

Présentation de la preuve  
de l'ACEF de Québec

Cause sur les tarifs et conditions de transport

2005 d'Hydro-Québec

R-3549-2004 phase 2

22/11/2005

**Corrections** : p. 12, 1e ligne 1er par. : “dans sa décision sur la cause R-3492-98” lire plutôt R-3401-98 ( idem 2e par. 3e ligne).  
p. 17, 4e ligne : L'énergie importée représente donc 24,4% de l'énergie transitée (par les interconnexions).

## Retour sur la décision D-2002-95 (R-3401-98)

- (p. 182) Allocation 1-CP (12-CP) tarif 75,18\$/kW/an (96,3\$) et revenu pt à pt LT 289 M\$ (370 M\$).

- Divers critères permettent de décider à quelle fonction appartiennent des actifs (critère de l'usage majoritaire de la BCUC (p. 194), critère utilisé en Ontario (p. 197) (une ligne radiale est radiale si l'équipement ne serait pas installé en absence de la centrale) ou aux USA par les ISO/Transco (p. 197) (est-ce que l'équipement est installé en absence de la centrale).

- (p. 210-214) En absence d'une étude d'allocation par fonction détaillée la Régie accepte pour 2001 l'allocation 1-CP proposée par HQT, elle considère qu'une allocation en puissance est adéquate (selon X-CP donc) mais demande des détails sur l'allocation des équipements de raccordement aux centrales selon le FU et une allocation de la fonction soutien sur la base des coûts des autres fonctions (au lieu 1-CP).

- La Régie indique (p. 213) que l'approche de répartition en puissance n'a pas été contesté par personne : ce à quoi nous nous opposons ayant fait valoir avec UC et son expert la pertinence de considérer l'énergie dans la répartition des coûts de transport.

- (p. 281) Selon la Régie la politique de rabais doit être suffisamment précise pour être qualifiée de “décisions en application des conditions tarifaires”. Selon la Régie (p. 282) l’exigence d’uniformité territoriale ne prévoit aucune exemption et ne permet pas de rabais différenciés par chemins. La Régie indique vouloir optimiser l’usage du réseau de transport (et non optimiser les revenus de transport) et rejette la proposition de baser les rabais sur le différentiel de prix entre marchés.
- (p. 339) HQT indique que la mission de base, la raison fondamentale d’HQT est de desservir la charge locale. Les clients de la charge locale bénéficient de la priorité la plus élevée qui soit. Pourtant HQT a proposé, et la Régie décidé, que lorsque des réductions de charge sont nécessaires, la charge locale n’ait pas une priorité supérieure aux clients de services en réseau intégré et de point à point long terme.
- p. 369) Enfin la Régie a jugé prématuré de se prononcer sur l’opportunité de créer éventuellement des comptes de frais reportés mais a décidé que la fermeture réglementaire pouvait s’appliquer, considérant qu’elle ne visait pas à modifier rétroactivement les tarifs en vigueur mais plutôt à vérifier que les prévisions étaient en lien avec les réalisations. De la sorte les prochaines décisions réglementaires pourraient être sujettes à une fermeture réglementaire selon un mécanisme à définir.

(p. 10) Analyse critique de la preuve d'H.Q

- Nous nous prononcerons plus tard sur les indicateurs de performance et les cibles.

On observe une hausse des besoins de la charge locale en pointe et réduction significative des réservations de point à point LT et des revenus de point à point.

(p. 12) A) Répartition du revenu requis entre les clients québécois et l'exportation

(HQT-3 doc. 1, p.. 10) "HQT rappelle qu'il existe, autant en théorie qu'en pratique, plusieurs méthodes de répartition du coût du service applicables aux entreprises de services publics ; toutefois aucune d'elles n'est une méthode universelle pouvant convenir dans toutes les circonstances."

(p. 13) (HQT-3 doc. 1, p. 18) : On observe après répartition de la fonction soutien que la partie réseau représente 66,6% des coûts totaux de transport en 2005, suivi du raccordement des clients (16,1%), du raccordement des centrales (10,6%) puis des interconnexions (6,7%). La répartition selon 1-CP demeure le facteur dominant.

