

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2003-02 (MOTIFS)	R-3401-98	7 mars 2003
------------------------------	------------------	--------------------

PRÉSENTS :

M^c Marc-André Patoine, B.A., LL.L.
M. Anthony Frayne, B. Sc. (Écon.), MBA
M. François Tanguay
Régisseurs

Hydro-Québec

Demanderesse

et

Intervenants dont les noms apparaissent à la page suivante

Intervenants

Motifs de la décision D-2003-02 sur la politique transitoire de rabais

Audience relative à la modification des tarifs de transport d'électricité (*Loi sur la Régie de l'énergie*, L.R.Q., c. R-6.01, art. 48 à 51)

LISTE DES INTERVENANTS :

- Association coopérative d'économie familiale de Québec (ACEF de Québec);
- Association de l'industrie électrique du Québec (AIEQ);
- Association des redistributeurs d'électricité du Québec (AREQ);
- Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité, Association des industries forestières du Québec Ltée et Association québécoise de la production d'énergie renouvelable (Coalition industrielle);
- Gazoduc TransQuébec & Maritimes Inc. (Gazoduc TQM);
- Groupe de recherche appliquée en macroécologie et Union pour le développement durable (GRAMME-UDD);
- Groupe STOP et Stratégies énergétiques (STOP/S.É.);
- New Brunswick Power Corporation (Énergie NB);
- New York Power Authority (NYPA);
- Ontario Power Generation (OPG);
- Option Consommateurs (OC);
- PG&E National Energy Group Inc. (NEG);
- Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ);
- Société en commandite Gaz Métropolitain (SCGM);
- Union des consommateurs et Centre d'études réglementaires du Québec (UC-CERQ).

OBSERVATEUR :

- Independent Electricity Market Operator (IMO).

1. INTRODUCTION

À la suite de la décision D-2002-95 de la Régie de l'énergie (la Régie), du 30 avril 2002, Hydro-Québec dans ses activités de transport (le transporteur) a fait parvenir, le 29 novembre 2002, une proposition de politique de rabais transitoire.

Le 13 décembre 2002, les intervenants ont fait parvenir à la Régie leurs argumentations sur la demande d'Hydro-Québec et le transporteur a fait parvenir sa réplique le 20 décembre 2002.

Le 10 janvier 2003, la Régie rend la décision D-2003-02, par laquelle elle énonce les conclusions auxquelles elle en est arrivée, en précisant qu'elle communiquera ses motifs ultérieurement. Le dispositif de cette décision se lit comme suit :

« La Régie de l'énergie :

ACCUEILLE partiellement la proposition d'une politique de rabais transitoire soumise par le transporteur pour une période d'un an et **PRÉCISE** les modalités suivantes :

1. La politique s'appliquera durant la période hors pointe, soit les périodes 2 et 3 décrites à la page 14 de la pièce HQT-10, document 1.9, soit :
 - a) période 2 : heures hors pointe, de 23 h 01 à 7 h 00, du lundi au samedi inclusivement, soit 2 496 heures/an,
 - b) période 3 : heures hors pointe pendant toutes les autres heures de l'année qui ne sont pas comprises dans les périodes 1 et 2, soit 1 272 heures/an.Toutefois, il n'y aura pas de rabais durant la période 1 : heures de pointe, de 7 h 01 à 23 h 00 du lundi au samedi inclusivement, soit 4 992 heures/an.
2. Les rabais seront de 25 % pendant les périodes 2 et 3 sur les tarifs horaires seulement.
3. Le transporteur pourra effectuer quelques tests, avec des rabais supérieurs à 25 % pour certaines heures spécifiques des périodes 2 et 3, à la condition de requérir une approbation spécifique et préalable de la Régie pour chacune des heures pour lesquelles des rabais sur le service horaire supérieurs à 25 % seraient proposés à la clientèle. Le transporteur devra soumettre à la Régie une procédure d'approbation à ce sujet dans les 15 jours suivant la publication des motifs de la présente décision.
4. Un rapport devra être produit à tous les trois mois à la Régie, comportant les informations sur l'impact de cette politique transitoire de rabais sur l'optimisation de l'utilisation du réseau de transport, notamment :

- a) les mégawatts réservés et les revenus en dollars perçus pour chacun des services de transport de point à point, à l'exception des services complémentaires,
- b) les mégawattheures transportés pour les périodes 1, 2 et 3 pour le service horaire de point à point pour chaque mois de l'année depuis l'entrée en vigueur de la politique transitoire de rabais,
- c) les mégawatts horaires transités (MW heure par heure) depuis l'entrée en vigueur de la politique transitoire de rabais pour l'ensemble des services de point à point ainsi que la répartition par interconnexion et pour chacun des services, si disponible.

Les données seront produites à partir des données disponibles relatives à chacune des interconnexions incluant les interconnexions autres que celles à courant continu.

5. *Le premier rapport trimestriel pour la période se terminant le 31 mars 2003 comprendra les données mentionnées au point 4 ci-dessus ainsi que les données équivalentes concernant les rabais appliqués pour la période du 15 mai 2002 jusqu'à l'entrée en vigueur de la politique transitoire de rabais.*
6. *La politique transitoire de rabais, telle qu'approuvée par la présente décision, remplace la politique de rabais intérimaire ordonnée par la décision D-2002-95.*
7. *Cette politique transitoire de rabais, entrera en vigueur à compter de 0 h 01 mercredi le 15 janvier 2003.*

ORDONNE au transporteur de publier un avis sur le site OASIS dans les 24 heures de la présente décision, informant ses clients que la Régie a rendu la présente décision, qu'une nouvelle politique de rabais a été approuvée par la Régie et sera en vigueur à compter de 0 h 01, mercredi le 15 janvier 2003 pour les périodes 1, 2 et 3, et que cette décision peut être consultée sur le site Internet de la Régie à l'adresse <http://www.regie-energie.qc.ca>;

PRÉCISE que, étant donné le lien étroit entre une structure des tarifs et une politique de rabais, la présente décision est rendue sous réserve de toute décision qui pourrait être rendue par la Régie dans un dossier tarifaire subséquent;

AUTORISE le dépôt par les intervenants admissibles de leur réclamation de frais, dans les 30 jours de la présente décision, pour leurs travaux relatifs à l'objet de la présente décision. »

Le présent document énonce les motifs retenus par la Régie pour rendre ladite décision et ceux-ci en font donc partie intégrante à toutes fins que de droit.

