

ALLOCATION DES COÛTS DE TRANSPORT PAR FONCTION

DIRECTION
AFFAIRES RÉGLEMENTAIRES ET TARIFAIRES

1 Cette section présente les données requises pour l'allocation des coûts entre
2 les fonctions, telles que demandées par la Régie dans sa décision
3 D-2000-102 du 2 juin 2000. Il est à noter que la proposition d'Hydro-Québec
4 ne fait pas appel à une allocation spécifique du coût des différentes fonctions
5 du réseau selon les services offerts. Les tarifs sont plutôt établis à partir des
6 revenus requis globaux pour l'ensemble des services. Cette approche se
7 justifie principalement par la nature intégrée du réseau de transport et par
8 souci d'éviter de complexifier la structure tarifaire.

9 Les informations fournies doivent être utilisées avec discernement compte
10 tenu de leur composition. La séparation du réseau de transport par fonction
11 pourrait, à bien des égards, faire l'objet de discussions et d'argumentations
12 quant à la nature des fonctions et des équipements qui devraient se retrouver
13 dans chacune de ces fonctions. Il en va de même pour la méthode
14 d'allocation des coûts par fonction.

15 Par exemple, les investissements relatifs à la compensation série pour le
16 renforcement du réseau se retrouvent dans les coûts des postes de
17 transformation. Une alternative à ces investissements aurait été l'ajout de
18 lignes de transport. De plus, une affectation par fonction des différents
19 services nécessite à notre avis une séparation plus détaillée dans certains cas
20 pour s'assurer que les coûts traduisent bien la relation de causalité en
21 fonction de l'utilisation des équipements.

22 En matière de méthode d'allocation, le système comptable ne permet pas
23 d'attribuer directement les charges reliées aux différentes fonctions, ni d'avoir
24 une prévision détaillée pour chaque élément d'actif. L'affectation aux fonctions
25 de tous les éléments comptables composant les coûts du service de transport
26 doit par conséquent se réaliser à l'aide d'une méthode d'allocation de coût.
27 Notre calcul repose sur l'utilisation de la valeur nette des immobilisations

1 comme critère d'allocation. Il se justifie principalement par le fait que la
2 majorité des coûts (frais financiers et amortissement) sont directement reliés
3 aux immobilisations. Une exception à cette règle s'applique pour les charges
4 de services partagés (facturation interne) et les frais corporatifs, qui ont été
5 directement alloués à la fonction " Soutien ".

6 Pour les fins du présent exercice, la valeur nette des immobilisations en
7 exploitation au 31 décembre 1999 associée à chaque fonction a donc été
8 retenue comme clé de répartition. Compte tenu que les revenus requis
9 résiduels pour 2001 sont de 2 674 M\$, après déduction des revenus associés
10 aux ventes à court terme, le tableau suivant présente les coûts du service de
11 transport répartis selon les différentes fonctions identifiées par la Régie.

Coûts par fonction 2001 (en M\$)

Fonctions	Coûts - 2001	Immobilisations nettes au 31-12-99
Postes de départ	153	907
Transport THT (735 kV et 765 kV)	1 037	6 141
Transport 450 kV (RMCC)	147	871
Interconnexions	239	1 420
Transformation THT/HT (44 kV à 315 kV)	115	683
Transport HT (44 kV à 315 kV)	278	1 651
Transformation HT/MT (25 kV)	260	1 541
Raccordements à des clients spécifiques et aux clients du tarif L	44	258
Centre de conduite du réseau (CCR) et centres de téléconduite (CTC)	23	136
Soutien	377	490
Total	2 674	14 097

13
14 Les huit premières fonctions correspondent aux fonctions identifiées par la
15 Régie. Les deux dernières catégories sont ajoutées en vue de regrouper les
16 fonctions de soutien aux fonctions principales. Les fonctions sont définies de
17 la façon suivante :

- 1 ▪ *Postes de départ* : les postes de départ assurent la transformation
2 de la puissance à un niveau supérieur de tension afin de transiter
3 l'électricité sur le réseau de transport ;
- 4 ▪ *Transport très haute tension (THT – 735 kV et 765 kV)* : les
5 équipements de transport à très haute tension servent à acheminer
6 l'électricité des zones de production vers les réseaux régionaux et
7 les interconnexions avec les réseaux voisins. Ils sont constitués de
8 postes de transformation et de lignes à courant alternatif dont la
9 tension est de 735 kV et 765 kV ;
- 10 ▪ *Transport 450 kV* : Les équipements de transport à 450 kV
11 comprennent la ligne à courant continu 450 kV qui assure la liaison
12 à partir du poste Radisson de la Baie James jusqu'au poste
13 Nicolet ;
- 14 ▪ *Interconnexions* : les interconnexions permettent diverses
15 transactions comme des achats pour répondre aux besoins internes
16 et des ventes aux réseaux voisins. Les sites d'interconnexion avec
17 les réseaux voisins sont nombreux. Ils comprennent les couloirs
18 visant les marchés de l'Ontario, du réseau Maclaren, de New York,
19 du Vermont, du Nouveau Brunswick, de Citizens Utilities, d'Alcan et
20 finalement vers la centrale Churchill Falls au Labrador ;
- 21 ▪ *Transformation très haute tension / haute tension (THT/HT – 315 à*
22 *44 kV)* : il s'agit d'équipements qui permettent un abaissement de la
23 tension d'alimentation entre 44 et 315 kV ;
- 24 ▪ *Transport haute tension (HT – 44 kV à 315 kV)* : comprend les
25 lignes à une tension variant entre 44 kV et 315 kV ;

- 1 ▪ *Transformation haute tension / moyenne tension (HT/MT – 25 kV) :*
2 les équipements incluent dans cette catégorie sont les postes
3 assurant le raccordement aux lignes de distribution ;
- 4 ▪ *Raccordements à des clients spécifiques et aux clients du tarif L :*
5 certaines installations sont mises en place pour alimenter de façon
6 spécifique des clients. Il s'agit principalement de clients alimentés
7 en haute tension et facturés au tarif L ;
- 8 ▪ *Centre de conduite du réseau (CCR) et centres de téléconduite*
9 *(CTC) :* l'exploitation du réseau de transport se fait à partir du centre
10 de conduite du réseau (CCR) et des centres de téléconduite (CTC)
11 répartis à travers le Québec ;
- 12 ▪ *Soutien :* la fonction " soutien " permet de tenir compte des services
13 associés aux bâtiments, aux laboratoires et aires d'essais, aux
14 actifs de masse, aux véhicules, à l'environnement et aux projets
15 spéciaux en matière d'informatique. Les services des autres unités
16 (facturation interne) et les frais corporatifs qui sont imputés à
17 TransÉnergie, sont également regroupés dans cette catégorie.