(p. 16) : Discussion sur la RÉPARTITION DU COÛT DU SERVICE (HQT-3 doc. 2-6)

- Les actifs de soutien (immo. nettes = 417,9 M\$ en 2005, revenu requis = 252,8 M\$) et les centres CCR et CT (159,6 M\$, 158,3 M\$) sont répartis aux différentes fonctions au prorata des immobilisations nettes, qui par la suite sont réparties en fonction de la pointe coïncidente ou du FU (raccordements des centrales).

\* Une répartition de ces éléments en fonction de l'énergie ou de 12 CP nous apparaîtrait plus adéquate vu que ces ressources servent l'année durant pour assurer la continuité du service avec des effectifs aussi utilisés l'année durant.

- La liaison avec Churchill Falls est considérée comme une interconnexion, mais cela pourrait très bien être considérée comme un raccordement de centrale (incluant les lignes reliant l'interconnexion au poste d'intégration sur le réseau principal).

Les coûts des autres interconnexions sont réparties en fonction de la capacité d'importation (39,57%, 53,2 M\$) et d'exportation (60,43%, 81,2 M\$).

(p. 17) Le coût de service du pt à pt LT est alors de 105,8 M\$ (vs 26,19 M\$ avec une répartition des interconnexions selon 1 CP). Pour 2005 l'énergie importée par HQD est évaluée à 3,8 TWh (24,4%) vs 11,8 TWh (75,6%) d'exportations en services pt à pt.

Raccordement des centrales réparti selon 1 CP, ( 3,8 M\$ pour le point à point long terme) selon le FU (4,1 M\$ pour le point à point LT selon HQT-3, Document 7 ).  
D'accord pour 12-CP ou selon le FU mais nous questionnons le concept de raccordement aux centrales d'HQT qui pourrait viser aussi les lignes hautes tensions.

N.B. HQT utilise un FU différent d'HQD qui utilise la pointe 300 heures donnant un FU plus élevé pour la charge locale de 67%) d'où une répartition différente d'HQT.

- (p. 18) S'assurer que tous les actifs, et coûts associés, spécifiques aux clients du L, soient correctement évalués : postes de transformation ou de sectionnement, lignes reliant les usines au réseau principal, services de stabilisation de l'onde plus élevés ...
- Par équité le surcoût du réseau RMCC (15% ou 15,45 M\$ sur un coût total de 118,5 M\$ en 2005 (HQT-3 doc. 6 p. 23) devant être assumée par les services de pt à pt.
- (HQT-3 doc. 1, p. 30) "le Transporteur ne prend pas en compte, dans le cadre de la répartition du coût de son service, les clients du service de point à point à court terme. En effet, bien qu'utilisant le réseau de transport, leurs besoins n'interviennent pas dans la planification et la conception du réseau puisque ces clients ne sont généralement pas présents à la pointe, à moins qu'il reste de la capacité non utilisée par les services de transport à long terme, que le Transporteur peut commercialiser en vue d'optimiser l'utilisation du réseau.

\* Dans la précédente cause tarifaire 2001 HQT avait d'abord réduit le revenu requis du montant retiré des services de point à point de court terme, puis obtenait le tarif annuel en divisant le revenu requis résiduel par la puissance de pointe des services de long terme, de sorte que les revenus de point à point de court terme réduisaient dans la même proportion le fardeau de la charge locale et des services de pt à pt LT.

- Une réduction du coût de service au prorata nous apparaîtrait plus équitable : ainsi le fardeau de la charge locale devrait être :  $2\,485,2 * (1-78 / 2\,591) = 2\,410,4$  M\$, au lieu de 2 485,2 M\$ tel que proposé par HQT, et celui du point à point de long terme :  $105,8 * (1-78 / 2\,591) = 102,6$  M\$. Donc les clients du pt à pt LT devraient assumer ce montant, ou en partie H.Q. et son actionnaire qui bénéficient des exportations.

