

R-3401-98

Sommaire de la décision de la Régie de l'énergie D-2002-95

Note liminaire : Le présent sommaire reproduit les points de décision jugés essentiels et ne remplace en rien la décision D-2002-95 de la Régie qui seule, possède une valeur officielle.

28 juin, 2002

INTRODUCTION

Historique du dossier

Le 2 juin 2000, la Régie de l'énergie (la Régie) fixe les questions à débattre à l'audience publique sur la modification des tarifs de transport d'électricité.¹

Le 15 août 2000, Hydro-Québec dans ses activités de transport (le transporteur) produit sa demande révisée relative à la modification des tarifs de transport d'électricité.

Le 19 décembre 2000, la Régie déclare comme provisoires les tarifs existants du service de transport d'électricité à compter du 1^{er} janvier 2001.²

Le dossier est pris en délibéré le 29 octobre 2001, date du dépôt de la réplique du transporteur.

Secteur électrique québécois

Les revenus du transporteur proviennent, en majeure partie (environ 88 %), du distributeur à qui incombe la responsabilité de l'alimentation des Québécois en électricité et du Groupe Production d'Hydro-Québec (près de 12 % du revenu) en tant que principal utilisateur du service de transport de point à point.

Comme dans le reste de l'Amérique du Nord, le secteur de l'électricité québécois connaît des changements qui se sont accélérés à la suite de la parution des Ordonnances 888 et 889 de la FERC qui visent à concrétiser l'ouverture du marché de gros et des réseaux de transport.

À l'automne 1996, la « Politique énergétique » est publiée par le gouvernement du Québec. Elle affirme que la restructuration des marchés de l'électricité représente, pour Hydro-Québec, et donc pour la collectivité québécoise, à la fois une occasion à saisir et un défi à relever.

La « Politique énergétique » a également conduit à la création de la Régie par l'adoption de la Loi 50 (la Loi), le 23 décembre 1996.³

¹ Décision D-2000-102 de la Régie, 2 juin 2000, concernant les questions à débattre, les documents et informations à produire avec la demande amendée, l'échéancier et les frais de la phase informationnelle.

² Décision D-2000-222 de la Régie.

³ L.R.Q. c. R-6.01, *Loi sur la Régie de l'énergie* (la Loi).

Le gouvernement du Québec approuve, le 5 mars 1997, le *Règlement numéro 659 d'Hydro-Québec sur les conditions et les tarifs du service de transport pour l'accessibilité à son réseau*⁴ (le Règlement 659) qui établit, notamment, les tarifs du service de transport. Le contrat du service de transport d'Hydro-Québec, qui se retrouve à l'annexe A du Règlement 659, entre en vigueur le 1^{er} mai 1997 et concrétise l'ouverture du réseau de transport d'Hydro-Québec au transit de gros.

La division TransÉnergie, affiliée d'Hydro-Québec et chargée du transport de l'électricité, est créée dans ce contexte.

La production électrique québécoise est en grande partie hydroélectrique et est principalement localisée dans le Nord du territoire québécois, très loin des centres urbains situés dans le Sud. Le principal producteur est Hydro-Québec Production (le producteur).

Le Québec est l'une des sociétés au monde faisant le plus appel à l'électricité dans son bilan énergétique. En excluant le secteur des transports, l'électricité satisfait, selon les secteurs de consommation, 50 % à 65 % des marchés concernés.

Le contexte québécois est différent, à plusieurs égards, de celui dont la FERC doit tenir compte dans l'exercice de sa compétence.

Au Québec, la structure du marché de la production d'électricité n'inclut pas de bourse de l'électricité. De plus, l'ouverture des marchés au Québec se limite au marché de gros. Le marché de détail n'est pas ouvert.

La législation régissant la FERC n'est pas la même que celle en vertu de laquelle la Régie exerce sa compétence.

La Régie prend en considération les décisions de la FERC qui ont été portées à son attention par les participants, mais avec la prudence et les nuances que requiert la référence au droit comparé et compte tenu de son devoir de respecter le contexte législatif québécois et de tenir compte du particularisme du contexte québécois du commerce d'électricité.

En juin 2000, d'importants amendements ont été apportés à la Loi⁵. Ces amendements incluent des précisions quant aux modalités de fixation et de modification des tarifs et

⁴ R.R.Q. 1981, c. H-5, R. 0.3.

⁵ *Loi modifiant la Loi sur la Régie de l'énergie et d'autres dispositions législatives*, sanctionnée le 16 juin 2000 (L.Q., 2000, c. 22).

conditions de transport de l'électricité, notamment quant au maintien de l'uniformité territoriale de la tarification sur l'ensemble du réseau de transport d'électricité.

Ces nouvelles dispositions législatives, qui constituent une particularité de la réglementation du secteur électrique québécois, ont un impact important sur l'étendue des compétences et sur la marge de manœuvre de la Régie.

L'étude de la demande de modifications des tarifs de transport d'électricité s'est réalisée dans un contexte tarifaire particulier. Les tarifs d'électricité d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution (le distributeur) pour le marché de détail sont gelés depuis le 1^{er} mai 1998. Hydro-Québec envisage de les augmenter à compter de 2004.

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DE LA DÉCISION

2. HYDRO-QUÉBEC DANS SES ACTIVITÉS DE TRANSPORT

2.1.2⁶ SÉPARATION FONCTIONNELLE

La Régie demande au transporteur de se rapprocher le plus possible du concept d'entreprise autonome distincte et de ne conserver, à titre de services intégrés, que les seuls services pour lesquels des économies d'échelle et/ou des économies de gamme sont possibles. La Régie s'attend à ce que le transporteur traite aussi les affiliés comme des tiers.

