



**ACEF de Québec**  
**570 rue du Roi**  
**Québec, G1K 2X2**  
**Tél. : (418) 522-1568**  
**Fax : (418) 522-7023**  
**[acefque@mediom.qc.ca](mailto:acefque@mediom.qc.ca)**

**Preuve de l'ACEF de Québec dans la**

**Cause sur les tarifs et conditions de transport**

**2005 d'Hydro-Québec**

**R-3549-2004 phase 2**

**10/10/2005**

# Plan du mémoire de preuve

- Enjeux et objectifs poursuivis par l'ACEF de Québec :.....	3
I) Retour sur les décisions antérieures de la Régie de l'énergie.....	4
II) Analyse critique de la preuve d'H.Q. ....	10
A) Répartition du revenu requis entre les clients québécois et l'exportation.....	12
B) Les tarifs des services de transport (point à point vs charge locale) :.....	22
C) La politique de rabais applicables aux services de point à point.....	28
III) Positions de l'ACEF DE QUÉBEC sur le règlement "Tarifs et conditions de transport d'électricité" et les changements proposés par H.Q.	
a) La priorité accordée à la charge locale.....	32
b) Autres articles du règlement.....	33
IV) Positions sur les divers éléments de la requête	
A) Allocation du revenu requis entre les clients québécois et l'exportation.....	35
B) Les tarifs des services de transport (point à point vs charge locale) :.....	35
C) La politique de rabais applicables aux services de point à point.....	36
D) La fermeture réglementaire et la réglementation incitative.....	37
- Conclusion et synthèse des propositions :.....	38

## Enjeux et objectifs poursuivis par l'ACEF de Québec

L'ACEF de Québec intervient dans la présente cause afin de s'assurer que la charge locale sera traitée avec toute l'importance qu'on lui accorde quand vient le temps de payer et d'assumer le financement à long terme du réseau de transport.

Nous maintenons toujours que la charge locale devrait être traitée en priorité lorsque vient le temps de gérer le réseau de transport et d'en assurer son développement, nous faisons à cet effet diverses propositions dans la partie touchant le règlement "Tarifs et conditions de transport".

Nous traitons dans notre mémoire de preuve de la répartition des coûts entre la charge locale et le service de point à point afin d'en améliorer l'équité mais aussi l'efficacité économique convaincus que le réseau québécois a des particularités dont il faille tenir compte avant d'arrêter les choix en matière d'allocation de coûts et de tarification. D'autre part la méthode de répartition décidée pour le Transporteur risque fort d'être reconduite pour le Distributeur, ce qui risque de pénaliser doublement la clientèle domestique (de quelques centaines de millions) si la répartition des coûts entre les clients de la charge locale, repose d'abord sur la puissance de pointe annuelle, en partie causée par le chauffage électrique, un besoin essentiel pour les québécois/es.

Nous traitons aussi dans notre mémoire de la structure et du niveau des tarifs de court et long terme, constatant que la réduction des tarifs de court terme explique en partie la réduction substantielle des réservations de long terme observée entre 2002 et 2004, réduction qui profite aux clients du point à point et en premier chef à Hydro-Québec Production, qui est non réglementée. Nous suggérons quelques pistes de solution pour redresser la situation.

Enfin nous traitons de la question des rabais accordés sur les services de transport de point à point de manière à ce que la politique de rabais n'amène pas une réduction supplémentaire des revenus de point à point et une hausse du fardeau de la charge locale.

Nous soutenons qu'en matière de réseau public et d'infrastructure commune, que le partage des coûts communs ne peut se faire uniquement sous l'angle de la causalité des coûts et de l'efficacité économique et que la dimension de l'équité et la défense des intérêts des consommateurs et consommatrices du Québec requiert de la Régie des choix d'abord justes et équitables dans l'intérêt supérieur de la collectivité pour laquelle elle exerce son mandat public premier : soit de protéger adéquatement les droits et intérêts de la population québécoise.

Espérant que nos arguments et éléments de preuve seront entendus à leur juste valeur.

## I) Retour sur la décision D-2002-95 (R-3401-98) de la Régie de l'énergie

Nous rappelons dans cette section les éléments importants et pertinents de la décision de la Régie (D-2002-95) rendue à la suite de la première cause tarifaire d'H.Q. dans ses fonctions de transport (R-3401-98). Nous rappelons aussi un certain nombre d'arguments soulevés par l'ACEF de Québec ou d'autres intervenants et relevés par la Régie et qu'il peut être utile de rappeler dans la présente cause.

### A) ALLOCATION DES COÛTS ENTRE LA CHARGE LOCALE ET LE POINT À POINT :

- (p. 65-66) La Régie acceptait la prévision de point à point long terme d'HQT de 3 844 MW basée sur la moyenne historique 97-2000 (même si le réel de 2000 était 4 205 MW et que les réservations au 1/05/01 totalisaient 3 982 MW)
- La Régie accepte une prévision de ventes de services de point à point à court terme de 16 M\$ (mais avec des rabais discrétionnaires importants, entre 20 et 80%), de janvier à mai 2000), tel que réalisé en 2000, contre 11,2 M\$ initialement prévues par HQT et 16,4 M\$ effectivement réalisées pour les 4 premiers mois de 2001.
- Allocation des coûts entre la charge locale et les services de point à point.  
(p. 177) Le revenu requis à répartir sera le revenu requis total moins les revenus prévus de services point à point de CT (16 M\$).  
(p. 182) Une allocation des coûts basée sur la pointe annuelle (1 CP), telle que proposée par HQT, donnerait un tarif annuel de 75,18\$/kW/an et des revenus de point à point long terme de 289 M\$; selon HQT une allocation selon 12 CP : 96,3\$ et 370 M\$, selon le FU : 85,59\$, 329 M\$, avec 1 CP et 25% de rabais : 56,37\$ et 217 M\$ (proposé par Énergie N.B.), selon un rabais de transformation analogue au tarif L : 49,62\$ et 191 M\$, selon le coût marginal de court terme on aurait un tarif horaire de 1\$/MW/heure et des revenus de 34 M\$.  
(p. 182) Selon HQT par cohérence la méthode d'allocation de coût retenue pour répartir le coût de transport devrait être la même pour HQT et HQD (pour répartir le coût de transport entre les diverses catégories de clients de la charge locale)  
(p. 187-189) L'expert Co Pham pour UC considère qu'il faille tenir compte des caractéristiques propres au réseau québécois et lier les paramètres d'allocation aux causes à l'origine de la construction et de l'exploitation du réseau, et qu'une allocation par fonction permet d'améliorer l'équité tarifaire tout en respectant la Loi : il devrait ainsi y avoir regroupement des fonctions par niveau de tension et le traitement différencié de certaines fonctions spécialisées.  
(p. 190) La Régie a autorisé la fonctionnalisation des actifs de SCGM (D-2001-78, 16/03/01) et devrait l'exiger pour HQT selon la Coalition industrielle, Énergie N.B. et autres. Plusieurs, dont l'ACEF de Québec, considèrent les postes élévateurs et lignes de raccordement aux centrales, comme rattachés à la partie production. Selon Énergie N.B. (p. 195-197) les postes abaisseurs et équipements accessoires à la distribution devraient être associés au réseau de transport. Divers critères permettent d'en décider (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. 185) HQT a réparti les coûts par fonction en se basant sur la valeur nette des immobilisations; une répartition plus fine requerrait l'adaptation du système comptable d'HQT et d'H.Q..

(p. 198) L'ACEF et UC recommandaient une allocation spécifique pour les activités d'exportation (coût des interconnexions à répartir au prorata des exportations et importations, surcoût de 15% de la ligne à courant continu, tel que reconnu par HQT qui indique (p. 200) que cette ligne génère des revenus additionnels qui excèdent largement le coût supplémentaire), qui devrait être assumé par les services de point à point. Selon UC (p. 199) la fréquence d'utilisation et l'énergie pourraient s'avérer de meilleurs facteurs d'allocation des interconnexions que la pointe annuelle.