**(p. 19) - Le choix de la puissance de pointe à utiliser comme allocateur :**

- Les frontières des valeurs des tests de la FERC, évalués par M. Orans, ne sont pas bien définis pour décider si la méthode 1 CP, 3 CP, 4 CP ou 12 CP est à retenir.

Ces tests ne permettent pas de conclure selon M. Orans entre 1-, 3- ou 4-CP.

- Fréquence significative de la pointe (1971-2000) en décembre (20%) & février (27%) vs 53% pour janvier.

(p. 20) HQT indiquait (R-3549-04 phase 1, HQT-4 doc. 1, p. 35) que la capacité des postes est accrue de 40% lorsque la température passe de 30C° à - 20C°.

La résistance des conducteurs (lignes de transport etc.) diminue avec le froid (de 31,4% entre 30C° et -25C°). La capacité du réseau de transport varie significativement avec la T° (30%), alors l'application directe des tests de la FERC est incorrecte. L'adaptation des tests de la FERC indiquerait que le réseau d'HQT est 12-CP.

(p. 21 et HQT-6 doc. 2, p. 35, Tableau R14.1.a-1) La question de la capacité réelle du réseau de transport québécois est importante à considérer : considérations d'entretien (7 000 à 9000 MW de plus en été relativement en hiver), complémentarité des besoins de la charge locale et des exportations (2 500 MW de plus en été).

Selon M. Orans (HQT-6 doc. 2, R9.c) il n'y aurait pas d'autre réseau hydroélectrique utilisant la méthode 1-CP, (N.S. 16/11/05 p. 158) et en pratique on peut avoir une méthode d'allocation des coûts de transport différente pour le distributeur et le transporteur.

S'il y a des coûts fixes importants (terrains, pylônes, centre de contrôle) et des économies d'échelle significatives, la relation entre puissance et coût de transport est

non linéaire et la méthode 1-CP ne respecte pas strictement la causalité des coûts.

La méthode utilisée historiquement par H.Q. (au moins jusqu'en 1995) répartissait les coûts des équipements de transport en haute tension de la même manière que les centrales hydroélectriques (soit selon le FU jusqu'en 1986 et selon un découpage des coûts en 3 périodes à partir de 1987, qui s'avérait même plus avantageuse pour les consommateurs domestiques et la charge locale (versus les exportations). (dépôt en audiences des pièces ACEF de Québec- 4 à 6)

(Tableau p. 23) Coût unitaire transport (¢/kWh) : charge locale de 1,39 en 2001 (revenu de 2313 M\$ = 89,9% du revenu total d'HQT) à 1,3 en 2003 à 1,36 en 2005 (34060 MW, 182,2 TWh, 2483 M\$ revenu = 95,8% du revenu total HQT, FU = 61,1%)  
Point à point LT : de 2,02 (3 982 MW) à 1,9 à 1,22 (405 MW, 2,46 TWh, 30 M\$ revenu, FU = 69,4%); pt à pt CT de 0,88 à 1,14 à 0,84 (9,3 TWh, 78 M\$ revenu).

96 % des revenus d'HQT proviennent d'es réservations d'HQP (soit 11,29 TWh transitée en 2005 pour un coût moyen de 0,92¢/kWh, soit 67,8% du coût unitaire de la

charge locale de 1,36¢/kWh). En 2004 6,7 TWh (72,8%) en pt à pt horaire en 2004 sur 9,2 TWh exportée par HQP. HQP profite d'un système de transport non congestionné à un coût moindre que pour la charge locale.

**(p. 24) (HQT-2 doc. 2 p. 14) Pour la charge locale on observe** une hausse de 7,3 % de la facture assumée par le Distributeur, contre une hausse de 7,4 % de la charge, (31 726 MW prévus pour 2001 à 34 060 MW prévus pour 2005.

Par contre si on se fie à la répartition du coût de service effectif (HQT-3 doc. 1 p. 31) le revenu requis de la charge locale passe de 2 279,5 M\$ à 2 485,2 M\$ soit une hausse de 9,02%, qui est plus forte que la croissance de la charge.

