPORT (pages 151 à 157)

Énergie Nouveau-Brunswick soutient généralement la position d'Hydro-Québec sur l'application des principes « rolled in » et « higher of » pour le recouvrement des coûts des nouvelles installations.

Cependant, l'application de ces principes à un tarif discriminatoire – qui n'est pas basé sur les coûts de service – a pour effet d'ajouter une composante discriminatoire supplémentaire au tarif, ce qui n'est pas acceptable.

Le fait d'ajouter des postes élévateurs, abaisseurs, des G.R.T.A. ou des D.R.T.A. aux coûts totaux du système et de les charger aux clients du service de transport point à point, des clients qui n'utilisent pas ces services, ne respecte pas les paragraphes 6^o et 7^o du premier alinéa de l'article 49.

Cela ajouterait à la discrimination dont sont l'objet les clients du service de transport point à point pour les mêmes motifs que ceux exposés au titre 5.1.1.

Afin d'éliminer cette discrimination, il faudrait que les principes du « rolled in » et du « higher of » soient appliqués par catégories de clients sur la base du coût du service par catégorie.

Énergie Nouveau-Brunswick demande à la Régie d'approuver l'utilisation des principes « rolled in » et « higher of » pour les nouvelles installations.

Nous demandons également à ce que la Régie ordonne à Hydro-Québec, dans le cadre de l'étude d'allocation des coûts par fonction, qu'elle fasse de nouvelles propositions pour le traitement des nouvelles installations par catégorie de clients.

5.4 CONDITIONS DE SORTIE ET DE RETOUR DES RÉSEAUX MUNICIPAUX (pages 157 et 158)

Hydro-Québec demande à la Régie qu'elle remette à plus tard la mise en place des règles concernant les conditions de sortie et de retour des réseaux municipaux.

Hydro-Québec soutient que les réseaux municipaux sont présentement des clients de la charge locale, donc des clients du groupe distribution. Ces clients sont visés par le tarif L et plusieurs aspects de leur relation avec Hydro-Québec ne sont pas traités par la présente demande.

Hydro-Québec conclut qu'il faut attendre qu'un réseau municipal fasse une demande de sortie et profiter de cette occasion – si elle se présente – pour établir les règles du jeu.

À notre avis, cette façon de voir les choses mérite tous les reproches.

Pourquoi devrait-il incomber à un réseau municipal d'encourir de tels frais?

Pourquoi un réseau municipal donné devrait-il ouvrir la voie à tous les autres?

Pourquoi reporter cet exercice aux calendes grecques?

Il s'agit là de frais d'accès déguisés.

Nous sommes en situation d'ouverture à la concurrence depuis 1997 et il n'y a pas encore de règles concernant les conditions de sortie et de retour des réseaux municipaux.

La demande de modification des tarifs de transport d'électricité d'Hydro-Québec a été déposée en 1998 et ne contenait pas de propositions concernant les conditions de sortie et de retour des réseaux municipaux.

Et Hydro-Québec demande encore de remettre à plus tard, d'attendre un « *cas concret* ».

À notre avis, si quelqu'un voulait faire la preuve que la politique d'ouverture à la concurrence du Québec manquait de substance, l'attitude d'Hydro-Québec sur ce sujet ferait partie des éléments de preuve.

Il n'y a pas à l'heure actuelle de véritable marché de gros au Québec et il n'y en aura pas non plus dans un avenir prochain si de telles attitudes persistent et si Hydro-Québec réussit à faire retarder les choses.

Cette affaire n'est pas seulement une affaire « interne », québécoise. Elle a de l'importance pour la vitalité de tout le marché du Nord-est.

Si les règles du jeu ne sont pas claires, si elles ne sont pas connues à l'avance, les producteurs privés et les réseaux municipaux ne pourront pas conclure des contrats et des occasions d'affaires seront perdues.

Il est essentiel que les participants dans le marché connaissent les règles du jeu d'avance.

Énergie Nouveau-Brunswick demande à la Régie qu'elle n'approuve pas la demande d'Hydro-Québec « d'attendre qu'un cas concret se présente ».

Ce que nous proposons, c'est que la Régie ordonne à Hydro-Québec de présenter des règles concernant les conditions de sortie et de retour des réseaux municipaux et qu'elle lui ordonne de les déposer le plus rapidement possible.

Cette solution est la seule qui empêchera Hydro-Québec de reporter indéfiniment la mise en place d'un véritable marché de gros de l'électricité

5.5 SERVICES COMPLÉMENTAIRES (pages 158 et 159)

Énergie Nouveau-Brunswick est généralement en accord avec l'approche d'Hydro-Québec concernant les services complémentaires; cela dit, nous éprouvons des difficultés à comprendre ce qu'Hydro-Québec demande à la Régie.

Nous sommes d'accord avec la proposition d'Hydro-Québec concernant la définition et la prestation des services complémentaires selon des modalités qui correspondent à l'Ordonnance 888.

Le dégroupement de ces services fait partie de la séparation fonctionnelle entre la production, le transport et la distribution pour l'opération efficace du marché de gros de l'électricité.