2. POSITION DES PARTIES

2.1 LE TRANSPORTEUR

Le **transporteur** demande à la Régie d'approuver sa politique de rabais transitoire et de mettre fin, le 1^{er} décembre 2002, au rabais de 25 % qui est présentement accordé sur toutes les transactions de court terme depuis le 15 mai 2002.¹

Le transporteur propose une politique de rabais transitoire qui soit applicable sur une période d'un an. Selon le transporteur, la période retenue doit être suffisamment longue pour lui permettre d'étudier le comportement de ses clients lorsque leurs décisions d'affaires sont réalisées en fonction des nouveaux tarifs de court terme et de la politique de rabais transitoire.

Selon le transporteur, la période d'application proposée, d'une durée d'un an, constitue le minimum requis pour que le transporteur dispose d'éléments de comparaison en fonction des saisons et de conditions de marché diverses. Cette période d'un an permettra au transporteur de disposer de données pertinentes pour déterminer l'impact des rabais offerts sur le niveau de réservations des services point à point.²

La politique proposée repose sur un ensemble d'objectifs et de préoccupations du transporteur, en vue de répondre adéquatement aux balises fixées par la Régie dans sa décision D-2002-95.³

La politique de rabais doit viser à optimiser l'utilisation de la capacité de transport.

La future politique de rabais permanente devra également être éprouvée et adaptée au contexte du Québec.⁴ Par exemple, le transporteur ne peut offrir des rabais différenciés par chemin, en raison des particularités législatives propres au Québec.⁵

Avant d'arrêter une politique de rabais permanente, la Régie doit être à même de considérer pleinement l'impact sur les revenus de point à point du transporteur du comportement de sa clientèle face à des tarifs de court terme comparativement bas par rapport aux tarifs de long terme du transporteur. Selon le transporteur, l'historique des transactions sur le réseau de

¹ HQT-10, document 1.9, page 17.

² Réplique du transporteur, 20 décembre 2002, page 7.

³ HQT-10, document 1.9, page 7.

⁴ HQT-10, document 1.9, page 8.

⁵ HQT-10, document 1.9, page 11.

transport ne fournit aucune donnée utile à la détermination d'une politique de rabais cohérente avec ces nouveaux tarifs puisque les tarifs qui étaient en vigueur jusqu'alors étaient ceux prévus au *Règlement numéro 659 d'Hydro-Québec sur les conditions et les tarifs du service de transport pour l'accessibilité à son réseau*⁶ et qu'ils offraient des signaux de prix différents de ceux découlant des tarifs de court terme décrétés par la Régie.⁷

Le transporteur indique que son principal client du service point à point à ce jour, Hydro-Québec Production, semble avoir modifié récemment sa stratégie de réservation de transport sur le réseau du transporteur en réduisant ses réservations de long terme pour 2003, d'où une réduction de 76,7 M\$ de revenus de long terme prévus pour l'année 2003. Le transporteur est d'avis que le changement de comportement d'Hydro-Québec Production pourrait être, à tout le moins en partie, attribuable au fait que les tarifs de court terme décrétés par la Régie incitent les clients, pour des raisons économiques, à opter pour des services de transport de court terme plutôt que ceux de long terme.⁸

Le transporteur est persuadé que d'autres changements importants peuvent survenir en réaction aux nouveaux tarifs de court terme et que la période transitoire, durant laquelle la présente politique de rabais sera en place, lui offrira l'occasion de collecter des informations essentielles sur les stratégies de réservations de sa clientèle, facilitant d'autant la détermination d'une future politique de rabais bien adaptée aux nouveaux signaux de prix.

La politique de rabais proposée est structurée de manière à pouvoir fournir des données pertinentes concernant les décisions des clients du transporteur en présence ou non de rabais sur les services de transport convoités.⁹

Cette politique de rabais doit à la fois assurer un traitement non discriminatoire envers tous les clients des services de transport point à point et la transparence du processus d'octroi des rabais.¹⁰ Le transporteur indique que tous les rabais offerts seront affichés à l'avance sur son site OASIS.¹¹

La mise en place d'une politique de rabais permettant d'atteindre tous ces objectifs doit se faire prudemment, de façon à pouvoir en mesurer les impacts sur les tarifs ainsi que sur l'utilisation du réseau de transport.¹²

⁶ (1997) 129 G.O. II, 1248.

⁷ HQT-10, document 1.9, page 9.

⁸ HQT-10, document 1.9, page 9.

⁹ HQT-10, document 1.9, page 10.

¹⁰ HQT-10, document 1.9, page 12.

¹¹ HQT-10, document 1.9, page 14.

¹² HQT-10, document 1.9, page 12.

Le transporteur propose que sa politique de rabais s'applique sur le tarif du service horaire seulement.

