



**SYLVESTRE CHARBONNEAU FAFARD**  
| AVOCATS

PAR COURRIEL

Le 13 septembre 2002

**Yves Fréchette**

Ligne directe (514) 937-2881 poste 245

[y.frechette@scf.qc.ca](mailto:y.frechette@scf.qc.ca)

Adjointe: Guylaine Brodeur, poste 247

**Me Véronique Dubois**

Secrétaire

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

C.P. 001, Tour de la Bourse

800, Place Victoria

2ième étage, bureau 255

MONTRÉAL (Québec)

H4Z 1A2

**Objet: Requête en révision de la décision D-2002-95 concernant la demande révisée relative à la modification des tarifs de transport d'électricité**  
**Dossier de la Régie: R-3493-2002**  
**N/dossier: 14351-YFPS**

---

Chère consœur,

Suite à la vôtre du 19 août 2002, Option consommateurs désire vous indiquer, par la présente, qu'elle n'entend pas déposer de preuve dans la requête en révision de la décision D-2002-95 déposée le 18 juillet 2002 par Hydro-Québec – TransÉnergie (« TransÉnergie » ou « le Transporteur »).

De manière générale, Option consommateurs, à titre d'organisme voué à la défense des droits et intérêts des consommateurs, se montre très sensible aux préoccupations du Transporteur quand à la possibilité que les tarifs approuvés par la Régie dans les décisions D-2002-095, D-2002-104 et D-2002-144 ne lui permettent pas de recouvrer le revenu requis déterminé par la Régie dans ces mêmes décisions. En particulier, nous sommes très préoccupés par la possibilité, évoquée à plusieurs reprises par le Transporteur dans sa preuve en chef, que la volatilité et l'incertitude en ce qui a trait au niveau des réservations de court terme n'aient à être compensées par une augmentation substantielle du tarif annuel applicable à la charge locale, soit la clientèle d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution (« le Distributeur »).

Nous retenons, de la preuve en chef du Transporteur, que les signaux de prix ont changé radicalement suite aux décisions susmentionnées, rendant les tarifs de court terme significativement plus avantageux (voir le tableau 2, page 18, montrant les différentiels totaux). Des tarifs de court terme très avantageux auront certainement pour effet, aux dires du Transporteur, de réduire substantiellement les réservations de long terme sur le réseau de transport. De là, note le Transporteur, la nécessité de revoir soit le niveau des réservations à long terme et le niveau du tarif correspondant, soit la structure tarifaire approuvée par la Régie afin d'adopter la proposition initialement avancée par le Transporteur.

Le Transporteur note que de revoir le niveau des réservations ne constituerait qu'une réponse bien partielle à ce problème, du fait des facteurs décisionnels pris en compte par les clients du service de transport (section 3 de la preuve en chef), soit le fonctionnement des marchés dans lesquels les clients du service de transport transigent et le coût relatif des services de transport offerts par TransÉnergie.

Les informations offertes par le Transporteur à la pièce HQT-1 doc. 1 permettent de mieux comprendre la position qu'il a défendue dans le dossier R-3401-98 en ce qui a trait à la tarification du service de transport. Or, comme une grande partie de ces informations n'étaient pas disponibles lors de l'étude par la Régie des différentes propositions, il s'agit donc d'une preuve supplémentaire à celle déjà offerte.

En résumé, Option consommateurs comprends de cette nouvelle preuve que le niveau des réservations prévues pour le point-à-point de long terme et de court terme aurait dû être revu suite à la décision de la Régie d'établir les tarifs de court terme sur la base de la pointe annuelle coïncidente, réduits de 25%. Le niveau du tarif annuel en aurait donc inévitablement été affecté à la hausse. Le Transporteur soumet ainsi que la décision de la Régie de rejeter sa proposition initiale affecte la répartition 90%/10% prévue pour l'allocation des revenus entre la charge locale et le point-à-point, répartition que le Transporteur juge équitable.

La preuve supplémentaire devrait suffire, selon le Transporteur, à convaincre la Régie que sa proposition initiale résulte en des tarifs justes, raisonnables et équitables pour l'actionnaire et les différents utilisateurs du réseau de transport.

Option consommateurs juge nécessaire de rappeler, ici, quelle fut son opinion dans le dossier R-3401-98, tel qu'exprimée dans son argumentation finale du 10 septembre 2001.

Tout d'abord, Option consommateurs était d'avis que la proposition 1-CP/12-CP du Transporteur était conceptuellement confuse, manquait de transparence et créait de l'incertitude dans l'esprit des utilisateurs potentiels du réseau<sup>1</sup>. De plus, Option consommateurs désapprouvait avec force l'approche du Transporteur consistant

---

1 Dossier R-3401-98, Argumentation finale d'Option consommateurs, page 33.

à planifier le réseau de transport sur la base de la somme des pointes annuelles non-coïncidentes des clients du service de transport (ce que nous avons appelé le 1-NCP)<sup>2</sup>. À cet égard, Option consommateurs notait que l'hypothèse de coïncidence des pointes annuelles du Distributeur et des autres clients du service de transport était complètement irréaliste et créait un puissant incitatif pour le Transporteur à sur-investir en capacité de transport, résultant ainsi en de la capacité excédentaire de transport, même en période de pointe. En d'autres termes, les clients du service de transport, y compris et avant tout le Distributeur et les consommateurs finaux, perdraient tous les bénéfices de la diversité.