L'ACEF de Québec considère (p. 201) que l'allocation des coûts de transport selon la pointe annuelle (1 CP) est inadéquate si le coût de transport n'est pas linéaire en terme de puissance (économies d'échelle, coûts fixes importants...), du fait que la surcapacité est utilisée pour l'entretien du réseau et l'exportation et que plus du tiers du réseau sert à l'offre régulière et continue toute l'année durant. Alors une allocation selon le FU qui tient compte de l'énergie ou en second choix selon 12 CP apparaît plus équitable et plus respectueux du principe de causalité.

(p. 202-205) UC et son expert Co Pham préconisent de répartir certains actifs de transport en tenant compte de l'énergie (qui tient compte aussi de l'usage du réseau hors pointe): par exemple les lignes haute tension ont longtemps été réparties en puissance-énergie tout comme les centrales hydroélectriques (Voir le document mis en preuve "Les coûts de fourniture de l'électricité, H.Q. février 1986), qui ont été conçues de manière intégrée avec les équipements de transport afin de transporter l'énergie vers le sud. Associer frais fixes à puissance et frais variables à énergie n'est qu'une façon empirique de répartir les coûts. L'expert d'UC propose (p. 205) de répartir en fonction de la méthode d'utilisation du système (selon le FU) ou selon 12 CP (et non 12 NCP qui ne reflète pas la nature intégrée de notre réseau).

Les experts d'OC sont d'accord pour répartir les coûts de transport en fonction de la puissance, mais proposent plutôt d'utiliser la méthode 12 NCP ou 12 CP, qui permet de récupérer le revenu toute l'année durant, considérant que 1 CP est une méthode de pure causalité des coûts qui n'assure pas un traitement équitable de la charge locale et des clients résidentiels. Ils notent d'ailleurs une incohérence entre l'allocation selon 1 CP et la facturation selon 1 NCP qui peut mener à la surfacturation. Selon OC la Régie a déjà considéré l'usage du réseau hors pointe (Décision 3028-5 du 2/10/85 de la Régie du gaz).

Selon UC (p. 202), l'ACEF de Québec et les experts d'OC (p. 206) la méthode 1 CP favorise les exportations alors que la majorité des juridictions utilise 12 CP.

(p. 206) Selon l'expert de la coalition industrielle il est difficile de dire si l'allocation des coûts de transport selon 1 CP est la méthode la plus appropriée.

Pour le RNCREQ (p. 209) l'allocation selon 12 CP respecte le pacte social québécois et l'existence de l'interfinancement, tout en étant en conformité avec l'ordonnance 888 de la

FERC et avec l'A. 5 de la LRÉ (conciliation de l'intérêt public et de la protection du consommateur).

Décision de la Régie : (p. 210-213) ne disposant pas d'une étude suffisamment détaillée la Régie accepte pour la présente cause la répartition des coûts de transport selon la méthode 1 CP mais demande à HQT de produire une étude d'allocation de coûts détaillés selon les règles de l'art comme cela est pratique courante dans le secteur gazier avec un degré suffisant de fonctionnalisation des coûts.

(p. 213) La Régie demande d'analyser plus en profondeur le lien entre énergie et équipements de raccordement aux centrales afin de statuer sur la pertinence de répartir ces actifs en puissance-énergie. Pour le reste du réseau la Régie considère qu'une répartition selon la puissance respecte la vocation charge des équipements de transports.

La Régie considère (p. 214) :

- que les transformateurs abaisseurs (HT à MT) n'ont pas à être nécessairement assumés par les clients du service point à point;
- qu'une fonction attribution directe des coûts spécifiques (raccordements spécifiques et clients du tarif L) est utile pour une allocation plus précise;
- que la fonction soutien devrait être allouée sur la base des coûts des autres fonctions et non selon 1 CP.

HQT indiquait (p. 181) que les coûts variables, liés à l'énergie sont très faibles et se limitent aux salaires des employés d'OASIS et aux coûts du Centre de conduite. Par contre les pertes sur le réseau (5,2%) sont aussi fonction de l'énergie transitée sur le réseau.

\* 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.

\* Par contre la Régie a statué sur la pertinence de la puissance dsns trancher définitivement sur la méthode 1 CP, en sorte qu'une allocation des autres coûts de transport selon 3, 4 ou 12 CP respecterait selon nous la décision de la Régie de l'énergie.

## B) LA TARIFICATION DES SERVICES DE TRANSPORT :

(p. 217) Selon l'expert d'HQT, Orens, un tarif type timbre poste basé sur les coûts moyens d'ensemble, est le choix le plus approprié pour une utilité intégrée desservant un marché intégré sans congestion.

HQT gère la congestion (p. 224) en offrant des rabais sur le service de court terme et au besoin en interrompant les transits non fermes.

L'ACEF de Québec, considérant (p. 225) qu'il faille tenir compte des caractéristiques de la demande en plus des conditions d'offre que la répartition des coûts communs implique un équilibre entre efficacité et équité, recommande (p. 226) un tarif avec des composantes en

puissance et énergie comme dans le transport du gaz (la norme de l'Office National de l'énergie, depuis 1973, est une tarification à 2 composantes (capacité réservée et volume livré). L'ACEF s'oppose à ce qu'on offre un rabais automatique sur le service de point à point de 33% pour les clients desservis à 175 kV et plus, de plus le rabais au tarif L étant au plus de 27%.

La Coalition industrielle (p. 235) privilégie une tarification en puissance pour les services fermes, mais une tarification en énergie pour les services non fermes interruptibles.

Selon OC (p. 242) l'omission des interconnexions dans la définition permet à la Régie d'adopter des tarifs différenciés, alors que le RNCREQ considérant que le pacte social ne visant que la charge locale (LRÉ, A. 49 alinéa 11) estime que la Régie peut adopter des tarifs de point à point différenciés par chemin.

(p. 244) La Régie juge nécessaire le dépôt d'une étude de coûts détaillés par fonction et répartis par service avant d'accepter une tarification autre que celle proposée par HQT (timbre poste). La Régie réitère (p. 246) sa position dans D-2000-102 à l'effet que l'uniformité territoriale n'impose pas une allocation uniforme des coûts ni des tarifs uniformes, les tarifs pouvant varier selon les services mais non selon la localisation.

La Régie opte pour une tarification des services fermes en puissance (\$/kW) en indiquant que des tarifs différenciés dans le temps peuvent accroître l'efficacité économique de la tarification.

(p. 251) Selon le RNCREQ l'exclusion (des revenus) des réservations de point à point dans le calcul (du revenu requis) de la part du ratio de charge viole les exigences de la FERC (ordonnance 888) alors que les escomptes sur les tarifs de transport doivent être supportés par l'actionnaire et non par les clients de la charge locale.

(p. 255) Contrairement au tarif long terme basé sur 1 CP (75,18\$/kW/an), HQT propose de calculer le tarif mensuel selon la méthode 12 CP (donnant un tarif de 8,02\$/kw/mois au lieu d'un tarif basé sur le tarif annuel  $75,18/12 = 6,265\$/kW$ ).

De même HQT propose un tarif quotidien = tarif mensuel / 20 jours, (20 jours égalant le nombre moyen de jours de pointe dans le mois), tarif hebdo = tarif quotidien \* 5 et

(p. 257) tarif horaire = tarif quotidien/24 heures.

Selon divers intervenants les tarifs court terme devraient découler des tarifs de long terme : la proposition d'H.Q. avantage HQT et les réservations annuelles.

Selon l'ACEF de Québec il ne faut pas surévaluer les tarifs de court terme, qui visent à utiliser la surcapacité du réseau alors que les réservations de long terme exercent des pressions pour accroître la capacité du réseau.