La structure des marchés environnants, reposant sur des prix à très court terme, est le principal élément affectant la stratégie des marchands et leur activité sur ces marchés. La plupart des réseaux voisins du Québec ayant adopté un système de soumissions de prix d'énergie sur une base horaire, seuls les clients du transporteur qui ont vu leur soumission acceptée par le réseau voisin voudront effectivement livrer sur le réseau du transporteur vers le réseau voisin. La sécurité que procurait auparavant une réservation de transport point à point de long terme se trouve grandement atténuée avec ces nouvelles règles de marché dans les réseaux voisins.¹³

Pour le transporteur, il est inutile et contre-productif d'accorder des rabais pendant les heures de pointe. Comme son réseau de transport est généralement sous-utilisé durant les heures hors pointe, la politique de rabais proposée vise à optimiser l'utilisation du réseau seulement pendant ces périodes. La distinction des périodes de pointe et hors pointe devient la base de la politique de rabais proposée et seul le tarif horaire permet cette nette distinction.

Afin de bien évaluer la performance de la politique de rabais proposée, le transporteur propose de scinder en deux la période hors pointe afin que les rabais proposés s'appliquent pendant l'une des périodes hors pointe et ne s'appliquent pas à l'autre. Cette période pendant laquelle les rabais seront applicables servira alors de période témoin pour mesurer l'efficacité de la politique de rabais proposée pour atteindre ses objectifs.

Les trois périodes considérées sont définies comme suit :

- Période 1 : heures de pointe, de 7 H 01 à 23 H 00, du lundi au samedi inclusivement (4 992 heures/an, soit 57,0 % du total des heures d'une semaine);
- Période 2 : heures hors pointe, de 23 H 01 à 7 H 00, du lundi au samedi inclusivement (2 496 heures/an, soit 28,5 % du total des heures d'une semaine);
- Période 3 : heures hors pointe pendant toutes les autres heures de l'année (1 272 heures/an, soit 14,5 % du total des heures d'une semaine).

Le transporteur propose qu'à compter du 1^{er} décembre 2002, un rabais forfaitaire de 25 % sur le tarif horaire en \$/MWh approuvé par la Régie s'applique à toutes les heures de la Période 2 sur tous les chemins affichés sur son site OASIS. Aucun autre rabais applicable

¹³ HQT-10, document 1.9, page 13.

aux tarifs approuvés par la Régie ne sera octroyé par le transporteur pendant les heures de Période 1 et de Période 3.¹⁴

Afin de valider la sensibilité des volumes de transit en fonction du niveau de rabais offert, le transporteur envisage d'effectuer quelques tests, conditionnellement à l'approbation de la Régie, avec des rabais supérieurs à 25 % pour certaines heures spécifiques de la Période 2. Le transporteur entend requérir une approbation spécifique et préalable de la Régie pour chacune des heures pour lesquelles des rabais sur le service horaire différents de 25 % seraient proposés à sa clientèle. À la suite d'une approbation de la Régie, le transporteur affichera les rabais offerts sur son site OASIS.¹⁵

L'information additionnelle découlant de ces tests ad hoc permettra au transporteur de mieux connaître la sensibilité du taux d'utilisation du réseau de transport par rapport à l'ampleur des rabais horaires offerts ainsi que l'impact en résultant sur ses revenus.¹⁶

Pendant la première année, suivant la date d'approbation de la politique de rabais transitoire, le transporteur implantera un processus d'évaluation de la politique de rabais transitoire.¹⁷

À compter de la date d'application de la politique de rabais transitoire proposée, le transporteur colligera l'ensemble des données requises pour évaluer la performance de la politique de rabais et en fera rapport à la Régie.

Les données recueillies porteront sur le transit en exportation, en MWh, sur chacun des chemins affichés sur le site OASIS qui utilisent une interconnexion à courant continu entre le réseau du transporteur et les réseaux voisins. Il s'agit des chemins vers le Nouveau-Brunswick (NB) pour la portion à courant continu, la Nouvelle-Angleterre (NE et HIGH), ainsi que l'État de New York (MASS) pour la portion à courant continu également.¹⁸

Le transporteur précise que même si le rabais de 25 % sera également affiché sur tous les autres chemins du site OASIS du transporteur, certaines données requises aux fins de l'évaluation de la performance des rabais ne seront pas disponibles pour les autres chemins de ce site OASIS. Ceux-ci ne peuvent servir à l'évaluation de la performance de la politique de rabais, en raison de la discrétion accordée au propriétaire des installations de production pour permettre l'utilisation de la production ilôtée par un client du service de transport.¹⁹

¹⁴ HQT-10, document 1.9, page 15.

¹⁵ HQT-10, document 1.9, page 16.

¹⁶ HQT-10, document 1.9, page 16.

¹⁷ HQT-10, document 1.9, page 8.

¹⁸ HQT-10, document 1.9, page 15.

¹⁹ HQT-10, document 1.9, page 15.

Dans le rapport qu'il produira à la Régie, le transporteur inclura, le cas échéant, toute suggestion de modification à la politique transitoire qui serait requise en vue d'adopter une politique de rabais permanente qui rencontre les objectifs visés dont l'augmentation des transactions devant mener à une diminution des coûts imputés à la charge locale.²⁰

Le transporteur s'engage à consulter les parties intéressées au terme de la période transitoire, préalablement au dépôt à la Régie des données, analyses et conclusions tirées à la suite de l'application de la politique de rabais transitoire. Le personnel de la Régie pourrait, selon les préférences de cette dernière, participer à cette consultation en vue de préparer le rapport final à être soumis à la Régie par le transporteur à ce sujet.²¹

2.2 COALITION INDUSTRIELLE

L'intervenante ne s'oppose pas à l'approche prudente du transporteur, mais s'étonne de constater que le transporteur ne semble toujours pas disposer de données statistiques lui permettant de mesurer l'impact sur l'utilisation du réseau qu'ont pu avoir les nouveaux tarifs de court terme moins élevés de même que le rabais transitoire de 25 % ordonnés par la Régie dans sa décision D-2002-95. L'intervenante remarque qu'Hydro-Québec ne fournit aucune statistique d'utilisation de son réseau d'interconnexion permettant à la Régie d'évaluer les possibilités d'augmentation de revenus lorsque le réseau n'est pas congestionné. L'intervenante note que près de sept mois se sont écoulés depuis l'entrée en vigueur, le 15 mai 2002, des nouveaux tarifs de court terme moins élevés de même que du rabais transitoire de 25 % décrétés par la Régie.²²