Or, la proposition 1-CP/12-CP du Transporteur pour la tarification du service de transport a précisément pour objectif d'inciter les clients du service de transport à choisir un contrat annuel plutôt que des contrats de plus court terme, pour un mois, par exemple. Ainsi, la proposition 1-CP/12-CP aura donc pour effet d'exacerber le problème de sur-investissement en capacité de transport, au seul bénéfice de l'actionnaire (l'effet Averch-Johnson).

Finalement, Option consommateurs considérait que la proposition 1-CP/12-CP du Transporteur comme économiquement inefficace, en ce qu'elle décourage l'utilisation de la capacité excédentaire de transport en dehors de la saison hivernale. Pis encore, la proposition tarifaire du Transporteur a pour effet d'encourager la consommation en période de pointe. Également, Option consommateurs considérait qu'il était loin d'être évident que ce mode de tarification génère un bon signal de prix aux différentes clientèles utilisatrices<sup>3</sup>.

En conclusion, Option consommateurs demandait à la Régie de rejeter la proposition du Transporteur.

À la suite de ses experts, MM. Bruce Bacon et John Todd, Option consommateurs a proposé à la Régie de tarifer sur la base des douze pointes non-coïncidentes (12-NCP) ou, alternativement, sur la base des douze pointes coïncidentes (12-CP). De telles approches, en plus d'être conformes avec les normes de l'industrie, sont simples d'application, transparentes, durables et équitables. De plus, ces méthodes sont économiquement efficaces en ce qu'elles reflètent une utilisation efficace du réseau de transport sur toute l'année.

Ayant repris les divers éléments composant son argumentation finale dans le dossier R-3401-98, Option consommateurs désire de plus ajouter certains commentaires reflétant sa position concernant la demande en révision du Transporteur à proprement dit.

---

<sup>2</sup> Id., section 6 – *Planification du réseau*, pp. 26-30.

<sup>3</sup> Id., section 7.2.3., pages 34-35.

Option consommateurs est très sensible aux arguments présentés par le Transporteur au soutien de sa demande, à l'effet que les tarifs approuvés par la Régie dans ses décisions D-2002-095, D-2002-104 et D-2002-144 ne permettraient pas au Transporteur de récupérer son revenu requis et ce, en raison de la disparité entre les tarifs de court terme et le tarif de long terme et également en raison de la réalité commerciale dans laquelle il évolue.

Cependant, Option consommateurs n'a pas changé d'opinion depuis le dépôt de son argumentation finale dans le dossier R-3401-98, le 10 septembre 2001. Nous soumettons respectueusement que l'objectif premier que la Régie doit rechercher dans la réglementation du réseau de transport d'électricité est l'utilisation efficace de ce réseau. La tarification doit donc être bâtie en ce sens. Nous réitérons ici que le 12-CP et le 12-NCP permettent d'atteindre cet objectif premier, mais pas le 1-CP/12-CP.

À la lecture de la pièce HQT-1 doc. 1, nous sommes d'avis que, pour l'année tarifaire 2001, la décision de la Régie n'aura pas d'impact sur la récupération du revenu requis du Transporteur, ceci en raison des réservations de long terme effectuées par le Distributeur et le Producteur en 2000 en prévision de l'année 2001<sup>4</sup>. Ceux-ci ne peuvent, rétrospectivement, réviser à la baisse leurs réservations sur la seule base de tarifs de court terme moins onéreux que prévu. Partant, que les tarifs pour 2001 soient déterminés sur la base du 1-CP, tel que retenu par la Régie dans sa décision D-2002-95, ou sur la base de la proposition 1-CP/12-CP du Transporteur ne change pas le résultat *ex post*: le Transporteur pourra récupérer son revenu requis pour l'année 2001.

Le problème pourrait se poser, cependant, pour les années tarifaires 2002 et suivantes. Si le raisonnement du Transporteur est exact, à l'effet que les clients du point-à-point opéreraient pour des services de court terme comme le service horaire ou quotidien, alors les consommateurs finaux de la charge locale, comme les résidentiels, sont alors à risque de devoir assumer un fardeau substantiellement plus lourd qu'aujourd'hui, avec l'effet que la répartition des revenus entre le point-à-point et la charge locale ne devienne inéquitable. Option consommateurs a toutes les raisons de craindre que le Transporteur n'ait raison à cet égard. Nous notons, cependant, que les tarifs approuvés resteront en vigueur jusqu'à ce que la Régie en décide autrement et qu'il en revient au Transporteur de soumettre une nouvelle demande en ce sens.