La Régie s'attend à ce que le transporteur fasse des modifications à sa politique de rémunération afin d'assurer une séparation fonctionnelle plus complète et ainsi éviter que la rémunération des gestionnaires du transporteur ne soit liée à la performance d'Hydro-Québec intégrée.

2.2.2 CODE DE CONDUITE

Le document soumis est, selon la Régie, incomplet. Les responsabilités de la Régie vont au-delà de la portée actuelle du code et ce dernier ne régit pas spécifiquement les interfaces entre le transporteur et l'ensemble des autres affiliés d'Hydro-Québec.

⁶ La numérotation correspond aux sections de la décision D-2002-95 qui traitent des opinions de la Régie relativement aux sujets indiqués.

De plus, selon la Régie, le code présenté ne fait pas état de protéger le client du service réglementé, à l'exception des transactions sur le marché de gros de l'électricité. Il ne détaille ni les normes s'appliquant aux relations avec les autres affiliés, ni la politique de prix de cession à laquelle le code fait référence. La Régie considère qu'une référence aux principes énoncés dans la présente décision, concernant la politique de prix de cession, permettra de faciliter l'application du code et ainsi de prévenir toute forme d'interfinancement.

La Régie constate que la formation du personnel sur l'application du code de conduite semble souffrir de lacunes et que la personne responsable du code de conduite est le Secrétaire général d'Hydro-Québec et non un responsable du transporteur. La Régie demande au transporteur de s'assurer que la formation en question soit de nature continue et s'adresse à toutes les personnes concernées. La Régie demande également au transporteur, qu'à l'avenir, une personne indépendante d'Hydro-Québec⁷, responsable du code de conduite, soit nommée.

La Régie ordonne au transporteur de déposer, à l'intérieur de 120 jours de la date de la présente décision, pour approbation finale, un code de conduite amendé portant spécifiquement sur les relations du transporteur avec tous les affiliés d'Hydro-Québec. Ce code devra aborder, notamment, les sujets mentionnés ci-dessous :

- la description de la nature des transactions ou relations d'affaires avec les affiliés;
- la méthode utilisée par le transporteur pour rendre compte à la Régie des transactions entre le transporteur et les affiliés d'Hydro-Québec;
- le partage d'employés, d'information, de locaux, d'équipements;
- l'accès par la Régie aux livres et aux registres des entités non réglementées;
- la description de la politique de prix de cession (le terme « cession » devrait remplacer « transfert »);
- la formation continue du personnel concerné;
- les vérifications de conformité au code de conduite;
- la procédure de traitement et de divulgation des manquements au code concernant le transporteur;
- le rapport annuel à la Régie sur l'application du code, incluant toute infraction et les rapports en cas de non-respect;
- les informations qui doivent être publiées sur OASIS relativement à l'application du code de conduite;
- le maintien de livres et de registres distincts du transporteur;

⁷ Voir la décision D-2002-142 relativement aux précisions demandées par Hydro-Québec. Il a été décidé que l'expression « indépendante d'Hydro-Québec » signifiait indépendante d'Hydro-Québec « Corporatif », dans le contexte de la séparation fonctionnelle.

- la publication du code sur OASIS.

La Régie demande au transporteur de modifier les articles des « Tarifs et conditions » du service de transport pour éliminer la référence à la partie 37 des règlements de la FERC en ce qui concerne le code de conduite afin d'éviter d'avoir deux codes de conduite en vigueur, en même temps.

2.3.2 IDENTIFICATION DES ACTIVITÉS DE TRANSPORT

La Régie ne peut statuer sur le fait que la liste des activités non réglementées, telle que soumise, soit « complète et exacte », tel que demandé par le transporteur, car la preuve est insuffisante à ce sujet.

La Régie reconnaît, pour les fins du présent dossier tarifaire, que les activités incluses dans la liste établie par le transporteur sont non réglementées, à l'exception des activités de Cedar Rapids Transmission (CRT). À l'égard de cette dernière, la Régie estime qu'elle devrait être en mesure de s'assurer que ses activités sont non réglementées, ce qui ne ressort ni de la preuve ni de l'argumentation des participants.

La Régie reconnaît que les activités de TransÉnergie, liées à sa mission, à l'exception du développement de produits et services non réglementés, représentent des activités nécessaires pour offrir les divers services de transport réglementés.

La Régie considère que les services de soutien sont également nécessaires pour assumer le coût de la prestation de service et peuvent être inclus dans le revenu requis, même si ces services peuvent être offerts par d'autres entités que le transporteur, et ce, afin d'assurer la pleine optimisation des ressources et la réduction des coûts.

Afin de s'assurer de la transparence des transactions avec ses affiliés non réglementés, la Régie exige le dépôt des informations suivantes lors du prochain dossier tarifaire de TransÉnergie, soit :

- la liste des affiliés;
- les données financières suivantes concernant les affiliés : revenus, dépenses, bénéfice net, actif total, total de la dette, garanties de financement, événements extraordinaires et exceptionnels;
- le total annuel des transactions entre chaque affilié et le transporteur, et leur classement;
- un rapport faisant état du classement à titre d'activité réglementée ou non réglementée de toute nouvelle activité du transporteur et de toute modification.

2.4.2 POLITIQUE DE PRIX DE CESSION

Pour les services, la politique de prix de cession doit être fondée sur le coût complet pour les transactions avec les autres divisions et avec les filiales, avec possibilité d'exceptions, transmises à la Régie pour autorisation préalable.

La Régie accepte de transférer les actifs entre unités d'affaires d'Hydro-Québec ou avec une filiale à 100 % au coût comptable. Quand il y a présence de tiers, la cession s'effectuera à un prix négocié.

En demandant une approbation sous l'article 73 de la Loi, le transporteur devra toujours fournir les données pertinentes pour les coûts comptables. Dans l'étude des cas soumis sous l'article 73, la Régie pourra décider d'appliquer la politique de prix de cession asymétrique adoptée par NARUC.