Pour être en mesure de bien évaluer l'impact potentiel de la nouvelle politique de rabais transitoire, maintenant proposée par le transporteur, il aurait été intéressant pour la Régie et pour les intervenants d'être informés des effets réels que les nouveaux tarifs réduits ainsi que le rabais transitoire de 25 % ont pu avoir sur l'utilisation du réseau depuis le 15 mai 2002. Ces statistiques auraient pu, à la limite, permettre à TransÉnergie de proposer dès maintenant une politique permanente plus précise rencontrant les objectifs énoncés par la Régie dans sa décision D-2002-95.²³

La Coalition industrielle convient que la politique de rabais transitoire proposée par le transporteur n'est pas arbitraire et discrétionnaire et qu'elle propose des règles objectives,

²⁰ HQT-10, document 1.9, page 8.

²¹ HQT-10, document 1.9, page 17.

²² Commentaires de la Coalition industrielle, 10 décembre 2002, page 3.

²³ Commentaires de la Coalition industrielle, 10 décembre 2002, page 3.

transparentes et non discriminatoires comme demandé par la Régie dans sa décision D-2002-95.²⁴

Cependant, l'intervenante est d'avis que les rabais proposés par le transporteur n'auront que très peu d'incidence sur l'utilisation effective du réseau de transport de par le champ d'application fort limité de ces rabais transitoires.²⁵

Le fait que les rabais soient limités aux seules transactions horaires a pour conséquence que la Régie ne sera aucunement renseignée quant à l'effet des rabais qui auraient pu être accordés pendant les périodes de faibles charges au printemps et à l'automne aux heures de pointe ou encore durant les jours de faible charge en hiver et en été, la charge des réseaux étant très tributaire de la température. Un plus vaste éventail de rabais sur les prochains six mois, d'une part, lorsque combiné avec les données disponibles depuis l'entrée en vigueur des nouveaux tarifs le 15 mai 2002, d'autre part, procurerait à la Régie un échantillonnage beaucoup plus précis aux fins de rendre une décision éclairée sur la politique permanente que le transporteur devra soumettre pour se conformer à la décision D-2002-95.²⁶

La Coalition industrielle ne comprend pas les raisons pour lesquelles la politique de rabais transitoire proposée par le transporteur devrait être autorisée avec effet rétroactif au 1^{er} décembre 2002. Le transporteur n'avance aucun fait ou circonstance particulière justifiant de déroger à la pratique selon laquelle les décisions de la Régie devraient prendre effet à compter de leur date.²⁷

En conclusion, la Coalition industrielle ne s'objecte pas à ce que la Régie autorise une politique de rabais transitoire aux conditions suivantes :

- les rabais transitoires devraient couvrir un plus vaste éventail de services de court terme au delà du tarif horaire s'appliquant à la Période 2. Des rabais transitoires devraient être offerts au cours des périodes de faible charge au printemps et à l'automne, aux heures de pointe ou même durant les jours de faible charge en hiver et en été;
- la Régie devrait ordonner au transporteur de fournir les données statistiques permettant de mesurer l'impact sur l'utilisation du réseau qu'ont pu avoir les nouveaux tarifs de court terme moins élevés de même que les rabais transitoires ordonnés par la Régie dans sa décision D-2002-95 avec effet depuis le 15 mai 2002;

²⁴ Commentaires de la Coalition industrielle, 10 décembre 2002, page 3.

²⁵ Commentaires de la Coalition industrielle, 10 décembre 2002, page 3.

²⁶ Commentaires de la Coalition industrielle, 10 décembre 2002, pages 3 et 4

²⁷ Commentaires de la Coalition industrielle, 10 décembre 2002, page 4.

- la Régie devrait également ordonner au transporteur de fournir les statistiques d'utilisation de son réseau d'interconnexion de façon à lui permettre d'évaluer les possibilités d'augmentation de revenus lorsque le réseau n'est pas congestionné;
- les nouveaux rabais transitoires ne devraient être ordonnés que pour une période de six mois prenant effet à compter de la date de la décision à intervenir sur la demande du transporteur.

Le **transporteur** réplique qu'en raison de l'inexistence de données témoins permettant de mesurer le niveau des réservations dans des conditions de marché similaires avec et sans les rabais proposés, le transporteur ne dispose d'aucunes données lui permettant de mesurer adéquatement à ce moment-ci l'impact de la politique de rabais proposée.²⁸

Le transporteur plaide également l'insuffisance d'éléments en mains pour justifier l'application de rabais pendant les heures de pointe, sans avoir l'assurance que cela ne compromet pas sa capacité de récupérer son revenu requis, notamment en réduisant l'incitatif des clients à réserver un service de long terme.

De plus, le transporteur réplique que sa politique de rabais transitoire a été déposée auprès de la Régie en date du 29 novembre 2002 alors que les tarifs du service de transport étaient toujours d'application provisoire. Dans ce contexte, l'application rétroactive des rabais proposés par le transporteur, à une date ultérieure au dépôt de la politique transitoire, soit le 1^{er} décembre 2002, apparaît juste et raisonnable afin de concilier l'intérêt public, la protection des consommateurs et un traitement équitable du transporteur comme le prévoit la *Loi sur la Régie de l'énergie*.²⁹

2.3 ÉNERGIE NB

Énergie NB accepte la logique d'offrir un rabais pour les périodes hors pointe.