\* Considérant les écarts possibles entre prévisions et réalisations (HQT-6 doc. 2 Q. 9.2) la Régie devrait assurer un suivi serré des prévisions et réalisations d'HQT ce qui selon nous devrait se faire dans le cadre d'une fermeture réglementaire.

**(p. 25) STRUCTURE DES TARIFS :**

\* La hausse du coût de service de la charge locale (170 M\$) a un impact à la hausse

sur le revenu requis du Distributeur, qui s'ajoute aux autres éléments inflationnistes.  
Si les tarifs sont rétroactifs au 1/01/2005, on aura alors un impact total de 340 M\$.

HQT-4 doc. 2 : Grille tarifaire au 1/01/2005 : les tarifs de transport sont pour ainsi dire reconduits alors que les tarifs pour les services complémentaires sont haussés de manière significative et parfois sont presque triplés (sauf la compensation d'écart de livraison dont le tarif passe de 10,41¢/kWh à 11,25¢/kWh et la compensation d'écart de livraison (crédit au client) dont le tarif demeure à 1,28¢/kWh) du fait que le tarif de fourniture référence passe de 2,57¢/kWh en 2001 (2,79¢ - pertes) à 7,5¢/kWh (approvisionnements CT en importation d'HQD) en 2005 (p. 30).”

\* (p. 27) La référence à un prix d'importation nous apparaît incorrecte dans la mesure où le service doit être offert par un producteur dans la zone de réglage d'HQT. Actuellement (HQT-6 doc. 1 R. 22) seul HQP peut offrir ces services (monopole).

\* Selon HQT (N.S. du 16/11/05 p. 146-150) les services complémentaires fournis à la charge locale pour l'électricité postpatrimoniale sont offerts par HQP à partir du volume patrimonial d'où le tarif patrimonial devrait servir de prix référence pour le postpatrimonial de la charge locale.

**(p. 28) C) La politique de rabais applicables aux services de point à point**

HQT propose une nouvelle politique de rabais, similaire à ce qu'avait déjà refusé la Régie dans D-2002-95. On ne voit pas comment avec la formule proposée par HQT on pourra éviter de compenser les clients pour des tarifs de transport élevés ailleurs. HQT indique qu'un prix plancher de 2\$/MWh s'appliquerait au tarif horaire, impliquant un rabais maximum de 76%  $(8,33\$-2\$)/8.33$ , soit un rabais significatif s'apparentant au niveau des rabais pratiqués de manière discrétionnaire par HQT de 1997 à 2000

(p. 29) Considérations juridiques :

- Implicitement la politique de rabais proposée équivaut à subventionner les exportations lorsque le différentiel de prix à la production entre les deux zones ne suffit pas à combler le coût de transport entre deux zones en période hors pointe.

(p. 30) La définition d'HQT de chemin est selon nous limitative alors que la nouvelle politique ne respecte pas la décision de la Régie D-2002-95.

Considérations économiques : difficile voir impossible (pour HQT dont on ne connaît pas le coût de production) de prouver que les coûts d'application de la politique seront

au moins recouverts et que les revenus de point à point ne seront pas réduits.

- L'évaluation de l'expérience des rabais entre 2002 et 2004 (25% de rabais appliqué sur les tarifs de court terme, en tout temps ou hors pointe seulement) indique plutôt une baisse des revenus d'HQT au profit des clients dont HQP (HQT-2 doc. 1, p.19).

### Considérations pratiques, techniques et opérationnelles

Les coûts réels d'HQP ne seront pas pris en compte dans la formule de détermination des rabais, le coût de production d'HQP ne devrait pas dépasser le tarif patrimonial. Si non, tel que le montre l'exemple que l'on donne en p. 31, HQP pourrait bénéficier de rabais sur le transport selon la formule préconisée par HQT, alors que sur la base de ses vrais coûts elle n'en aurait pas besoin.