La Régie accepte le traitement de trois exceptions aux principes ci-dessus énoncés, soit la location d'emprise, le service de transport acheté auprès de CRT et la licence achetée auprès de Teqsim International inc., filiale à 85 % de TransÉnergie Technologies.

À défaut d'exiger de ses filiales et affiliés le calcul du coût complet, le transporteur devra présenter une estimation détaillée.

Pour le prochain dossier tarifaire, la Régie ordonne au transporteur de fournir certaines informations relatives au marché de référence et au prix du marché sur le coût du service de transport acheté auprès de CRT.

3. PRÉVISION DES BESOINS ET INVESTISSEMENTS PROJÉTÉS

3.1 BESOINS DU RÉSEAU DE TRANSPORT

La Régie accepte la prévision de la pointe annuelle de la charge locale du transporteur de 31 726 MW pour l'année témoin projetée 2001.

La Régie accepte la proposition du transporteur de fixer à 3 844 MW le niveau de réservations du service de point à point de long terme.

La Régie accepte la méthode proposée pour l'établissement des besoins du service de point à point de long terme basée sur l'historique des réservations du service de point à

point de long terme, mais ordonne à TransÉnergie de déposer chaque année, à partir de la date de la présente décision, le niveau réel des réservations de point à point de long terme, en comparaison avec le niveau projeté, et ce, pour chaque mois de l'année.

3.2.2 INVESTISSEMENTS PROJETÉS DU RÉSEAU DE TRANSPORT

La Régie ordonne au transporteur de produire, dans ses futurs dossiers tarifaires, les informations fournies au présent dossier à l'égard de la prévision des investissements et des impacts tarifaires de ses investissements sur un horizon de 10 ans. En l'absence d'un dossier tarifaire, la Régie ordonne au transporteur de produire ces mêmes informations mises à jour annuellement.

À l'avenir, le transporteur devrait également indiquer les hypothèses utilisées sur les taux d'inflation et sur le coût du capital, ainsi que fournir les données et les résultats en dollars courants.

3.3.2 BUDGET D'INVESTISSEMENT

La Régie prend acte du fait que le transporteur ne demande aucune autorisation spécifique pour ses projets d'investissements 2001.

3.4.2 MODALITÉS D'APPROBATION DES FUTURES ADDITIONS À LA BASE DE TARIFICATION

Une distinction doit être faite entre l'autorisation d'ajouts d'immeubles ou d'actifs au réseau de transport et la prise en compte de la valeur de ceux-ci dans l'établissement de la base de tarification du transporteur.

Le caractère prudemment acquis et utile d'actifs pour l'exploitation du réseau de transport, ainsi que sa juste valeur pour les fins de l'établissement de la base de tarification du transporteur, doivent faire l'objet d'un examen lors d'un dossier tarifaire, tel que prévu au paragraphe 1 du premier alinéa de l'article 49 de la Loi, même si l'ajout de ces actifs a été autorisé par la Régie en vertu de l'article 73 de la Loi.

4. PROJECTIONS FINANCIÈRES

4.1.2 PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES, CONVENTIONS COMPTABLES ET MÉTHODOLOGIES

La Régie reconnaît les 11 conventions comptables proposées, avec certaines précisions, portant sur les immobilisations en cours, les révisions de durée de vie utile et les projets majeurs abandonnés ou reportés.

La Régie accepte de ne pas inclure les travaux en cours dans la base de tarification. Toutefois, dans le cas d'un nouveau projet majeur ayant le potentiel de causer un choc tarifaire lors de la mise en service, la Régie pourra déterminer, sur demande ou de sa propre initiative, un traitement différent.

Pour les fins du présent dossier, la Régie approuve la méthodologie suivie pour la facturation interne, sous réserve du traitement de l'activité Télécommunications. Les actifs de télécommunications sont essentiels à l'opération du réseau de transport et la Régie s'interroge sur le fait qu'ils ne soient pas directement sous le contrôle du transporteur et ne figurent pas à la base de tarification.

La Régie refuse, pour le présent dossier, la méthodologie à suivre pour les frais corporatifs et demande une nouvelle étude comparant différentes approches d'imputation des frais corporatifs.

4.2 DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT

4.2.1.2 QUALITÉ DE L'INFORMATION

L'information incluse au dossier initial était insuffisante. La décision D-99-120 précisait l'information requise. La Régie demande au transporteur de s'assurer que son processus de planification soit adapté de manière à disposer de données de qualité, et ce, en temps opportun pour les prochains dossiers tarifaires.

4.2.2.2 LES DÉPENSES DE L'ANNÉE TÉMOIN PROJETÉE 2001

La Régie considère que le transporteur n'a pas soumis, compte tenu des commentaires déjà faits sur la qualité de l'information, une preuve convaincante à l'effet que le niveau de dépenses demandé lui est nécessaire afin d'assurer le coût de la prestation de service.

L'augmentation des charges d'exploitation demandée par le transporteur, pour la période 1999-2001, soit 18 %, est beaucoup plus importante que l'inflation cumulée sur la période concernée, soit 3,9 %.

La Régie n'est pas convaincue que le montant global présenté comme charges d'exploitation, soit 601 M\$, est nécessaire pour assumer le coût de prestation de service.

Face à un manque de données fiables correspondant aux critères établis dans sa décision D-99-120, la Régie choisit, pour les fins de la présente cause, d'utiliser les données globales du budget 2000 ajustées. Ainsi, la Régie approuve des charges d'exploitation de 568 M\$ pour 2001, soit le montant fourni de 547 M\$ des charges directes, charges brutes de services partagés et des frais corporatifs de l'année 2000, ajusté pour l'inflation (1,7 %) et la variation du niveau d'activités calculé par la Régie selon l'évolution de la pointe annuelle (2,1 %).