L'intervenante accepte que la politique de rabais soit sur une base intérimaire et qu'une politique de rabais permanente ne puisse être fixée que lorsque des informations supplémentaires auront été fournies. Cependant, l'intervenante s'oppose à l'élimination du rabais global de 25 % pour les autres services de transport de point à point de court terme.

²⁸ Réplique du transporteur, 20 décembre 2002, page 6.

²⁹ Lettre d'Hydro-Québec, 20 décembre 2002, page 3.

Énergie NB soutient que la proposition de rabais horaires pour les périodes hors pointe serait acceptable si elle respectait les trois conditions suivantes :

- « - les objectifs et les paramètres fixés par la Régie sont définitifs;
- la structure tarifaire était elle-même définitive, ayant été basée sur une étude dûment complétée d'allocation des coûts;
- il y aurait un historique raisonnable de réaction du marché par rapport au tarif. »³⁰

Comme ces conditions ne sont pas remplies, l'intervenante est d'avis que les autres tarifs pour les services de transport de court terme devraient continuer d'être assujettis à un rabais de 25 %, tel que le prévoit la décision D-2002-95.

Dans sa réplique, le **transporteur** plaide que la décision de la Régie prévoit explicitement que le rabais de 25 % sur l'ensemble des transactions de court terme ne doit s'appliquer que dans l'attente de la politique de rabais du transporteur. Ce rabais cessera de s'appliquer dès que la Régie aura statué sur la mise en place de la politique de rabais transitoire du transporteur, tel que demandé dans sa requête du 29 novembre 2002.

2.4 RNCREQ

Le **RNCREQ** considère la politique proposée comme une proposition alternative à la décision déjà rendue d'imposer un rabais de 25 %, et non comme une politique qui répond à l'ordonnance contenue dans la décision D-2002-95. L'intervenant constate que la politique proposée n'est pas une politique permanente, mais une solution temporaire au même titre que le rabais de 25 %.³¹

Le RNCREQ s'inquiète de la longue échéance probable avant qu'une politique permanente ne soit adoptée, de même que du fait que la proposition du transporteur est une manière détournée d'obtenir une révision de la décision D-2002-95 qui portait sur un rabais transitoire de 25 % sur les tarifs de court terme.³²

L'intervenant est d'avis que la proposition du transporteur n'est pas recevable.³³

L'intervenant convient cependant que la politique proposée représente une amélioration dans le contexte d'un rabais transitoire, « car elle éliminerait les rabais sur les périodes de pointe

³⁰ Commentaires d'Énergie NB, 13 décembre 2002, page 2.

³¹ Commentaires du RNCREQ, 13 décembre 2002, page 2.

³² Commentaires du RNCREQ, 13 décembre 2002, page 2.

³³ Commentaires du RNCREQ, 13 décembre 2002, page 5.

et diminue ainsi l'incitatif allégué, qui pourrait motiver les clients du transporteur à abandonner leurs réservations de long terme. » [sic]³⁴

Pour le RNCREQ :

« si la Régie décidait à ce stade de se satisfaire du dépôt d'une telle politique transitoire, [...] elle devra fixer des échéances précises :

- 1. pour le dépôt du rapport proposé et*
- 2. pour le dépôt d'une proposition permanente sur la politique de rabais répondant à toutes ses exigences. »³⁵*

En réplique, le **transporteur** affirme que la décision de la Régie d'ordonner au transporteur d'accorder un rabais de 25 % sur toutes les transactions de court terme, bien que d'application temporaire jusqu'à l'approbation par elle d'une nouvelle politique de rabais pour les services de transport de court terme, ne constitue pas une ordonnance transitoire de la Régie, mais une décision finale et définitive qui sera éventuellement remplacée par une autre. La politique de rabais transitoire proposée par le transporteur satisfait aux exigences de la Régie. Son application se veut transitoire afin de l'adapter éventuellement, suivant l'expérience acquise et une évaluation de ses effets sur le taux d'utilisation du réseau de transport par rapport à l'ampleur des rabais horaires offerts.³⁶

Concernant la longue échéance avant l'adoption de la politique, le transporteur répond que cette affirmation est mal fondée. La politique de rabais soumise à l'approbation de la Régie rencontre les orientations privilégiées par la Régie. Que son application soit proposée comme transitoire ne la rend pas contraire à la décision D-2002-95, mais constitue une approche prudente et, partant, dans l'intérêt de l'ensemble de la clientèle du transporteur.³⁷

2.5 STOP/S.É.

STOP/S.É. est favorable à une politique de rabais provisoire, pour une période d'environ un an, jusqu'à sa réévaluation dans une cause tarifaire ultérieure.

L'intervenant estime que l'octroi de rabais fixes selon les heures de certains jours, de manière uniforme à l'année longue, apparaît nettement insuffisant pour atteindre l'objectif d'optimisation du réseau que la politique de rabais est censée viser.

³⁴ Commentaires du RNCREQ, 13 décembre 2002, page 4.

³⁵ Commentaires du RNCREQ, 13 décembre 2002, page 5.

³⁶ Réplique d'Hydro-Québec, 20 décembre 2002, page 2.

³⁷ Lettre du transporteur, 20 décembre 2002, page 2.

Au-delà des variations horaires et journalières dans la semaine, la courbe de la charge locale varie entre les saisons et la part non réservée du réseau varie selon cette même courbe saisonnière. La politique de rabais ne permet pas d'optimiser le réseau durant les creux de cette courbe annuelle.

L'intervenant propose des rabais applicables au tarif de réservations de point à point horaires tenant compte de la variation par périodes horaires, mais aussi des variations saisonnières. Il recommande également l'application de rabais sur les tarifs quotidiens fermes et non fermes basés sur les mêmes facteurs de variation saisonnière.

Selon l'intervenant, l'absence d'une formule de différenciation des rabais, selon le niveau de congestion, justifie les formules possibles de différenciation des rabais dans le temps.