(p. 267) La Régie rejette la proposition de tarifs de court terme d'HQT et retient la pratique habituelle en Amérique du Nord considérant que la valeur du service long terme est supérieure du fait de la priorité de renouvellement et la garantie de disponibilité. Ainsi tarif mensuel = tarif annuel/12; tarif hebdo = tarif annuel /52;

tarif quotidien ferme = tarif annuel/260; tarif quotidien non ferme = tarif annuel/365; et tarif horaire (non) ferme = tarif quotidien (non) ferme /24 heures.

(p. 269) HQT s'oppose à un prix plancher pour le point à point court terme du fait que les coûts marginaux de court terme sont très bas. Si la Régie adopte un tarif horaire plancher celui-ci

devrait être 0,5\$/MWh soit le plancher historique (1997-2001).

### C) LES RABAIS SUR LES SERVICES DE POINT À POINT

(p. 271) L'ACEF de Québec considère que la Régie doit contrôler les rabais, fixer des prix plancher et évaluer la rentabilité des rabais pour la société (leur objectif devant être de maximiser les revenus de point à point et non de maximiser l'usage du réseau). En présence de réserves hydrauliques les rabais sont inutiles et ne profitent qu'à HQP. Des rabais basés sur les écarts de prix entre régions contrevient à l'esprit du libre échange et équivaut à une subvention à l'exportation. Enfin l'uniformité territoriale empêche possiblement l'application de tarifs par zone et de rabais par chemin (donnant des tarifs nets variables selon les régions).

(p. 274) Selon El Ramly, expert de la Coalition industrielle, les rabais devraient être basés sur l'usage du réseau et la disponibilité de capacités et non sur les conditions de marchés avoisinants, de plus un plancher de 2\$/MWh pour le service horaire ferme et de 1\$/MWh pour le service horaire non ferme devrait s'appliquer.

(p. 278) Selon le RNCREQ la BCUC considère trois conditions afin de décider des rabais : 1) le client doit prouver qu'il a une alternative à moindre coût 2) il n'y aurait pas de transactions rentables en absence de rabais 3) l'augmentation du transit sur le réseau de transport ne doit pas hausser les coûts de transport.

(p. 281) La Régie considère que les modalités des rabais doivent être intégrées au règlement "tarifs et conditions de transport" après adoption par la Régie. La discrétion demandée par HQT équivaut à demander à la Régie d'abdiquer sa responsabilité en matière de tarification, ce qui serait illégal.

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. La Régie indique qu'HQT devra considérer des rabais différents pour les services fermes et ceux non fermes, établir des prix planchers distincts pour chaque service et un suivi de la Régie sur le niveau des rabais offerts et l'usage réel du réseau.

### D) AUTRES MODALITÉS DU RÈGLEMENT "TARIFS ET CONDITIONS DE TRANSPORT"

(p. 287) La Régie, malgré le fait que le taux de perte était différent dans l'ancien règlement pour la charge locale (5%) et le point à point (7%) et qu'un modèle analytique pour 1999 évalue un taux de perte de 5,1% pour la charge locale et 5,5% pour les services de point à point, accepte (p. 291) la proposition d'HQT de taux de perte uniforme à 5,2%.

(p. 325) L'ACEF de Québec considèrerait que le point de réception unique et centralisé HQT-

Montréal réduisait les revenus de point à point et constituait un traitement de faveur pour HQT, mais la Régie a accepté cette proposition d'HQT dans la mesure où le point de réception centralisé est accessible à tout client du point à point.

(p. 331) Selon HQT, H.Q. en vertu de la LRÉ et la Loi sur H.Q. a obligation de servir les clients de la charge locale. La FERC n'exige pas que les transporteurs appliquent le "pro forma" pour la desserte de la charge locale, le FERC n'ayant pas juridiction sur la desserte locale. La Régie a ainsi décidé que les conditions de desserte de la charge locale apparaissent au règlement "Tarifs et conditions" en jugeant non nécessaire une convention de service entre HQT et HQD. Le règlement doit clairement indiquer que le coût des services complémentaires associés au volume d'électricité patrimoniale sont inclus dans le tarif de l'électricité patrimoniale et qu'HQD n'a pas à payer pour ces services.

(p. 337) La Régie considère que la relation commerciale du transporteur pour la desserte de la charge locale est avec le distributeur, à qui incombe la responsabilité légale de l'alimentation des Québécois en électricité.

(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 lors 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. 343) La Régie est d'avis qu'en cas de réduction de service une priorité absolue à la charge locale serait incompatible avec l'offre de contrats fermes de point à point.

\* Cette décision de la Régie ne tient pas correctement compte que le point à point de court terme n'a pas la même valeur économique ni la même obligation de contribution aux coûts communs et coûts des infrastructures. D'une part on nous dit que la charge locale doit assumer en premier chef et de manière stable le coût des infrastructures de transport et d'autre part on accorde aux services de point à point ferme une priorité équivalente en matière de réduction de service, de renouvellement de service et d'expansion du réseau. Pourtant H.Q. a obligation de servir la charge locale et de respecter le pacte social québécois ce qui nous apparaît incompatible avec la non priorisation de la charge locale lorsque des réductions ou coupures de services sont requises. La priorité accordée à la charge locale n'est pas meilleure en ce qui a trait à l'usage des interconnexions en mode importation.

(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, considérant que la fermeture réglementaire 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 être défini.

## II) Analyse critique de la preuve d'H.Q

Nous analysons dans la présente section la preuve soumise par HQT ainsi que les réponses d'HQT aux questions de la Régie et des intervenants.

La requête et la preuve comprennent notamment les éléments :

Maintien des besoins de transport pour 2005 à 34 465 MW (HQT-2 doc. 2) et présentation d'une procédure accélérée de traitement des plaintes (HQT-2 doc. 4).

mais nous nous attarderons sur les éléments qui suivent :

- a) la méthode de répartition du coût de service présentée pour les années 2001 à 2005 (HQT-3, Doc. 1 à 6);
- b) l'évaluation de la politique de rabais (Rapport final sur politique transitoire des rabais (15/01/03 au 14/01/04) en HQT-2 doc. 3) et la proposition de nouvelle politique de rabais (HQT-2 doc. 5);
- c) les nouveaux tarifs de transport proposés en HQT-4 afin de récupérer le revenu requis, dont la preuve d'expert du Dr Orans (HQT-4 doc. 3) et l'application rétroactive des tarifs et conditions résultant de la décision de la Régie D-2004-253 du 1/12/04;
- d) la modifications aux "Tarifs et conditions" HQT-5 doc. 1, justifications doc. 2 et règlement modifié doc. 3 : dont le le point de réception HQT (HQT- 5, Doc. 1, 3 *Point HQT*), les services complémentaires, la priorité accordée pour l'utilisation des interconnexions...

**Indicateurs de performance et cibles** : concernant les cibles plus ambitieuses pour l'atteinte des objectifs ainsi que la production de nouveaux indicateurs de performance tel que demandé par la Régie ( HQT-1, Doc. 2 **3.2 Les indicateurs et leurs cibles**, cibles de remise en service après une interruption de service *et* relativement à l'Indice de continuité du service de transport) : HQT en retarde le dépôt après la diffusion du plan stratégique d'H.Q.. (HQT-1 Doc 2, p. 11) HQT n'utilise pas actuellement d'indicateur concernant la remise en service après interruption proposé par la Régie. HQT prévoit être en mesure d'adopter à l'automne 2005 des cibles relatives aux remises en service après interruption de service et de les intégrer à son plan d'affaires 2006.

(HQT-1, Doc. 2, p. 10) De l'avis du Transporteur, certains des indicateurs proposés par la Régie (Tableau 2 de la page 26 de la décision D-2005-50) ne constituent pas des indicateurs de performance mais plutôt des informations de gestion ou des indicateurs de balisage. Les indicateurs que le Transporteur utilise en 2005 ne correspondent pas intégralement à ceux du

Tableau 2 de la Régie.