En conséquence, la Régie approuve un montant global de dépenses de 1 205,5 M\$ réparti comme suit :

	MONTANT DEMANDÉ EN M\$	MONTANT ACCORDÉ EN M\$
Charges d'exploitation	601,4	568,1
Amortissements	447,8	447,8
Taxes	184,1	184,1
Achats de services de transport	5,5	5,5
Total	1 238,8	1 205,5

4.3.2 BASE DE TARIFICATION

Le transporteur propose une base de tarification de l'année témoin projetée 2001 de 14 450 273 000 \$ comprenant les dépenses non amorties de 196 042 000 \$, de même qu'un fonds de roulement réglementaire de 145 917 000 \$.

La Régie accepte la base de tarification proposée par le transporteur, sauf pour ce qui est des cinq ajouts projetés qui n'ont pas obtenu de décret d'approbation conformément à l'article 164.1 de la Loi. La Régie modifie de 169,7 M\$ à la baisse le montant total des additions aux immobilisations demandé de 824,4 M\$.

4.4 TAUX DE RENDEMENT SUR LA BASE DE TARIFICATION

4.4.1.2 LA STRUCTURE DE CAPITAL

Structure de capital présumée

Pour les fins de l'établissement des tarifs de transport, la Régie accepte la proposition du transporteur à l'effet d'adopter une structure de capital présumée basée sur celles des compagnies comparables en terme de risques et établie seulement en fonction des caractéristiques des activités réglementées.

Évaluation du risque global et pourcentage d'avoir propre

La Régie accepte la proposition d'Hydro-Québec, appuyée par les experts de la Coalition industrielle, à l'effet que la structure de capital présumée du transporteur comporte 30 % de capitaux propres.

4.4.2.2 LE COÛT DE LA DETTE

La Régie accepte que le coût de la dette aux fins de l'établissement des tarifs du transporteur soit établi sur la base du coût moyen de la dette découlant du financement intégré des activités d'Hydro-Québec. Elle accepte également les modalités de son calcul.

La Régie approuve la prise en compte des frais de garantie gouvernementale de la dette d'Hydro-Québec comme élément du coût de la dette.

En conséquence, le coût moyen de la dette pour l'année 2001 est établi à 9,75 %.

4.4.3.2 LE TAUX DE RENDEMENT SUR L'AVOIR PROPRE ET LA BASE DE TARIFICATION

De toutes les méthodologies, soit les modèles d'actualisation des flux monétaires ou AFM (Discounted Cash Flow ou DCF), de bénéfices comparables (comparable earnings), multi-facteur (multi-factor), de couverture d'intérêts (interest cover ratio), d'évaluation des actifs financiers ou MÉAF (Capital assets pricing model ou CAPM) et la version

empirique du MÉAF ou MEÉAF (Empirical CAPM ou ECAPM), discutées par les deux groupes d'experts, la Régie retient les modèles MÉAF et MEÉAF dans son appréciation du taux de rendement sur l'avoir propre du transporteur.

Taux sans risque

La Régie estime approprié d'utiliser un taux sans risque de 6,0 %.

Bêta

La Régie retient l'utilisation de *bêtas* bruts, plutôt que de *bêtas* ajustés, comme mesure du risque comparatif du transporteur. La Régie estime qu'il est raisonnable d'établir le *bêta* du transporteur à 0,53.

Prime de risque du marché

La Régie considère que la moyenne arithmétique des rendements historiques, calculée en utilisant de longues périodes, est la méthode la plus appropriée pour évaluer la prime de risque attendue du marché pour 2001, car elle est une mesure non biaisée de la valeur attendue d'une variable aléatoire.

En considération de l'ensemble de la preuve, la Régie établit la prime de risque du marché, attendue pour 2001, à 6,44 %.

Taux de rendement sur l'avoir propre et sur la base de tarification

La Régie considère qu'un taux de rendement sur l'avoir propre de 9,66 % représente un taux raisonnable. La Régie évalue ainsi la prime de risque implicite à TransÉnergie à 3,66 % par rapport au taux des obligations à long terme de 6 % mis en preuve. Elle accorde un taux de rendement sur la base de tarification de TransÉnergie de 9,72 %.

4.4.4.2 LE COÛT EN CAPITAL PROSPECTIF

La Régie accepte la méthodologie de détermination du coût en capital prospectif proposée par Hydro-Québec. En conséquence, pour l'année 2001, la Régie accorde un coût en capital prospectif de 8,08 % aux fins d'évaluation de la rentabilité des projets.

5. ALLOCATION DES COÛTS

5.1.2 DÉTERMINATION DU REVENU REQUIS RÉSIDUEL

La Régie accepte la proposition du transporteur quant au mode de détermination du revenu requis résiduel et accepte de baser le calcul des tarifs de transport d'Hydro-Québec sur ce revenu requis résiduel. Le revenu requis résiduel est obtenu en déduisant les revenus de ventes de court terme du revenu requis total du transporteur.

5.2.2 ESTIMATION DES REVENUS DES VENTES À COURT TERME

Selon la Régie, la prévision de 11,2 M\$ de revenus pour 2001, proposée par le transporteur, est sous-évaluée.

Pour les fins de la présente cause, la Régie juge que les revenus réels des ventes de court terme de l'année 2000, soit 16 M\$, peuvent servir comme *proxy* raisonnable pour les revenus de 2001, et demande au transporteur de calculer les tarifs en conséquence.

5.3.2 MÉTHODOLOGIE D'ALLOCATION DES COÛTS

Ne disposant pas d'étude des coûts suffisamment détaillée, la Régie accepte, pour la présente décision, de considérer la totalité des coûts en puissance, tel que proposé par le transporteur.