L'opportunité de moduler les rabais selon un critère objectif reflétant l'achalandage du réseau en tout ou en partie devrait faire l'objet de l'examen de la Régie lorsque la politique de rabais provisoire sera réévaluée.

STOP/S.É. propose des rabais applicables non seulement à la Période 2, mais également à la Période 3 telle que définie par le transporteur. L'intervenant indique qu'il n'est guère logique d'exclure le dimanche des rabais comme le propose Hydro-Québec. Les charges du réseau sont généralement plus faibles le dimanche que durant les heures correspondantes du lundi au samedi. De son point de vue, l'explication du transporteur à l'effet qu'il souhaite se conserver une période témoin non admissible aux rabais bien qu'hors pointe semble artificielle et peu justifiable. Une évaluation peut rester appropriée même sans une telle période témoin.

STOP/S.É. soumet que le rapport d'évaluation de la politique de rabais provisoire proposé par le transporteur devrait notamment traiter de la possibilité de maintenir des rabais aux tarifs horaires et journaliers, d'en prévoir pour les autres tarifs de court terme, de revoir le niveau de base des tarifs, de moduler les rabais selon le niveau de congestion du réseau et de maintenir la différenciation des rabais dans le temps, que ce soit selon les périodes horaires, les jours ou les saisons.

La date où la politique de rabais pourra être modifiée, à la suite de son évaluation, devrait être simultanée à l'entrée en vigueur de toute modification des tarifs de court terme de base qui pourraient résulter de l'étude d'allocation des coûts demandée par la Régie ou de toute autre réévaluation de la structure tarifaire.

Le **transporteur** réplique que, notamment en l'absence des conclusions à venir de l'évaluation de la performance de la politique de rabais transitoire proposée, TransÉnergie considère qu'il serait prématuré pour la Régie de modifier en ce sens la politique de rabais transitoire proposée par le transporteur.³⁸

2.6 UC

UC informe la Régie qu'elle ne s'oppose pas à la proposition du transporteur et juge adéquat et prudent que la mise en place de cette politique soit transitoire. Cela permettra au transporteur de colliger des données pertinentes sur le comportement des clients relativement au tarif de court terme de même que d'effectuer une comparaison entre certaines périodes d'utilisation.

L'intervenante juge que cette politique se doit avant tout d'être transparente, non discriminatoire, cohérente et d'assurer que les revenus excèdent les coûts de manière à assurer un minimum de rentabilité en tout temps. Elle craint que les modalités d'utilisation des rabais et des plages horaires proposées n'aient que très peu d'impacts à la hausse sur l'utilisation du réseau et, par conséquent, sur l'augmentation des revenus.

L'intervenante est d'avis que la période transitoire ne devrait pas excéder une durée de neuf mois. Cette période permettrait de couvrir les saisons d'hiver et d'été pour une collecte de données la plus complète possible.

3. OPINION DE LA RÉGIE

Dans sa décision D-2002-95, la Régie précise :

« La Régie juge important que des règles et des indications claires pour l'application des rabais soient établies afin, notamment, d'assurer la meilleure transparence possible et qu'aucun utilisateur ne puisse profiter indûment de rabais par rapport aux autres.

La Régie s'attend donc à ce que le transporteur lui soumette d'ici six mois une politique de rabais qui tiendra compte des orientations qui suivent. Cette politique devrait être objective, transparente et non discriminatoire et comporter des normes et barèmes d'application générale.

³⁸ Réplique du transporteur, 20 décembre 2002, page 3.

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

Deuxièmement, la rencontre de l'objectif de la transparence. Il importe que tout client du réseau de transport pour le service de point à point à court terme puisse connaître de façon claire et prédéfinie les modalités et procédures d'octroi des rabais. Le système OASIS s'avère un bon médium pour faire connaître les modalités susmentionnées. En conséquence, la Régie considère essentiel que la procédure d'octroi des rabais prévoit la publication, dans un délai raisonnable, des offres de rabais du transporteur et, sans délai, des demandes de rabais de ses clients et les réponses du transporteur à celles-ci.

La Régie donne également au transporteur une orientation à l'effet qu'elle veut favoriser l'utilisation optimale du réseau, plutôt que l'optimisation des revenus suggérée par le transporteur, et elle 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 de ces services.

La politique proposée devra, de plus, inclure des mesures de suivi à la Régie afin de comparer le niveau de rabais offerts et l'utilisation réelle du réseau. »³⁹

La Régie considère que la proposition du transporteur s'inscrit à plusieurs égards à l'intérieur de l'encadrement décrit dans sa décision D-2002-95. La politique transitoire proposée est non discrétionnaire et ses règles sont de nature objective, transparente et non discriminatoire.

La Régie estime également que la politique proposée par le transporteur, par la distinction des périodes de pointe et des périodes hors pointe, s'inscrit dans une perspective d'utilisation optimale du réseau et d'un marché normal compétitif plutôt que dans une perspective de maximisation des revenus provenant du service point à point. Dans la perspective d'utilisation optimale du réseau, il peut y avoir comme conséquence une augmentation des volumes transités et possiblement une diminution de la facture de la charge locale, mais ce dernier point ne doit pas être le motif principal de la politique de rabais. L'application de rabais pendant les périodes hors pointe caractérisées par une importance moindre des transactions favorise une utilisation plus grande du réseau au cours de ces périodes.

³⁹ Décision D-2002-95 de la Régie, 30 avril 2002, pages 282 et 283.

3.1 LES MODALITÉS DE LA POLITIQUE DE RABAIS

La Régie constate que le transporteur a restreint l'application de rabais au seul tarif horaire. Elle note également que le transporteur invoque comme motif les nouvelles règles dans les marchés voisins basées actuellement sur des soumissions de prix d'énergie sur une base horaire. Faute de données précises sur les variations dans l'utilisation du réseau, la Régie accepte, de façon transitoire, que des rabais soient appliqués seulement au tarif horaire. Toutefois, la possibilité qu'une politique de rabais visant une utilisation optimale du réseau doit tenir compte des variations saisonnières de cette utilisation sera évaluée au terme de la période d'application de la présente politique.