Nous nous prononcerons donc ultérieurement sur cette opinion d'HQT et sur les nouveaux indicateurs et nouvelles cibles qui seront présentés à l'automne.

**Situation actuelle du réseau de transport québécois : (HQT-2 Doc. 1 : COMMERCIALISATION DES SERVICES DE TRANSPORT)**

(p. 5) HQT indique qu'elle a dû répondre en 2003 et en 2004 à une demande accrue de son principal client, le « Distributeur, causée par la hausse prononcée de la charge locale à alimenter, ainsi qu'une hausse importante des importations de réseaux voisins par le Distributeur et par Hydro-Québec Production, pour alimenter celle-ci.

HQT a connu une réduction (p. 6) sensible des réservations du service de point à point à long terme, en raison notamment de la part accrue qu'ont prises les transactions de court terme dans les marchés de l'électricité des réseaux voisins. Également, le Transporteur reçoit un nombre important de demandes de raccordement de centrales au réseau de transport, soit découlant des appels d'offres pour l'achat d'électricité du Distributeur, soit pour le raccordement de parcs éoliens ou d'autres centrales de producteurs privés, soit pour le raccordement de centrales hydro-électriques par le Producteur.

HQT ajoute concernant l'évolution des marchés voisins :

p. 8) La mise en place des RTO aux USA et en Ontario a comme principale caractéristique de définir une structure de marché dans laquelle il n'y a pas de vente distincte de services de transport de point à point comme au Québec.. ce qui entraîne l'élimination progressive des tarifs de transport des services de point à point... Dans ces marchés, c'est donc la charge locale qui assume la quasi-totalité des revenus requis des transporteurs.

Dans ce contexte HQT doit s'assurer de la compatibilité des règles de transit au Québec avec celles prévalant dans les réseaux voisins, que ce soit à des fins d'exportation du Québec vers les marchés voisins, d'importations pour alimenter la charge locale, pour permettre des transactions de passage d'un réseau à un autre transitant par le Québec ou pour faciliter les transactions d'achat ou de vente d'énergie d'urgence avec un réseau voisin.

Il nous faut relativiser ces énoncés considérant qu'HQP effectue aussi des activités importantes d'achat-revente (tel qu'on le verra plus loin) dans le but de tirer profit des tarifs élevés en pointe sur les marchés avoisinants et du fait que certains marchés requièrent des frais d'accès aux réseaux et des charges ajustées en fonction de la capacité disponible sur le réseau qui peuvent devenir très importantes lorsqu'il y a congestion ou risque de congestion.

## A) Répartition du revenu requis entre les clients québécois et l'exportation

Dans la décision sur la cause R-3492-98 la Régie de l'énergie a demandé à HQT de détailler sa méthode de répartition des coûts en conformité avec les standards réglementaires, dont ceux en place dans le secteur gazier, en répartissant notamment ses coûts en quelques grandes fonctions, effectuant un traitement particulier pour les actifs et services de contrôle de réseau et de soutien ainsi que pour les actifs reliant les centrales au réseau de transport.

Dans la décision procédurale D-2004-206 relative à la Phase 1 de R-3549-2004, la Régie indiquait qu'elle traiterait en Phase 2 de l'étude de répartition déposée par HQT le 01/10/03 (et dont s'était désaisie la formation dans la cause R-3492-05 par D-2003-203). Le document HQT-3, Doc.t 1 constitue une mise à jour de la méthode de répartition proposée par HQT.

La méthode de répartition des coûts préconisée par HQT est expliquée dans le document HQT-3, Document 1 "MÉTHODE DE RÉPARTITION DU COÛT DU SERVICE", alors que Les résultats détaillés de la répartition du coût du service pour chacune des années 2001 à 2005 se retrouvent aux pièces HQT-3 doc. 2 à 6. Enfin HQT traite de la répartition selon les composantes puissance et énergie pour la partie raccordement aux centrales et de l'amortissement annuel en HQT-3 doc. 8.

(HQT-3 doc. 1, p. 3) La répartition du coût du service du Transporteur est effectuée selon les trois étapes standard prescrites par la Régie dans sa décision D-2002-95, mais aussi par le NARUC et l'APPA, soit : la répartition par fonction, puis par composante et puis par service.

La Régie demandait dans sa décision D-2002-95 (HQT-3 doc. 1, p. 7 et 8) :

- que le degré de raffinement des fonctions (la « fonctionnalisation ») des coûts tienne compte de la conception et des caractéristiques d'exploitation des divers équipements de transport, des caractéristiques de coûts, ainsi que du type et de la nature des services offerts;
- que soit distingué par niveau de tension les équipements de transport, ainsi que les équipements servant exclusivement au raccordement des centrales de production;
- que l'interconnexion avec les Churchill Falls soit distinguée des autres interconnexions, étant donné son utilisation exclusive en mode réception;
- que la répartition de la fonction *Soutien* soit effectuée au prorata des autres fonctions ;
- qu'HQT fournisse les données nécessaires pour examiner la composante *énergie* à appliquer aux coûts des postes de départ et des lignes de raccordement aux centrales ;
- enfin que le coût des équipements desservant des clients spécifiques soit attribué directement aux clients concernés (raccordements aux clients spécifiques et aux clients en haute tension au tarif L), afin de faire une répartition plus précise des coûts entre les services de transport.

(HQT-3 doc. 1, p.p. 10) "Le Transporteur comprend l'assurance que veut obtenir la Régie, dans les dossiers de répartition du coût du service qu'elle traite, de la transparence de la

méthode de répartition par rapport à la causalité des coûts et de l'évolution de cette méthode au fil des ans, et de sa préoccupation de trouver un juste équilibre entre simplicité des méthodes et précision des méthodes. 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."

(HQT-3 doc. 1, p. 11) Les différentes fonctions utilisées par HQT reprennent en gros celles proposées par la NARUC (Electric Utility Cost Allocation Manual, National Association of Regulatory Utility Commissioners, janv. 92) dans son manuel de répartition du coût du service, soit : réseau (*backbone*) et interconnexions(*inter-tie*), raccordement des centrales(*generation step-up*), raccordement des clients (*subtransmission plant*) et attributions spécifiques (*radial facilities*).

(HQT-3 doc. 1,p. 15) Actuellement les données mensuelles des immobilisations en exploitation et des actifs incorporels découpées par fonction du réseau ne sont pas disponibles, puisque ces données ne sont pas suivies de la sorte dans sa gestion courante, d'où l'utilisation de données comptables de fin de période par HQT.

(HQT-3 doc. 1, p. 17)Selon HQT" les coûts associés à la fonction *Soutien* sont des coûts difficiles à relier directement aux fonctions du réseau. La valeur des actifs nets demeure ainsi le seul critère disponible, ce dernier étant par ailleurs approprié dans la mesure où les coûts qui le composent sont requis pour assurer un soutien à l'ensemble des équipements installés du réseau de transport." Nous reviendrons sur cet élément spécifique.