Pour les fins d'un premier dossier tarifaire, la Régie accepte la proposition du transporteur d'allouer l'ensemble des coûts de transport selon la pointe annuelle (1-CP) entre les trois services de transport : la charge locale, le service en réseau intégré et le service de point à point de long terme.

Étant donné le degré insuffisant de précision de l'étude produite par le transporteur, la Régie ne peut conclure, de façon définitive, sur le caractère adéquat ou non de l'approche du transporteur dans une perspective de moyen et de long terme.

La Régie ordonne au transporteur de déposer, dans un délai maximum d'un an après la parution de la présente décision, une étude d'allocation des coûts reflétant les préoccupations de la Régie et incluant les trois étapes suivantes :

- le rangement des coûts par fonction, en considérant les 10 fonctions, telles que mentionnées par le transporteur avec, en plus, deux distinctions : l'une portant sur les

lignes servant exclusivement aux raccordements des centrales de production et l'autre sur l'interconnexion avec Churchill Falls;

- la répartition des coûts selon les composantes puissance, énergie et abonnement;
- l'allocation des coûts entre les catégories tarifaires pouvant être assimilées ici aux services de transport, et ce, pour chaque fonction considérée.

6. DÉTERMINATION DES TARIFS

6.1.2 STRUCTURE DES TARIFS

La Régie accepte, de façon générale, pour les fins du présent dossier, la structure tarifaire proposée par le transporteur pour les services de long terme, avec des tarifs basés sur le coût moyen de l'ensemble du réseau, calculés en fonction des puissances à la pointe du réseau.

Les tarifs timbre-poste proposés respectent l'esprit de la Loi, article 49, alinéa 1, paragraphe 11, qui prescrit l'uniformité territoriale de la tarification sur l'ensemble du réseau de transport.

Pour le futur, la Régie considère que le choix de la structure tarifaire devra être revu à la lumière des résultats de l'étude d'allocation des coûts détaillée ordonnée dans la présente décision. Quelle que soit l'alternative étudiée, son acceptabilité devra être évaluée sous l'angle de sa conformité à la Loi qui prescrit l'uniformité territoriale de la tarification sur l'ensemble du réseau de transport.

La Régie accepte la proposition d'Hydro-Québec quant à l'application d'un tarif de transport timbre-poste, exprimé en \$/kW, aux clients du service de point à point ferme.

La Régie considère qu'une politique de rabais est un pendant complémentaire essentiel à la structure tarifaire proposée.

6.2.2 PART DU RATIO DE CHARGE

La Régie accepte la proposition d'Hydro-Québec quant à la modification de la définition de la part du ratio de charge et au calcul de ce dernier en fonction des puissances maximales appelées annuelles des clients de la charge locale et du service en réseau intégré.

La Régie demande à Hydro-Québec d'inclure une clause dans les « Tarifs et conditions » indiquant le mode de calcul de la part du montant de l'appendice H facturable à un nouveau client du service en réseau intégré se prévalant de son droit en cours d'année.

6.3.2 TARIFS DE COURT TERME

Faute de justification satisfaisante de la part du transporteur et compte tenu de la preuve soumise par les intervenants, la Régie choisit de se référer à la pratique nord américaine la plus courante, pour la détermination des tarifs de court terme. Elle rejette donc la méthode proposée par Hydro-Québec basée sur un tarif mensuel déterminé par le rapport entre les revenus requis résiduels et la somme des capacités maximales appelées mensuelles de transport prévus pour 2001.

La Régie choisit de fixer le tarif mensuel au douzième du tarif annuel et le tarif hebdomadaire en divisant le tarif annuel par le nombre de semaines dans l'année, soit 52.

La Régie retient l'utilisation du nombre de jours ouvrables pour la détermination du tarif quotidien du service ferme. Le tarif pour ce service sera donc fixé au tarif annuel divisé par 260.

Cependant, la Régie est d'avis que la qualité du service à court terme fourni devrait se refléter dans les prix du transport. La Régie adopte le principe de fixer le tarif du service non ferme sur la base d'un facteur d'utilisation de 100 % et demande donc au transporteur de calculer ce tarif sur la base du nombre de jours calendaires.

La Régie rejette les tarifs de court terme proposés par le transporteur et ordonne à celui-ci de fixer les tarifs de court terme comme suit :

TARIF	SERVICE FERME	SERVICE NON FERME
Mensuel (\$/kW/mois)	Tarif annuel divisé par 12	Idem
Hebdomadaire (\$/kW/semaine)	Tarif annuel divisé par 52	Idem
Quotidien (\$/kW/jour)	Tarif annuel divisé par 260	Tarif annuel divisé par 365
Horaire (\$/MW/heure)	Non disponible	Tarif quotidien divisé par 24

6.4.2 LA POLITIQUE DE RABAIS

La politique de rabais proposée par le transporteur lui confère, de l'avis de la Régie, des pouvoirs à ce point discrétionnaires que l'autoriser, selon cette politique de rabais, équivaldrait, pour la Régie, à abdiquer sa responsabilité en la matière et à la sous-déléguer à l'entité précisément soumise à sa surveillance. La Régie refuse au transporteur l'entière discrétion de fixer les rabais.

La Régie est d'avis qu'elle ne peut autoriser le transporteur à appliquer des rabais différenciés par chemin, comme il le propose, et ce, pour non-conformité avec le principe de l'uniformité territoriale de la tarification sur l'ensemble du réseau de transport énoncé dans la Loi.

Elle ordonne au transporteur de lui proposer, d'ici six mois, une nouvelle politique de rabais pour les services de transport de court terme. Cette politique devra être transparente et non discriminatoire, respecter le cadre juridique relatif à la fixation des tarifs et des conditions de transport, notamment, en ce qui a trait à l'uniformité territoriale de la tarification sur l'ensemble du réseau de transport, et favoriser l'utilisation optimale du réseau plutôt que l'optimisation des revenus suggérée par le transporteur.