La Période 2, telle que définie par le transporteur, correspond à une période hors pointe. La pratique de rabais sur cette période s'avère appropriée. La Régie juge toutefois que la proposition du transporteur de ne pas appliquer de rabais pendant la Période 3 constitue une limitation importante dans l'application de rabais.

L'objectif de la politique des rabais est avant tout de tenir compte des variations importantes dans l'utilisation du réseau. La Période 3 correspondant aux dimanches est reconnue par le transporteur comme période hors pointe. Ne pas appliquer de rabais le dimanche reviendrait à ignorer, voire maintenir, la sous-utilisation du réseau lors de cette période. En conséquence, il apparaît logique de pratiquer des rabais au cours de cette période afin d'inciter les clients du transporteur à effectuer davantage de transactions et de permettre une meilleure utilisation de son réseau.

La Régie n'est pas convaincue de l'utilité de comparer, pour fins de l'analyse proposée, des volumes transités durant les heures hors pointe d'un jour de semaine, par exemple un mardi, avec ceux d'un dimanche. De son point de vue, la demande des clients du service de point à point durant la Période 2 diffère de celle de la Période 3. C'est pourquoi il lui semble plus à propos de comparer les volumes de transactions entre les heures hors pointe comparables (par exemple, entre deux mardis) avec des rabais différents.

À cet égard, la Régie considère que la proposition du transporteur d'effectuer des tests avec des rabais supérieurs à certaines heures spécifiques de la Période 2 est un moyen d'atteindre cet objectif. De surcroît, en élargissant ces tests sur la Période 3, l'option de rabais différents permettra de mesurer l'impact d'un rabais additionnel sur les transactions effectuées pour une période comparable.

En conséquence, la politique de rabais s'appliquera durant la période hors pointe, soit les Périodes 2 et 3 décrites à la page 14 de la pièce HQT-10, document 1.9, soit :

- a) Période 2 : heures hors pointe, de 23 h 01 à 7 h 00, du lundi au samedi inclusivement, soit 2 496 heures/an;
- b) Période 3 : heures hors pointe pendant toutes les autres heures de l'année qui ne sont pas comprises dans les Périodes 1 et 2, soit 1 272 heures/an.

Toutefois, il n'y aura pas de rabais durant la Période 1 : heures de pointe, de 7h01 à 23 h 00 du lundi au samedi inclusivement, soit 4 992 heures/an.

La Régie accepte, sur une base transitoire, le niveau de rabais de 25 % proposé par le transporteur. Cependant, ce dernier pourra effectuer des tests avec des rabais supérieurs à 25 % pour certaines heures spécifiques des Périodes 2 et 3, à la condition de requérir une approbation spécifique et préalable de la Régie pour chacune des heures pour lesquelles des rabais sur le service horaire supérieurs à 25 % seraient proposés à la clientèle. Le transporteur devra soumettre à la Régie une procédure d'approbation à ce sujet dans les 15 jours suivant la date de la présente décision.

3.2 PROCESSUS DE SUIVI

La Régie juge raisonnable la durée d'application de la politique transitoire proposée par le transporteur.

La Régie considère appropriée la proposition du transporteur d'implanter un processus de suivi de sa politique transitoire de rabais pendant la durée d'application d'un an de cette dernière. Des rapports périodiques d'évaluation permettront d'effectuer un suivi de la mise en place de la politique transitoire, eu égard notamment à l'objectif recherché par la Régie, soit l'utilisation optimale du réseau de transport.

Les données disponibles portant sur l'ensemble des interconnexions doivent être traitées dans les rapports d'évaluation du transporteur. Cependant, une analyse séparée pour les chemins autres que ceux à courant continu est nécessaire afin de tenir compte de la non disponibilité de certaines données afférentes à la production ilôtée. Cette analyse permettra de compléter l'analyse globale.

La Régie prend acte de l'engagement du transporteur à consulter les parties intéressées au terme de la période transitoire en vue de préparer le rapport final qui sera soumis à la Régie,

incluant les données, analyses et conclusions tirées à la suite de l'application de la politique de rabais transitoire. La Régie encourage ce type de consultation.

La Régie s'attend à ce que les données et analyses qui seront reproduites dans les rapports d'évaluation déposés par le transporteur mettront en évidence les périodes de l'année où le niveau de réservations des services de point à point est le plus faible. L'état d'utilisation du réseau permettra à la Régie, dans le cadre d'un dossier distinct du présent dossier, de juger de l'opportunité d'une politique de rabais permanente prévoyant notamment l'élargissement de la politique aux tarifs de point à point autres que le tarif horaire, d'une part, ainsi que la modulation des rabais selon les saisons, d'autre part.

En conséquence, un rapport devra être produit à tous les trois mois à la Régie, comportant les informations sur l'impact de cette politique transitoire de rabais sur l'optimisation de l'utilisation du réseau de transport, notamment :

- a) les mégawatts réservés et les revenus en dollars perçus pour chacun des services de transport de point à point, à l'exception des services complémentaires;
- b) les mégawatheures transportés pour les Périodes 1, 2 et 3 pour le service horaire de point à point pour chaque mois de l'année depuis l'entrée en vigueur de la politique transitoire de rabais;
- c) les mégawatts horaires transités (MW heure par heure) depuis l'entrée en vigueur de la politique transitoire de rabais pour l'ensemble des services de point à point ainsi que la répartition par interconnexion et pour chacun des services, si disponible.

Les données seront produites à partir des données disponibles relatives à chacune des interconnexions incluant les interconnexions autres que celles à courant continu.