Énergie Nouveau-Brunswick est également d'accord pour que le tarif pour ces services soit exprimé en dollars par kilowatt sur la base de la capacité réservée, à l'exception de l'énergie involontaire qui devrait être chargée en dollars par kilowatt/heure.

Ce qui nous inquiète, c'est que nous ne comprenons pas exactement la demande d'Hydro-Québec.

Dans la pièce HQT-10, document 1, pages 47 à 59, on trouve des taux précis pour les services complémentaires.

Par contre, dans son argumentation, Hydro-Québec ne demande pas à la Régie qu'elle approuve ces taux. Ce que nous lisons, c'est une demande d'approuver un « *tarif distinct* » sans préciser en dollars et cents par kilowatt.

S'agit-il d'une simple omission?

Devons-nous tenir pour acquis qu'Hydro-Québec demande à la Régie d'approuver les taux de la pièce HQT-10, document 1, pages 47 à 59?

Si Hydro-Québec demande simplement à la Régie qu'elle approuve un « *tarif distinct* » pour les services complémentaires, nous avons la préoccupation suivante. Ces taux annuels sont basés sur la pointe annuelle et ces taux sont acceptables; par contre ils ne le sont pas pour les taux mensuels, journaliers et horaires.

Ces taux sont basés sur la moyenne des pointes mensuelles de la même façon que les taux de transport à court terme et ils sont inacceptables pour la même raison.

5.6 PERTES DE TRANSPORT (pages 159 à 162)

Énergie Nouveau-Brunswick est en désaccord avec la proposition d'Hydro-Québec concernant le traitement des pertes de transport. La proposition d'Hydro-Québec est discriminatoire à l'endroit des usagers du service de transport point à point parce qu'elle comprend des pertes qui ne devraient pas lui être allouées.

Nous renvoyons la Régie à ce que nous avons écrit plus haut à ce sujet au point 5.1.1.

Les pertes de transport dans les transformateurs élévateurs et les équipements de transport accessoires à la production devraient être allouées à la fonction production.

Les pertes de transport dans les transformateurs abaisseurs et les équipements de transport accessoires à la distribution devraient être allouées à la fonction distribution.

Les autres pertes devraient être allouées également au service de transport point à point, au service de transport en réseau intégré et à la charge locale.

THÈME 6 : COMMERCIALISATION

6.1 Commercialisation de la capacité de transport

Nous avons quelques commentaires concernant les affirmations d'Hydro-Québec que l'on trouve à la troisième et à la cinquième puce de la page 164.

L'utilisation anémique du transit interréseaux, comme nous l'avons dit plus haut, s'explique par deux raisons.

Premièrement, le tarif de TransÉnergie est si élevé qu'il décourage les tiers d'utiliser le réseau.

Deuxièmement, TransÉnergie bloque les transactions provenant de l'Ontario et en direction de l'Ontario parce que le marché de cette province ne serait pas ouvert et que l'Ontario n'offrirait pas la réciprocité.

La preuve produite par NEG est particulièrement intéressante à propos de la réciprocité. Voir plus particulièrement la pièce NEG-9, aux pages 63 à 76.

New York a laissé tomber l'exigence de la réciprocité avec l'Ontario et a accepté les transactions de tous les négociants intéressés à faire affaires dans cette province.

La Nouvelle-Angleterre a aussi laissé tomber l'exigence de réciprocité avec le Nouveau-Brunswick et accepte des transactions avec tous les négociants intéressés à faire affaires dans cette province.

Le Nouveau-Brunswick n'est pas encore ouvert pour les transits internes sur le marché de gros; par contre, la province est ouverte pour les transits interréseaux à chacune de ses interconnexions, avec le Québec, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard et le Maine.

Soulignons que la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard ne sont pas des systèmes ouverts.

Le marché régional Nord-est de l'Amérique du nord sur le marché de gros de l'électricité fonctionne aussi ouvertement que possible et les services de transport point à point sont disponibles sur l'ensemble de cette grande région.

Parmi tous les transporteurs qui ont le droit d'insister sur le respect de la clause de réciprocité, un seul s'est prévalu de ce droit : c'est Hydro-Québec. Tous les autres transporteurs ont choisi de ne pas limiter l'accès à leur réseau.

NEG a démontré que TransÉnergie lui a refusé l'accès à l'interconnexion avec l'Ontario mais a permis l'accès à Hydro-Québec Production. Voilà un exemple clair de discrimination.

Ce cas et d'autres exemples démontrent que TransÉnergie traite de façon préférentielle Hydro-Québec Production.

Afin de régler ce problème, nous demandons à ce que TransÉnergie laisse tomber l'exigence de réciprocité avec l'Ontario.

Nous demandons à la Régie qu'elle ordonne à Hydro-Québec de laisser tomber l'exigence de réciprocité avec l'Ontario et d'ouvrir son réseau à tous les usagers accrédités de TransÉnergie pour toutes les transactions aux interconnexions avec l'Ontario.

Le tout respectueusement soumis.

Montréal, ce 6 septembre 2001

(s) Fasken Martineau DuMoulin

FASKEN MARTINEAU DuMOULIN s.r.l.
Procureurs de Énergie Nouveau-Brunswick

COPIE CONFORME