(HQT-3 doc. 1,p. 18) Tableau 1 Répartition du coût du service par fonction 2001 à 2005

Fonctions	Exercices terminés le 31 décembre				
	Années historiques			Année de base	Autorisé 2005
	2001	2002	2003	2004	D-2005-50
<b>Raccordements des centrales</b>	209,9	213,4	236,0	243,6	275,6
Postes élévateurs	171,0	174,7	193,0	200,2	225,3
Lignes de raccordements	38,9	38,7	43,1	43,4	50,3
<b>Réseau</b>	1 789,8	1 792,5	1 677,3	1 615,2	1 725,9
Très haute tension	1 218,9	1 219,5	1 141,3	1 091,7	1 173,7
450 kV	135,1	133,6	117,6	110,3	118,5
Haute tension	435,8	439,4	418,4	413,2	433,7
<b>Raccordements des clients</b>	416,5	424,8	400,3	394,5	416,8
Postes abaisseurs	359,6	365,8	349,2	343,4	364,0
Raccordement clients haute tension	56,8	59,0	51,1	51,1	52,7
<b>Interconnexions</b>	169,6	174,8	159,2	167,4	172,8
Churchill Falls	42,6	42,1	37,9	37,8	38,4
Autres	127,0	132,8	121,3	129,6	134,4
<b>Total</b>	2 585,8	2 605,6	2 472,8	2 420,7	2 591,0

(HQT-3 doc. 1, p. 18) HQT explique la croissance du coût du service de la fonction *Raccordement des centrales*, principalement par le raccordement des centrales Sainte-Marguerite-3 et Touloustouc en 2003 et 2005 respectivement. On observe 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%).

HQT maintient que le réseau de transport est conçu pour répondre à la pointe hivernale (causée par le chauffage électrique) en sorte que la répartition des coûts alloués à chaque fonction principale devrait se faire en fonction uniquement de la pointe coïncidente annuelle, soit selon la méthode 1 CP. HQT indique que la composante énergie (HQT-3 doc. 1 p. 19) “est généralement associée aux coûts qui varient en fonction de la consommation d’électricité (en kWh) et des périodes associées à cette consommation (heures de pointe ou hors pointe). “ Alors que la composante abonnement (liée aux frais de service à la clientèle) demeure marginale dans le domaine du transport, ce qu’a reconnu la Régie dans D-2002-95 (HQT-3 doc. 1, p. 21 : Le Distributeur demeure le principal client d’HQT, tandis qu’au niveau des services de point à point, 26 clients ont actuellement des conventions de service en vigueur).

La Régie a reconnu que la vocation charge du reste des équipements constitutifs du réseau de transport justifie que les coûts de ces équipements soient à 100 % des coûts de puissance , mais la Régie n’a pas tranché quant au concept de puissance à utiliser pour répartir les coûts fonctionnalisés.

HQT n’a pas voulu répondre à notre demande de preuve concernant le lien direct (linéaire) entre la puissance de pointe et le coût de transport. UC a fait remarquer dans sa demande de renseignements que les coûts d’HQT (à tout le moins en terme réel, tout comme en terme d’effectifs) n’avaient pas augmenté en corrélation à la croissance de la pointe annuelle.

Le lien causal entre coût de transport et pointe du réseau ne doit pas uniquement être regardé du point de vue de la relation causale qualitative mais aussi en terme de relation causale quantitative, afin de déterminer si 1 CP ou 12 CP ou une autre méthode de répartition des coûts fonctionnalisés est préférable. Notons que les coûts de postes de transformation qu’HQT est prête à assumer croissent moins vite que la tension de transformation et aussi qu’il existe des coûts fixes significatifs (coûts des terrains, des pylones etc.) qui aussi ne sont pas liés directement à la puissance transitée.

Pour le NARUC (HQT-3 doc. 1, p. 25), la prémisse sur laquelle est basée la répartition des coûts à chaque service ou chaque clientèle est que le coût pour fournir (p. 26) un service à un client (ou à un groupe de clients homogènes) est proportionnel à la demande qu’il impose au système de transport et à ses composantes.

Concernant l’énergie elle affecte directement les pertes sur le réseau et le choix de certaines composantes de réseau comme l’a reconnu HQT.

(HQT-3 doc. 1, p. 23) “Même si dans certains cas, la quantité d’énergie à transporter peut avoir un faible impact sur le choix du calibre des conducteurs d’une ligne d’intégration, le Transporteur soumet que les contraintes liées à la puissance sont très largement dominantes dans le choix du nombre de lignes et des autres équipements à utiliser, faisant en sorte que le coût total d’intégration est fixé par la puissance à transporter.”

\* Nous maintenons toujours pour notre part que la conception du réseau électrique québécois s’est fait en optimisant le coût total de production et transport ce qui a permis de prioriser le développement de centrales hydroélectriques (moins coûteuses) éloignées des centres de consommation (impliquant un coût de transport plus important), contrairement à ce que laisse entendre HQT en réponse à une de nos demandes de renseignements (HQT-6 doc. 2 Q. 7.f.i).

(HQT-3 doc. 1, p. 28) La spécificité du réseau de transport d’électricité du Québec (pointe hivernale due au chauffage électrique) a comme conséquence de favoriser l’utilisation d’un facteur de répartition 1 CP pour traduire ce constat.

(HQT-3 doc. 1, p. 29) Par ailleurs, les tests de la FERC effectués par l’expert du Transporteur, le Dr Orans, démontrent sans équivoque que l’utilisation d’un facteur de répartition 12 CP doit être rejetée. Aussi, d’autres tests effectués par cet expert viennent confirmer que l’emploi d’un facteur de répartition 1 CP est approprié pour la répartition du coût du service du Transporteur. Ces tests sont présentés dans le rapport d’expertise du Dr Ren Orans à la pièce HQT-4, Document 3.

Répartition du coût de service par service : 2001 à 2005 (HQT-3 doc. 1, p. 31).

Fonctions	2001		2002		2003		2004		2005	
	Service Charge locale	Service Point à point	Service Charge locale	Service Point à point	Service Charge locale	Service Point à point	Service Charge locale	Service Point à point	Service Charge locale	Service Point à point
	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$
Raccordements des centrales	183,0	27,0	191,9	21,5	217,3	18,7	240,3	3,3	271,8	3,8
Postes élévateurs	149,0	22,0	157,1	17,6	177,7	15,3	197,4	2,7	222,2	3,1
Lignes de raccordements	33,9	5,0	34,8	3,9	39,6	3,4	42,8	0,6	49,6	0,7
Réseau	1 592,9	198,9	1 638,3	154,2	1 563,4	113,8	1 598,3	18,9	1 705,8	20,3
Très haute tension	1 084,8	134,1	1 114,6	104,9	1 063,8	77,5	1 079,0	12,7	1 159,9	13,8
450 kV	120,3	14,9	122,1	11,5	109,6	8,0	109,0	1,3	117,1	1,4
Haute tension	387,9	47,9	401,6	37,8	390,0	28,4	408,4	4,8	428,6	5,1
Raccordements des clients	418,5	0,0	424,8	0,0	400,3	0,0	394,5	0,0	418,8	0,0
Postes abaisseurs	359,6	0,0	365,8	0,0	349,2	0,0	343,4	0,0	364,0	0,0
Raccordement clients HT	56,8	0,0	59,0	0,0	51,1	0,0	51,1	0,0	52,7	0,0
Interconnexions	87,2	82,5	91,8	83,1	83,9	75,3	88,8	78,8	91,1	81,7
Churchill Falls	37,9	4,7	38,5	3,6	35,3	2,6	37,4	0,4	37,9	0,5
Autres	49,2	77,8	53,3	79,4	48,6	72,8	51,2	78,4	53,2	81,2
<b>Total</b>	<b>2 279,5</b>	<b>308,3</b>	<b>2 348,8</b>	<b>258,8</b>	<b>2 284,9</b>	<b>207,9</b>	<b>2 319,7</b>	<b>101,0</b>	<b>2 485,2</b>	<b>105,8</b>

(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.

((HQT-3 doc. 1, p. 32) Le coût du service associé à la charge locale augmente sur la période de 2001 à 2005, compte tenu de la croissance de ses besoins de transport. D'autre part, le coût du service pour le service de point à point est en diminution suite à la baisse des réservations à long terme.

Ainsi, la répartition du coût du service traduit la réalité dans laquelle opère la Transporteur, compte tenu du contexte du marché et des caractéristiques de son réseau de transport.