Par ailleurs, la Régie considère qu'il est important de disposer de statistiques portant sur les volumes de transit observés depuis le 15 mai 2002, date d'application des rabais transitoires de 25 % sur tous les services de court terme, tels qu'ordonnés dans la décision D-2002-95. Ces données pourraient contribuer à évaluer l'impact sur l'utilisation du réseau de la suppression des rabais pour les périodes de pointe du tarif horaire et pour les tarifs de court terme autres que le tarif horaire. La Régie est également d'avis que l'historique des transactions sur le réseau de transport du transporteur pourrait fournir des données utiles à l'évaluation de l'impact des rabais sur les décisions de réservation de service de point à point par les clients du transporteur.

Le premier rapport trimestriel, pour la période se terminant le 31 mars 2003, comprendra donc les données mentionnées ci-dessus ainsi que les données équivalentes concernant les

rabais appliqués pour la période du 15 mai 2002 jusqu'à l'entrée en vigueur de la politique transitoire de rabais.

3.3 DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR

Le transporteur demande que la décision de la Régie, quant à sa politique de rabais transitoire proposée, soit d'application rétroactive au 1^{er} décembre 2002.

Tel qu'indiqué à sa décision D-2002-95, l'ordonnance de la Régie au transporteur d'accorder un rabais de 25 % sur toutes les transactions de court terme dans un délai de 15 jours, l'a été « *en attendant l'approbation [...] par la Régie* » de la politique qu'elle ordonnait au transporteur de lui proposer dans les six mois.⁴⁰

Les motifs invoqués par le transporteur⁴¹ ne justifient pas que la décision de la Régie relative à la politique de rabais transitoire soit d'application rétroactive au 1^{er} décembre 2002.

D'une part, la décision précitée d'ordonner un rabais de 25 % était finale et définitive jusqu'à l'approbation éventuelle par la Régie de la politique de rabais à être déposée par le transporteur, ce que celui-ci reconnaît.⁴² De plus, l'ordonnance d'octroi d'un rabais de 25 % sur les tarifs de court terme était d'application prospective, soit dans un délai de 15 jours de la décision D-2002-95. L'argument que tire le transporteur du fait que sa politique de rabais transitoire a été déposée alors que les tarifs du service de transport étaient d'application provisoire n'est donc pas retenu.

D'autre part, le transporteur n'a pas démontré, dans le cas présent, l'opportunité et l'urgence de rendre immédiatement applicable au 1^{er} décembre 2002 la politique de rabais transitoire proposée. Celle-ci est différente à maints égards de la politique alors en vigueur. Or, il est normal que les clients du transporteur puissent effectuer des réservations et des transactions en pleine connaissance des conditions applicables. À cet égard, la décision D-2002-95, concernant l'objectif de transparence, affirmait :

*« Il importe que tout client du réseau de transport pour le service point à point de court terme puisse connaître de façon claire et prédéfinie les modalités et procédures d'octroi de rabais. »*⁴³ (nous soulignons)

⁴⁰ Décision D-2002-95, 30 avril 2002, page 283.

⁴¹ Lettre d'Hydro-Québec, 20 décembre 2002, page 3.

⁴² Lettre d'Hydro-Québec, 20 décembre 2002, page 2.

⁴³ Décision D-2002-95, 30 avril 2002, page 282.

Dans ce contexte, il n'est pas approprié que la Régie décrète que la nouvelle politique de rabais prenne effet à une date antérieure à son approbation. La demande du transporteur à cet effet est donc rejetée.

En conséquence, la Régie est d'avis qu'il y a lieu d'ordonner que la politique transitoire de rabais approuvée avec les modifications indiquées dans la présente décision entre en vigueur à compter de 0 h 01, mercredi le 15 janvier 2003, et qu'elle remplace, à compter de ladite date, la politique de rabais intérimaire ordonnée par la décision D-2002-95.

Marc-André Patoine
Régisseur

Anthony Frayne
Régisseur

François Tanguay
Régisseur

LISTE DES REPRÉSENTANTS :

- Association coopérative d'économie familiale de Québec (ACEF de Québec) représentée par M. Vital Barbeau et M. Richard Dagenais;
- Association de l'industrie électrique du Québec (AIEQ) représentée par M^e Eric Dunberry;
- Association des redistributeurs d'électricité du Québec (AREQ) représentée par M^e Pierre Huard;
- Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité, Association des industries forestières du Québec Ltée et Association québécoise de la production d'énergie renouvelable (Coalition industrielle) représentée par M^e Guy Sarault;
- Gazoduc TransQuébec & Maritimes Inc. (Gazoduc TQM) représentée par M. André Beaulieu;
- Groupe de recherche appliquée en macroécologie et Union pour le développement durable (GRAME-UDD) représenté par M^e Éric Couture;
- Groupe STOP et Stratégies énergétiques (STOP/S.É.) représenté par M^e Dominique Neuman;
- New Brunswick Power Corporation (Énergie NB) représentée par M^e André Durocher;
- New York Power Authority (NYPA) représentée par M^e Tina Hobday;
- Ontario Power Generation (OPG) représentée par M^e Pierre Tourigny;
- Option consommateurs (OC) représentée par M^e Yves Fréchette;
- PG&E National Energy Group Inc. (NEG) représentée par M^e Marc Laurin;
- Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) représenté par M^e Hélène Sicard;
- Société en commandite Gaz Métropolitain (SCGM) représentée par M^e Jocelyn B. Allard;
- Union des consommateurs et Centre d'études réglementaires du Québec (UC-CERQ) représenté par M^e Claude Tardif;
- M^{es} Pierre R. Fortin et Jean-François Ouimette pour la Régie de l'énergie.

OBSERVATEUR :

- Independent Electricity Market Operator (IMO) représentée par M. Keith J. Bryan.