La Régie rejette la politique proposée basée sur l'octroi de ses rabais sur la base du différentiel de prix entre les marchés. Le transporteur devra considérer la possibilité de rabais différenciés entre les services fermes et non fermes ainsi que des prix planchers distincts pour chacun des services.

En attendant l'approbation de la politique des rabais par la Régie, cette dernière ordonne au transporteur d'accorder un rabais de 25 % sur toutes les transactions de court terme, et ce, dans un délai de 15 jours de la présente décision.⁸

6.5.2 SERVICES COMPLÉMENTAIRES

La Régie accepte les modifications proposées par le transporteur concernant la tarification des services complémentaires et demande au transporteur de fournir de nouvelles valeurs tenant compte des principes tarifaires retenus par la Régie dans sa décision.

⁸ Voir aussi la décision D-2002-142, sur les précisions demandées par Hydro-Québec.

7.2 PERTES DE TRANSPORT

La Régie approuve l'application du taux de pertes de transport de 5,2 % à l'ensemble des services de transport et ordonne au transporteur de retirer du libellé des articles 15.7 et 28.5, du contrat, le paragraphe suivant : « *Le transporteur se réserve le droit de remplacer ce taux par des taux spécifiques, qui pourront varier selon les chemins de transport et les périodes. Ces nouveaux taux seront affichés sur OASIS* ». La Régie ordonne de facturer à ses clients des pertes de « *5,2 % du débit horaire maximal, tel que mesuré au(x) point(s) de livraison* », conformément aux termes du contrat.

8.2 AJOUTS AU RÉSEAU DE TRANSPORT

La Régie accepte que le coût des ajouts au réseau de transport, requis pour l'amélioration du réseau, soit intégré à la base de tarification, s'ils sont jugés prudemment acquis et utiles.

La Régie accepte que le coût des ajouts au réseau de transport, requis pour satisfaire les besoins de la charge locale, pour le service de point à point et pour le service en réseau intégré, soit intégré à la base de tarification, si ces ajouts sont jugés prudemment acquis et utiles. Cependant, le montant qu'il est permis d'intégrer est limité à la valeur actualisée du tarif de transport pour une période de 20 ans, prenant en compte les frais d'entretien et d'exploitation ainsi que la taxe sur le capital.

Les installations d'attribution particulière visées au Règlement 659 ne décrivent pas une réalité au Québec. Le transporteur devra utiliser une expression différente pour viser des activités non réglementées.

9.2 INDICES DE PERFORMANCE DÉPOSÉS PAR LE TRANSPORTEUR

La Régie demande au transporteur de développer des indices spécifiques concernant les clients du transporteur et de les présenter lors de la prochaine cause tarifaire.

La Régie exige que le transporteur lui présente un balisage sur les indices de performance, soit avec l'externe, soit entre les régions à l'intérieur de son réseau.

Quant à l'indice couvrant les responsabilités sociales et environnementales, la Régie demande d'ajouter un ou des indicateurs en matière de santé et sécurité de la population.

La Régie demande le dépôt d'un rapport sur le développement d'indicateurs spécifiques reflétant la performance du transporteur quant au contrôle de ses charges d'exploitation.

Concernant l'alimentation électrique, la continuité du service et la qualité de l'onde, la Régie invite le transporteur à rencontrer les clients industriels afin de discuter des enjeux qui y sont liés et de faire un rapport à la Régie du progrès et des résultats des discussions.

10. COMMERCIALISATION

10.1.2 SYSTÈME D'INFORMATION EN TEMPS RÉEL (OASIS)

La Régie accorde une grande importance à la transparence du système de réservations de capacités de transport (OASIS) et à un accès non discriminatoire à ce dernier pour tous les participants au marché de gros.

La Régie ordonne au transporteur d'afficher sur son site OASIS les informations relatives au système décrit dans la partie 37 des règlements de la FERC.

La Régie demande au transporteur de la tenir continuellement informée des changements apportés à son site OASIS. Les changements apportés devront être systématiquement annoncés sur le site OASIS du transporteur pour en informer la clientèle.

La Régie ordonne au transporteur d'afficher systématiquement, et sans délai, toute demande de service, incluant les demandes de renouvellement prévues à l'article 2 des « Tarifs et conditions ».

La Régie ordonne au transporteur de modifier les articles 1.26 et 4 des « Tarifs et conditions » afin d'y introduire une référence aux prescriptions à la présente décision, concernant OASIS.

La Régie demande au transporteur de revoir les définitions des activités de transit de point à point de façon à n'utiliser qu'une seule notion territoriale.

La Régie ordonne au transporteur de publier, sur son site Internet et sur son site OASIS, dans un délai de 3 mois, un manuel détaillé précisant :

- l'accessibilité des clients aux activités de transit d'importation et d'exportation, interréseaux et intérieur;
- les conditions particulières d'accès à chacun des chemins affichés sur OASIS.

La Régie ordonne au transporteur de publier, sur son site OASIS, les explications nécessaires à la compréhension des calculs de détermination des ATC ainsi que de maintenir, dans un fichier publié sur le site OASIS, les questions posées par les clients et les réponses fournies par le transporteur.

La politique générale du transporteur doit être de coordonner ses calculs et les résultats de ses capacités de transfert avec les autres réseaux; si cette exigence était inapplicable pour un ou des chemins, le transporteur devra présenter à la Régie une demande d'exemption spécifique comportant, entre autres, le détail des démarches effectuées auprès du NERC/NPCC.

La Régie rejette la demande d'OPG de procéder à un audit annuel indépendant. Elle réalisera une vérification de la conformité du site OASIS du transporteur avec le Règlement 37 de la FERC et avec les directives de la Régie incluses à la présente décision. Cette vérification se tiendra en 2002 ou aussitôt que possible.