((HQT-3 doc. 1, p. 33) On note (HQT-3, Document 7) que l'écart entre la méthode proposée par le Transporteur en fonction de la puissance et celle tenant compte à la fois de la puissance et de l'énergie n'est pas substantiel. Cet écart va en s'amenuisant sur l'horizon 2001 à 2005, passant ainsi de 4 M\$ pour l'année 2001 à un écart nul pour les années 2004 et 2005.

(HQT-3 doc. 2 à 6) : Discussion sur la RÉPARTITION DU COÛT DU SERVICE 2001 à 2005

Les actifs de soutien (immobilisations 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 des différentes fonctions, 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 apparaît 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 alors qu'elle pourrait très bien être considérée comme un raccordement de centrale (incluant les lignes reliant l'interconnexion au poste d'intégration sur le réseau principal de transport) et être répartie de la même manière que les actifs de cette catégorie :

la charge locale assume en 2005 : 98,82% (34 060 MW, 37,9 M\$) de son coût contre 1,18% pour le point à point ferme (405 MW, 0,5 M\$).

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\$).

N'eût été du traitement spécifique des interconnexions le coût réparti au point à point de long terme serait de beaucoup réduit : une répartition de toutes les interconnexions selon 1 CP (2,09 M\$ au point à point LT au lieu de 81,7 M\$) donnerait un coût de service pour le point à point de LT de 26,19 M\$ au lieu de 105,8 M\$.

\* La répartition des autres interconnexions en fonction de la capacité de transit, comme nous l'avons suggéré dans R-3401-98) constitue selon nous une amélioration relativement à la méthode de répartition utilisée dans la dernière cause tarifaire, mais l'utilisation de la seule

capacité théorique de transit n'assure pas nécessairement un traitement équitable et ne représente pas nécessairement la capacité réelle utilisée : pour 2005 l'énergie importée par HQD est évaluée à 3,8 TWh (alors que les exportations par les services de point à point totalisent 11,8 TWh. L'énergie importée représenté donc 24,4% de l' transitée.

Si le coût du raccordement des centrales était réparti en fonction de 1 CP, cela donnerait un coût de 271,8 M\$ pour la charge locale (28 965 MW sans Churchill Falls) contre 3,8 M\$ pour le point à point long terme, soit des chiffres similaires à ceux obtenus en répartissant des coûts en fonction du FU.

Nous questionnons toutefois le concept de raccordement appliqué par HQT : si l'équipement de raccordement visait les lignes de transport entre les postes de transformation élévateurs et le réseau de transport principal, les actifs et coûts qui seraient associés à la fonction raccordement de centrale pourraient être beaucoup plus importants.

D'autre part considérant le faible niveau de réservations du point à point LT l'impact de changer de méthode pour cette fonction apparaît peu significatif, par contre lorsqu'il s'agira de répartir des coûts de transport entre les diverses clientèles du Distributeur alors là l'impact pourrait s'avérer significatif. Malheureusement HQT n'a pas produit à la demande de la Régie la répartition des coûts entre les clientèles du distributeur selon différents modes et nous ne pouvons porter d'évaluation définitive et précise à cet effet (HQDT-6 doc. 1, Question 30).

Divers tests, rappelés ci-haut dans notre retour sur la décision D-2002-95, peuvent être appliqués pour décider si des actifs font partie du réseau de transport principal ou s'ils font partie de la fonction raccordement : la Régie devrait clairement trancher à cet effet.

\* Dans la précédente cause tarifaire HQ 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 point à point de long terme.

Pour être logique et consistant, et afin de respecter la décision D-2002-95, HQT devrait allouer les coût de service en ne tenant compte que du point à point de long terme seulement (telle qu'elle l'indique dans une citation relatée plus haut) en sorte que les revenus du point à point de long terme devraient totaliser 105,8M\$ pour rencontrer ses coûts. Pourtant HQT évalue les revenus du point à point de long terme à 30 M\$ seulement (HQT-2 doc. 2, p. 14) alors que les revenus de point à point de court terme sont estimé à 78 M\$.

Normalement les revenus des services de point à point de court terme obtenus en commercialisant la surcapacité du réseau, devraient servir à alléger le fardeau de la charge locale ou le fardeau de la charge locale et du point à point de long terme de manière équitable. Mais ici HQT propose d'utiliser d'abord les revenus du point à point de court terme afin de réduire le fardeau du point à point de long terme (de 105,8 M\$ à 30 M\$ donc de 75,8 M\$) faisant profiter la charge locale d'une réduction de seulement 2,2 M\$ (78 M\$ - 75,8 M\$). Une réduction du coût de service au prorata nous apparaît plus équitable : ainsi le fardeau de

la charge locale deviendrait (toutes choses étant égales par ailleurs) :

$2\,485,2 * (1 - 78 / 2\,591) = 2\,410,4$  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\$.

C'est donc dire que les revenus du point à point de long terme devraient totaliser au moins 102,6 M\$ pour rencontrer ses coûts, autrement il reste possible de placer le manque à gagner dans un compte de frais reportés pour le faire assumer ultérieurement par les services de point à point de long terme, ou de faire assumer par l'actionnaire d'H.Q., soit le gouvernement québécois qui cherche à encourager les exportations et qui retire le bénéfice sur les exportations et donc devrait assumer le risque lié au revenu des services de point à point liés aux exportations d'HQP.

\* Actifs à vocation particulière :

1) Nous n'avons pas eu une réponse claire d'HQT (HQT-6 doc. 2, question 7) à savoir quels étaient les actifs de transport associés aux clients du L qui se trouvaient dans la fonction particulière : raccordements des clients en haute tension : HQT indique ignorer le nombre total de clients du L mais indique que le nombre de clients pour lesquels il a procédé à un raccordement en haute tension et qui ont été pris en compte dans son étude de répartition des coûts est de l'ordre de 120 à 130 clients sur la période de 2001 à 2004; il s'agit d'un sous-ensemble des clients en haute tension et nous ne savons pas si l'échantillon est complet ou pas; il faut quant à nous s'assurer que tous les actifs, et coûts associés, spécifiquement utilisés par cette catégorie de clients, soient correctement pris en compte : postes de transformation ou de sectionnement, lignes reliant les usines au réseau principal, services de stabilisation de l'onde plus élevés etc. La Régie doit vérifier ces éléments avant de conclure au bien fondé de l'estimation de cette fonction particulière.

2) Considérant que certains actifs ne sont pas facturés au point à point (transformateurs abaisseurs...), il apparaît juste que le surcoût du réseau RMCC (15% ou 15,45M\$), dont le coût de service totalise 118,5 M\$ en 2005 (HQT-3 doc. 6 p. 23) devant être assumée, en tant qu'attribution particulière, par les services de point à point (pour l'exportation) : en effet le surcoût lié à la technologie à courant continu visait à assurer une plus grande fiabilité à l'électricité exportée et devrait en premier chef être supporté par les services de point à point.

(HQT-3, Document 7 ) SUIVI DE LA DÉCISION D-2002-95 SCÉNARIO DE RÉPARTITION DU COÛT DU SERVICE *des postes de départ et des lignes de raccordement aux centrales*

Pour l'année 2005, les consommations prévues sont de 182 200 GWh pour la charge locale et de 2 461 GWh pour le service de point à point à long terme, ce qui, lorsque l'on retranche le transit de 29 934 GWh pour la centrale des Churchill Falls, donne un résultat de 154 727 GWh. En considérant des puissances anticipées de 34 060 (p. 6) MW pour la charge locale, de 405

MW pour le service de point à point à long terme et de 5 096 MW pour la centrale de Churchill Falls, la puissance à considérer est de 29 370 MW, pour un FU d'environ 60 %. Le service pt à pt de court terme fait transiter 7 472 GWh (p. 8) sur le réseau mais n'est pas utilisé pour répartir les coûts entre la charge locale et le point à point.