En dernier lieu, nous soulignons à la Régie qu'il n'est pas clair, à la lecture de la requête du Transporteur et de la preuve soumise au soutien de la requête, si le Transporteur demande la révision de la décision seulement pour l'année tarifaire 2001, ou bien s'il demande à réviser la décision pour le futur également. Dans ce dernier cas, nous

---

<sup>4</sup> Nous notons, au graphique 1, page 26, que le niveau des réservations de long terme du Producteur se situe à 3785 MW pour l'année 2001, soit tout près du niveau prévu initialement de 3844 MW.

soumettons respectueusement qu'il s'agit d'un débat beaucoup plus large qu'il n'en paraît a priori, dépassant de beaucoup le cadre de la demande en révision.

À cet égard, Option consommateurs désire rappeler à la Régie le passage suivant de la décision D-2002-95 :

*Dans le cadre d'un premier dossier tarifaire du transport d'électricité étudié devant la Régie, tous les participants à l'audience ont pu se familiariser avec les données du transporteur. Certaines avenues n'ont toutefois pu être explorées avec toutes les données nécessaires à l'appui.*

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

***Dans ces circonstances, la Régie accepte la proposition du transporteur d'allouer l'ensemble des coûts de transport selon la pointe annuelle.***

*Toutefois, 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 à moyen et à long terme. La Régie juge nécessaire de disposer, pour ce faire, d'une étude d'allocation des coûts effectuée suivant les règles de l'art de la tarification tout comme cela est pratique courante pour établir les tarifs dans le domaine gazier au Québec.*

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 incluant les trois étapes susmentionnées et reflétant les préoccupations de la Régie<sup>5</sup>.

Option consommateurs comprend de ce passage et d'autres passages également de la décision D-2002-95 que l'allocation de la totalité des coûts à la pointe annuelle coïncidente du Transporteur n'a été retenue qu'à défaut de mieux, pour cette année. Nous comprenons également que la Régie s'est réservée toute discrétion pour revenir sur la question dans le prochain dossier tarifaire.

Option consommateurs tient à informer la Régie qu'en toute probabilité elle demandera à ses experts d'étudier la preuve et les propositions du Transporteur et des autres parties et de produire de la preuve sur la question de l'allocation des coûts et de la tarification du service de transport, le sujet n'ayant pas été vidé lors de la dernière cause.

Ainsi, dans l'état actuel de la preuve, il n'est pas clair si le Transporteur demande d'adopter de manière définitive sa proposition tarifaire, ou seulement pour l'année

---

<sup>5</sup> Décision D-2002-95, pages 211-212, gras ajoutés.

tarifaire 2001. Nous enjoignons donc la Régie à exiger du Transporteur qu'il clarifie cet aspect de sa requête.

En conclusion sur le sujet de la structure tarifaire, Option consommateurs se montre très sensible aux préoccupations exprimées par le Transporteur et souhaite ardemment que la répartition des revenus entre la charge locale et le point-à-point demeure équitable dans le long terme. Cependant, Option consommateurs n'a pas appuyé et ne peut appuyer la proposition tarifaire initiale du Transporteur, pour les raisons résumées plus haut et exposées en détail dans notre argumentation finale du 10 septembre 2001.

En dépit de l'opposition d'Option consommateurs à la proposition du Transporteur, nous sommes disposés à appuyer le Transporteur dans sa requête en révision pour 2001 et 2001 seulement, mais uniquement dans la mesure où :

- S le niveau des réservations de long terme prévues pour 2001 ne peut être modifié rétrospectivement;
- S la Régie a déjà prévu de poursuivre le débat sur l'allocation des coûts et la structure tarifaire dans le prochain dossier tarifaire;
- S les tarifs approuvés demeurent en vigueur jusqu'à ce qu'ils soient de nouveau modifiés par la Régie.

Ainsi, Option consommateurs est disposée à appuyer le Transporteur, mais uniquement d'une manière transitoire et jusqu'à ce que le débat sur l'allocation des coûts ait pu être mené à terme.

En ce qui concerne la politique de rabais, Option consommateurs n'a pas traité cet aspect dans le dossier R-3401-98, par souci d'économie et d'efficacité. Dès lors, nous nous en remettons à la Régie afin de déterminer si la politique révisée soumise par le Transporteur répond aux demandes de la Régie dans les décisions susmentionnées. Cependant, nous sommes en général d'avis que le niveau des réductions ne devrait pas être plus élevés que ce qu'il est strictement nécessaire pour stimuler les ventes à court terme et ainsi réduire la capacité excédentaire en dehors de la période de pointe. Corollairement, si les rabais ne sont pas nécessaires pour stimuler les ventes à court terme, alors nous sommes d'avis qu'ils ne devraient pas être accordés car, ultimement, ces rabais sont supportés par la charge locale. Nous soumettons donc que la politique de rabais ne doit pas servir à subventionner les transactions d'exportations et de transits inter-réseaux (*wheel-through*).

Espérant le tout conforme, nous vous prions de recevoir, chère consœur, l'expression de nos meilleures salutations.

SYLVESTRE, CHARBONNEAU, FAFARD

(s) Yves Fréchette

**Yves Fréchette**  
**Avocat**

/gb

c.c. Me Jean Morel  
Tous les intervenants (courriel)