La Régie demande au transporteur de s'assurer que les données historiques transmises aux clients soient accompagnées des explications requises pour une bonne compréhension des données fournies et de l'ensemble des données incluses dans le fichier original. La Régie lui demande également d'afficher, dès qu'elle est disponible, l'information historique sur les transits.

La Régie ordonne au transporteur d'afficher, sur son site OASIS, toutes les informations qu'il est en mesure de produire concernant la disponibilité et l'utilisation des chemins d'interconnexion, et ce, en suivant les pratiques commerciales des ISO avoisinants.

10.2.2 PROCÉDURES D'ATTRIBUTION INITIALE DE LA CAPACITÉ DE TRANSPORT ET DE RENOUELEMENT DE CONTRATS

La Régie juge bien fondé l'argument du transporteur à l'effet que l'article 2.1 du Règlement 659 est devenu caduc. En effet, il ressort clairement du texte de cet article que la procédure qui y est prévue devait avoir une application limitée dans le temps puisqu'elle visait spécifiquement les demandes de services de transport qui seraient présentées au cours de la période initiale de 60 jours suivant l'entrée en vigueur du Règlement 659.

La Régie est d'avis qu'il y a lieu de maintenir les droits acquis à un droit prioritaire de renouvellement que vise à garantir cet article en autant que les conditions qui y sont prévues soient respectées.

La Régie estime justifié l'amendement proposé par le transporteur à l'article 2.2, en vue de prévoir que le droit prioritaire de renouvellement d'une réservation de capacité de transport doit être exercé par le client au moins 60 jours avant l'expiration d'un contrat.

La Régie demande au transporteur de déposer à cette dernière, annuellement, les données relatives aux capacités réservées pour le service de transport de point à point de long terme et aux capacités commercialisées en point à point de court terme par le transporteur.

10.3.2 LE POINT DE RÉCEPTION « MONTRÉAL », IDENTIFIÉ COMME HQT SUR OASIS

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

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

La Régie ordonne au transporteur de modifier le document « Tarifs et conditions » afin de refléter l'autorisation d'utiliser HQT comme point de réception et de refléter la façon de calculer les capacités aux fins de la facturation lorsque le point HQT est utilisé comme point de réception.

10.4.2 TRANSACTIONS D'ACHAT-REVENTE

La Régie ne retient pas la proposition de l'ACEF de Québec d'imposer une double facturation des services de transport pour les activités d'achat-revente pures. Dans l'hypothèse où un niveau plus élevé d'importations était réalisé aux fins de favoriser des exportations plus élevées, le Groupe Production d'Hydro-Québec devrait alors payer selon un volume d'activité plus élevé en service de point à point. La Régie considère que la charge locale est ainsi adéquatement compensée.

11. MODIFICATIONS AU DOCUMENT « TARIFS ET CONDITIONS »

11.1.2 CODIFICATION DES CONDITIONS DE DESSERTE DE LA CHARGE LOCALE

La Régie ordonne au transporteur de modifier les « Tarifs et conditions » pour inclure une nouvelle partie IV concernant les tarifs et conditions applicables à la charge locale, notamment à des fins de transparence, de facilité d'interprétation et de comparaison.

Les « Tarifs et conditions » ainsi codifiés devront être décrits de la même façon qu'ils le seraient si le service de transport pour la desserte de la charge locale était requis par une entité juridique distincte d'Hydro-Québec.

La Régie demande au transporteur de préciser dans les « Tarifs et conditions » les conditions relatives à la desserte de la charge locale lorsque les ressources utilisées font partie de l'électricité patrimoniale et celles applicables lorsque des ressources ne faisant pas partie de l'électricité patrimoniale sont utilisées.

Il serait également approprié de préciser, en fournissant les références pertinentes, que les coûts des services complémentaires pour le volume d'électricité patrimoniale de 165 TWh/an soient inclus dans le tarif moyen de fourniture de 2,79 ¢/kWh et que, par conséquent, le distributeur n'ait pas à les payer.

La Régie considère que la relation commerciale du transporteur, pour la desserte de la charge locale, est avec le distributeur. Tous les articles des « Tarifs et conditions », faisant référence à la charge locale, doivent être dorénavant formulés de façon à ne faire référence qu'au distributeur et non pas au producteur.

11.2.2 FIABILITÉ DES AUTRES RÉSEAUX DE TRANSPORT ET DE DISTRIBUTION (ARTICLE 6.2)

La Régie estime qu'il est prématuré d'ajouter aux « Tarifs et conditions » un nouvel article 6.2 qui aurait pour effet d'obliger les réseaux voisins, situés au Québec, à se conformer aux normes de fiabilité du transporteur qui, à ce jour, ne sont pas approuvées par la Régie en vertu de l'article 73.1 de la Loi.

11.3.2 RÉDUCTION DU SERVICE DE TRANSPORT FERME (ARTICLE 13.6 ET 33)

La Régie juge que l'approche du transporteur de signer des contrats fermes de point à point à même les capacités du transport disponibles est bénéfique à la charge locale en raison de l'effet à la baisse des coûts à récupérer auprès de cette dernière.

Quant à l'exploitation du réseau, la Régie est d'opinion que le transporteur doit offrir des services de transport fermes avec les droits et obligations correspondant à la qualité de ce type de service. La nature d'un service ferme requiert qu'il ne soit pas subordonné aux autres services.

Si plusieurs transactions doivent être réduites, la Régie reconnaît la pertinence qu'elles le soient, dans la mesure du possible et conformément aux pratiques usuelles des services publics, proportionnellement aux clients de la charge locale, aux clients du réseau intégré et aux clients du service de transport utilisant un service de transport ferme de point à point.

11.4.2 PRODUCTION ÎLOTÉE

La Régie accepte la modification proposée par Hydro-Québec à l'effet d'exiger qu'il y ait une entente préalable avec le producteur lorsque des groupes turbines-alternateurs doivent être isolés sur le réseau voisin.