La méthode préconisée par HQT (HQT-3 doc. 1 ci-haut) alloue en 2005 (2001) 105,8 M\$ (306,3 M\$ ) au point à point long terme, alors que la méthode suggérée par la Régie alloue 106,1 M\$ (302,5 M\$) au point à point long terme, soit un écart somme toute très faible du fait du niveau des réservations du point à point long terme très faible et du fait que les FU de la charge locale et des services de point à point long terme sont très près.

À noter qu'HQT utilise un FU différent d'HQD (HQD utilise la pointe 300 heures et obtient un FU plus élevé pour la charge locale autour de 67%) en sorte que l'exercice de répartition effectuée par le distributeur devrait donner un résultat différent de celui obtenu par HQT.

\* Dans la mesure où le réseau électrique a été conçu de manière véritablement intégré en tentant de minimiser le coût total : production/transport et dans la mesure où les actifs de raccordement respectent le même patron de causalité, nous croyons qu'une allocation de genres d'actifs en fonction du FU ou de 12 CP serait plus adéquat.

#### **- Le choix de la puissance de pointe à utiliser comme allocateur :**

L'expert Orans a présenté divers résultats en lien avec les tests utilisés par la FERC pour choisir une méthode d'allocation de coûts : on observe du prochain tableau que les frontières ne sont pas bien définis pour décider si la méthode 1 CP, 3 CP, 4 CP ou 12 CP est à retenir.

Résultats des tests de la FERC (A Guide to FERC Regulation and Ratemaking of electric utilities and other Power Supplies, Third Edition" Michael E. Small, Edison Electric Institute, Washington, HQT-4 doc. 3.1 et preuve d'Orans ainsi que ses réponses)

Utilité	Test 1	Test 2	Test 4	Méthode
Louisiana Power	26% à 31%	56%-61,9%	81,2%	4 CP
Lockhart Power	18%	73%	84%	12 CP
Illinois Power	19%	66%	81%	12 CP
Commonwealth Edison	16,4%-24,9%	64,6-67,8%	79,4-79,5%	4 CP
SouthWestern Public	22,9% (max 28,3% )	55,8%-67%	80,1%	3/4 CP
Idaho Power		58%		3 CP
Southern California Ed.		79%	87,8%	12 CP
Alabama Power Co.		75%		12 CP
El Paso Electric		71%	84%	12 CP
Carolina Power & Light		72%		12 CP
New England Power		80%		12 CP
Delmarva		71,4%	83,3%	12 CP
H.Q. (2005 Orans p. 16)	27%	60%	77%	1 CP
H.Q. (2005 Orans p. 16)	27%	60%	76%	1 CP

À partir des tests standards de la FERC le docteur Orans conclut d'ailleurs : (HQT-4 doc. 3, p. 17) "In summary, results from Standard Tests developed by the FERC are

useful for clearly rejecting the 12-CP method but less so for distinguishing the 1-, 3- and 4-CP methods. “ C’est pourquoi il utilise d’autres tests non standards pour tenter de prouver que les coûts de notre réseau de transport devraient être alloués selon 1 CP.

Une particularité de notre réseau consiste dans le fait que ses pointes de puissance se retrouvent en hiver : au moment où le froid abaisse la résistance des conducteurs <sup>1</sup>, diminuant les pertes sur le réseau pour un niveau donné de courant transité, et où les transformateurs ont une capacité maximale. N.B. le test 4 ici correspond au test 3 dans la preuve d’Orans.

HQT indiquait (Réf. : 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°.

(HQT-3, Document 1, p. 28) “Le dimensionnement du réseau résultant de l’application de ces critères, qui reflète la période de forte charge par rapport aux autres périodes de moindre charge, permet au Transporteur de réaliser ses activités d’entretien lors des périodes de moindre charge, afin que les équipements du réseau puissent être disponibles et fonctionnels lors de la pointe.”

En réponse à une de nos demandes de renseignements HQT indique que l’accroissement de capacité des transformateurs (HQT-6 doc. 2 : 7.d) est dû à l’augmentation de la capacité de refroidissement des transformateurs durant l’hiver.

“Ceci peut avoir un impact sur la capacité de transformation du réseau au niveau régional, mais ne modifie pas la capacité de transport globale qui est tributaire du réseau principal, au niveau duquel la capacité thermique des équipements n’est pas un facteur déterminant. Par ailleurs, la capacité mensuelle du réseau est une donnée conceptuelle qui n’est pas utilisée par le Transporteur dans ses activités courantes.”

Jusqu’à preuve du contraire nous sommes d’avis contraire à HQT et considérons que la capacité du réseau de transport est plus élevée l’hiver que l’été. Contrairement aux réseaux plus au sud qui pointent l’été à cause de la climatisation, donc à une période où la température réduit la capacité du réseau de transport, au Québec la pointe se passe en hiver où la capacité du réseau est accrue par la baisse de température extérieure.

Ceci n’est pas un phénomène théorique mais réel et nous devons en tenir compte comme une caractéristique propre à notre réseau nordique.

Mois 2005	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Charge LT	34465	32736	30318	25994	22458	20764	21173	21227	21454	24642	28676	33517
Capacité réelle	36861	35018	33175	31332	29489	27646	25803	27646	29489	31332	33175	35018
% utilisation	93,5%	93,5%	91,4%	83,0%	76,2%	75,1%	82,1%	76,8%	72,8%	78,6%	86,4%	95,7%
<b>Test 1 = 18,6%</b>	<b>Test2 = 77,8%</b>		<b>Test4 = 87,5%</b>			Variation capacité max = 30%			Source HQT-6 doc.1 R31.1			

Si nous normalisons les charges en fonction des capacités réelles du réseau (sous l’hypothèse que la capacité réelle du réseau de transport varie graduellement de 30% entre le mois le plus froid et celui le plus chaud), nous arrivons à un portrait bien différent des tests. D’autant si l’on

<sup>1</sup> La résistivité du cuivre par exemple passe de **1,794** ohms/m à 30 C° à **1,365E-8** ohm/m à -25 C° (représentatif de la pointe) soit une baisse de résistivité et de résistance des conducteurs de 31,4%; les pertes résistives dépendent de la résistance fois le courant au carré. Source : Physics, Halliday et Resnick, Wiley, 1966, p. 775.

tient compte des capacités utilisées hors pointe pour l'entretien du réseau (voir R14,1 HQT-6 doc. 1). Nous aurions alors, sous les conditions ici énoncées, clairement un réseau 12 CP. La question de la capacité réelle du réseau de transport québécois est importante à considérer et peut-être mieux appréciée et circonscrite si l'on tient compte des considérations d'entretien et de complémentarité des besoins de la charge locale et des exportations.

(HQT-6 doc. 2, p. 35) "HQT fournit les informations contenues au tableau suivant afin d'illustrer notamment que durant les périodes de l'année où son réseau est moins sollicité, il commercialise les capacités disponibles dans le cadre des services de transport de point à point afin d'optimiser l'utilisation de son réseau et procède à l'entretien et à la réfection de ce dernier...Par ailleurs, les capacités disponibles sont tributaires du comportement dynamique de la charge sur le réseau, notamment la charge résistive qui a un effet stabilisant. Cette charge résistive permet de rehausser les capacités de transport en période de grand froid. Les charges motrices quant à elles ont tendance à maintenir une demande relativement constante ce qui sollicite davantage le réseau et ainsi en diminue les limites de stabilité."