HQP est actuellement et pour le futur prévisible, le principal client d'HQT : les rabais consentis à HQP par HQT équivalent à un transfert de fonds d'une entité réglementée à une entité non réglementée, au détriment de la charge locale.

D'ailleurs M. Fillion lui-même a reconnu en audience que les rabais sur le transport profiteront d'abord à HQP et risquent de réduire les revenus de point à point, pénalisant la charge locale (N.S. du 14/11/05 p. 43-44, p. 65-66 et p. 109-110).

(p. 38) Propositions principales de l'ACEF de Québec :

\* (p. 38) Nous considérons qu'une répartition des coûts basée sur les douze pointes mensuelles serait plus équitable et adéquate considérant l'impact de la température sur les capacités de notre réseau de transport, la complémentarité entre la charge locale et les exportations, et l'utilisation des capacités en période hors pointe afin d'entretenir et améliorer le réseau. Somme toute les tests standard de la FERC ne peuvent confirmer le bien fondé de la méthode 1 CP.

Nous pensons qu'il faille repenser la structure des tarifs de point à point de court terme afin de mieux tenir compte des caractéristiques des produits et de l'usage véritable des divers services (optimisation du facteur d'utilisation en réduisant la durée des réservations).

De même la politique de rabais applicables sur les tarifs de court terme doit selon nous être repensée en respectant les exigences légales d'uniformité territoriale, l'esprit des règles du libre échange, et en tenant compte surtout des coûts et des capacités disponibles de notre réseau de transport.

De plus, nous demandons à la Régie de mettre en application une fermeture réglementaire pour TransÉnergie dès 2005.

(p. 31) Sur le règlement “Tarifs et conditions de transport d’électricité”

Priorité d’utilisation du réseau de transport , restrictions de services ou de coupures lors de pannes ou problèmes sur le réseau, A. 13.6 ...) et des interconnexions : nous réitérons que la charge locale devrait quant à nous avoir priorité sur les services de point à point ferme ou non. Particulièrement pour le point à point ferme de court terme qui devrait avoir une priorité inférieure au point à point de long terme, considérant que les réservations de long terme sont plus contraignantes, reviennent normalement plus cher à l’unité et peuvent requérir du transporteur des investissements importants.

(p. 32) Nous sommes tout à fait opposés au retrait, à la définition 1.9 “Clients de charge locale”, de la mention : “en vertu de la Loi, a obligation...”, selon la Loi d’H.Q. et la LRÉ, Hydro-Québec (ne serait-ce que par le biais de l’électricité patrimoniale) dans son ensemble, incluant toutes ses unités administratives, ont obligation de servir la charge locale en priorité, et cet élément doit apparaître clairement au règlement.

\* Services complémentaires : à inscrire clairement dans le règlement tel que demandé dans D-2002-95 (p. 331) que les services complémentaires pour la charge

locale étaient et sont encore fournis par HQP en ce qui a trait à l'électricité patrimoniale, à même le tarif patrimonial, donc sans coût additionnel D-2002-95 p. 331).

\* Pour les services complémentaires associés au postpatrimonial le Distributeur doit avoir le choix d'utiliser les services complémentaires d'HQT si cela lui revient moins cher et/ou s'il est optimal d'assurer le contrôle des équipements de production à partir des infrastructures et ressources déjà en place chez HQT.

\* HQT a fait le point succinctement sur l'utilisation du point générique HQT (HQT-5, Doc.1 p. 8) mais elle doit selon nous apporter la preuve que cette facilité offerte à HQP ne réduit pas les revenus de point à point au désavantage de la charge locale, ce que nous craignons et présumons.

\* Art. 10.1 : Force majeure : nous ne croyons absolument pas qu'il soit pertinent de considérer les bris ou accidents des machines ou de l'équipement comme des cas de force majeure : au sens commun du terme "cas de force majeure" réfère à des situations hors du contrôle et de la responsabilité habituels et reconnus du Transporteur. HQT se protège déjà dans les cas de bris involontaires ou accidentels (pouvant être dus à de la négligence ou du mauvais entretien de l'équipement), réf. Art. 10.2.