11.5.2 AUTRES CHANGEMENTS AUX « TARIFS ET CONDITIONS »

La Régie ordonne au transporteur, dans les 45 jours⁹ de la présente décision, de procéder à une refonte complète du texte des « Tarifs et conditions du service de transport d'Hydro-Québec » en tenant compte, à la fois, des décisions prises dans les autres sections de la présente décision et de celles portant sur les diverses matières traitées spécifiquement. Ce nouveau texte sera soumis pour commentaires aux intervenants qui disposeront d'un délai de 20 jours à cette fin.

⁹ La décision D-2002-104 a corrigé des erreurs d'écriture entre la page 355 et la page 383, quant aux délais.

12. AUTRES SUJET DE DÉCISION

12.1.2 FERMETURE RÉGLEMENTAIRE

De l'avis de la Régie, la fermeture réglementaire est un pouvoir complémentaire et accessoire à l'exercice de son mandat de fixer ou de modifier des tarifs et des conditions de transport de l'électricité (article 48 de la Loi), de son devoir de s'assurer que ces tarifs et autres conditions sont justes et raisonnables (article 49, alinéa 1, paragraphe 7, de la Loi) et, enfin, de sa responsabilité de surveiller les opérations du transporteur afin de s'assurer que les consommateurs paient selon un juste tarif (article 31, alinéa 1, paragraphe 2.1, de la Loi).

La Régie croit qu'il est opportun de retenir le principe d'une fermeture réglementaire, mais considère qu'il n'y a pas lieu d'élaborer ni de mettre en application le mécanisme de fermeture dans la présente cause, étant donné que la décision D-2000-102 ne prévoyait qu'une discussion sur l'opportunité et sur la légalité de la fermeture réglementaire.

Les prochaines décisions tarifaires pourront donc être sujettes à une fermeture réglementaire selon un mécanisme à être défini.

12.2.2 COMPTES DE NIVELLEMENT

Étant donné que la preuve au dossier et les argumentations soumises ne sont pas suffisantes pour permettre à la Régie de tirer des conclusions appropriées, la Régie considère prématurée la demande du transporteur à l'effet qu'elle se prononce immédiatement quant à l'occasion de créer éventuellement des comptes de nivellement.

12.3.2 L'OPPORTUNITÉ DE TRAITER D'UN MÉCANISME DE RENDEMENT INCITATIF

Compte tenu des commentaires formulés dans la preuve, la Régie est d'avis qu'il est prématuré de statuer sur l'occasion d'instaurer un mécanisme de rendement incitatif.

Toutefois, ceci n'amointrit en rien le devoir qu'a le transporteur de s'assurer que des mesures concrètes d'amélioration de sa performance soient planifiées et mises en œuvre systématiquement d'année en année et qu'un suivi rigoureux de ces mesures soit effectué.

À cet effet, la Régie réfère à la section 9 de la décision D-2002-95, portant sur les indices de performance, dont l'élaboration d'indices propres au transporteur, afin d'établir une base sur laquelle les discussions devraient s'orienter au moment de traiter de la question de la

réglementation incitative. Le suivi de ces indicateurs de performance pourra se faire dans le cadre du rapport annuel déposé par le transporteur en vertu de l'article 75, premier alinéa, paragraphe 5, de la Loi. La Régie est d'avis que le Transporteur doit commencer dès maintenant à compiler les données qu'il jugera nécessaires à l'établissement d'un historique.

12.4.2 CONDITIONS DE SORTIE ET DE RETOUR DES RÉSEAUX MUNICIPAUX

La Régie réfère la détermination des conditions de sortie et de retour des réseaux municipaux au prochain dossier tarifaire du distributeur.

12.5 ARTICLE 75

Dans le cadre de l'application de l'article 75 de la Loi, la Régie ordonne au transporteur de fournir des données historiques réelles correspondant aux principaux postes et paramètres utilisés pour établir le tarifs.

Le transporteur devra présenter les résultats réels découlant de l'application des tarifs et de sa gestion en cours d'année. Les données fournies devront être détaillées et conciliées avec les états financiers vérifiés d'Hydro-Québec.

La liste des informations que ce rapport devra inclure est présentée à l'annexe 8 de la décision D-2002-95 de la Régie.

13.2 ORDONNANCES PROVISOIRES

La Régie accueille la demande du transporteur à l'effet que les tarifs de transport d'électricité, qui découlent de la décision D-2002-95, s'appliquent rétroactivement à compter du 1^{er} janvier 2001.

Cependant, cette facturation rétroactive ne pourra être effectuée par le transporteur que lorsque la Régie aura procédé à l'approbation finale du texte des « Tarifs et conditions », du service de transport d'Hydro-Québec, dont elle ordonne la refonte en vertu de la section 11.5.2 de la décision en cause.

CONCLUSION

La Régie se prononce sur ce qu'elle juge essentiel, parmi les demandes du transporteur et celles des intervenants, au traitement de ce premier dossier tarifaire et à la mise en place des règles de base pour un traitement transparent et non discriminatoire de tous les clients du transporteur.

La Régie traite ainsi le maximum d'enjeux sur la base des informations mises en preuve. Toutefois, il ne faut pas s'attendre à ce que tous les éléments soient réglés durant cette première cause tarifaire qui marque le début d'un processus continu de la réglementation.

Pour plus de précision, la Régie réfère à sa décision D-2002-95 dont le texte est disponible sur le site de la Régie : www.regie-energie.qc.ca.

Les lois et règlements du Québec peuvent être consultés en français au site Internet : <http://publicationsduquebec.gouv.ca/fr/frame/index.html>. et en anglais <http://publicationsduquebec.gouv.ca/en/frame/index.html>.