(HQT-6 doc. 2, p. 35) Tableau R14.1.a-1 – Taux d'utilisation du réseau de transport

	Hiver	Printemps	Été	Automne
Réduction de capacité de transport dû à la charge résistive	0 à 3000	3 000	3 000	3 000
Utilisation, en pointe, de la capacité de transport pour la charge locale	29 500 à 35 500	20 000 à 29 500	18 200 à 18 800	18 900 à 25 600
Marge de capacité de transport pour la réserve et les aléas	2 000	2 000	2 000	2 000
Capacité de transport pour les services de point à point	400 à à 2 100	400 à 1 400	2900 à 4 500	3 500 à 3 900
Capacité de transport pour l'entretien et la réfection	0 à 3 000	5 000 à 10 000	10 000 à 12 000	5 000 à 10 000

(HQT-6 doc. 2, R9.c) Selon l'expert Orans : "There are no other systems that we know of that use a 1-CP method to allocate costs between Native Load or Network and Point-to-Point transmission customers. Also, I know of no other comparably sized hydro based transmission systems in North America to the one operated by HQT. However, both Bonneville Power Administration (BPA) and British Columbia Transmission Corporation (BCTC) operate large extensive hydro systems and have winter peaking loads. BPA uses 12-CP to determine the cost allocation between its network customers and Point to Point customers. In contrast, BCTC uses the total generation capacity connect to its grid to derive the billing determinants for the Long-Term Point-to Point rate calculation, which results in a point to point rate that is approximately 20 percent higher than an one produced from 1-CP. Specifically, BCTC estimates that the single coincident peak demand is only 8,891 MW. If a 1-CP method were used to derive BC's LT PTP rate, it would result in a \$5.12/kW-month rate, approximately 20 percent higher) than the \$4.14/kW-month rate proposed by BCTC and recently approved by

the BCUC and FERC. [See BCTC Response to BCUC IR No. 1, Q. 11.2, BCTC OATT Application, August 3, 2004].” À la connaissance d’Orans seul PJM utilise une méthode d’allocation 1 CP reconnue par la FERC.

Nous comprenons :

- que dans le cas de BC Hydro, dont le réseau présente une pointe hivernale importante et qui se rapproche le plus du réseau québécois, la méthode 12 CP est utilisée pour allouer les coûts de transport entre les clientèles de la charge locale.
- que la méthode 1 CP est très peu utilisée et de plus n’est jamais utilisée dans les réseaux hydroélectriques.

Diverses modifications à la procédure de répartition des coûts ont été évaluées, elles apportent peu de changement dans le partage des coûts entre la charge locale et le point à point.

(HQT-6 doc. 1 : R16.1 ) Une allocation des interconnexions sur la base des capacités de transferts totales (4620 MW) allouerait un coût de service de 105,9 M\$ au point à point de long terme au lieu de 105,8 M\$ en fonction des capacités maximales théoriques utilisées par HQT dans sa proposition (4705 MW).

De même l’allocation de la sous-fonction Churchill Falls en fonction du FU (67,9%), en tant que raccordement à une centrale plutôt qu’interconnexion, allouerait un coût de service au pt à pt de 106,3 M\$ (HQT-6 doc. 1 R. 19.2).

Enfin HQT a simulé une répartition des coûts sur la base de la pointe 300 heures en utilisant une méthode de FU = 67,9% qui donnerait un coût de service du point à point long terme de 108,1M\$ (HQT-6 doc. 1, R. 30,2).

## B) Les tarifs des services de transport (point à point vs charge locale)

Évolution des services de transports, des transits et des revenus 2000-2005 :

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
<b>Charge locale</b>						
Tarif annuel	71,09	72,91	72,91	72,91	72,91	72,9
Puissance MW	31350	32211	32244	33735	34285	34060
Énergie	162,7	166,3	171,3	178,2	176,6	182,2
Revenu M\$	2255	2313	2313	2313	2313	2483
¢/kWh	1,39	1,39	1,35	1,30	1,31	1,36
FU		58,9%	60,6%	60,3%	58,8%	61,1%
<b>Point à point LT</b>						
Puissance MW	3795	3982	3035	2456	405	405
Énergie		14,416	13,997	7,197	2,189	2,461
Revenu M\$	270	291	241	137	30	30
¢/kWh		2,02	1,72	1,90	1,37	1,22
FU		41,3%	52,6%	33,5%	61,7%	69,4%
<b>Point à point CT</b>						
Énergie		1,696	2	2,2	7	9,3
Revenu		15	18	25	66	78
¢/kWh		0,88	0,90	1,14	0,94	0,84
<b>Point à point Total</b>						
Énergie totale pt à pt		16,112	15,997	9,397	9,189	11,761
Revenu total pt à pt		306	259	162	96	108
¢/kWh		1,90	1,62	1,72	1,04	0,92
Pt à pt total % revenu d'HQP		96,10%	99,20%	95,70%	95,80%	96,00%
<b>Revenu total transport</b>						
Revenu total transport		2618	2573	2475	2409	2591
Part charge locale		88,35%	89,90%	93,45%	96,01%	95,83%
<b>Interconnexions (HQT-2 Doc. 2, p. 9)</b>						
Importations		4	3	6	7	3,8
Exportations		15	16	9	9	11,761
HQP point à point LT		14	14	7,2	2,2	2,2
HQP point à point CT		1,4	2	2,2	7	9,09
HQP point à point horaire		0,1	1,5	2,1	6,7	
Importations 2005 : projection d'importation du Distributeur seulement, les achats-revente sont inconnus						
Source : HQT-3 Doc. 7 p. 7 et 8; HQT-6 doc. 2 p. 10 et 11; Mémoire ACEF R3502-98						

On observe du tableau précédent que la charge locale est en croissance contrairement au service de point à point long terme; la part des revenus de point à point provenant d'HQP se maintient autour de 96%, mais HQP utilise de plus en plus les services de court terme, notamment le point à point horaire non ferme, avec un coût de transport unitaire moindre. La question se pose si l'on peut inverser la tendance afin de mieux faire contribuer HQP aux services de transport et réduire la part de la charge locale dans le paiement des coûts de transport (88,3% en 2001, 95,8% en 2005). De toute évidence les avantages attribués aux

services fermes de long terme ne semblent plus jouer vraiment au Québec, en sorte qu'HQP profite d'un système de transport non congestionné à un coût moindre que pour la charge locale. La réduction des réservations long terme (-89% soit de 3 982 MW à 405 MW) étant plus forte que la réduction du transit (-27% soit de 16,11 TWh à 11,761 TWh), on peut penser que la réduction des tarifs de court terme et le fait que les tarifs non fermes sont moins élevés que les tarifs fermes, a incité HQP à modifier sa consommation de services de transport afin d'accroître la rentabilité des exportations et des activités d'achat-revente. Les services de long terme conservés (405 MW) présentent un FU élevé, tout comme les services horaires.

\* On observe au tableau R12.1 de HQT-6 doc. 1, p. 19, que les importations, entre 2001 et 2004, se font principalement hors pointe et les exportations en pointe, ce qui nous indique que l'activité achat-revente de la part d'HQP est importante, reste à voir pour les années futures.

**(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 2279,5 M\$ à 2485,2 M\$ soit une hausse de 9,02% soit une hausse plus forte que la croissance de la charge.

**(HQT-2 doc. 2 p. 14) Pour 2005, HQT prévoit des revenus des services de point à point de 108 M\$, dont 30 M\$ proviennent de réservations à long terme en vigueur totalisant actuellement 405 MW et 78 M\$ proviennent des services court terme (9 TWh). Environ 96% des revenus prévus des services de point à point proviendront d'HQP.**

\* La question se pose si les prévisions de revenu faites par HQT ne sont pas trop conservatrices : considérant que les ventes de services ont été exceptionnelles au premier trimestre de 2005.

**(HQT-6 doc. 2 Q. 9.2)** “Le tableau 7 montre une croissance des revenus du service point à point de court terme de 12 millions \$ entre 2004 et 2005. Veuillez commenter la pertinence de réviser à la hausse la prévision de revenus à la lumière des résultats mentionnés au Rapport du Deuxième trimestre 2005 émis par Hydro-Québec : «...*augmentation* [par rapport à 2004] de 32 M\$ du volume des ventes du service de transport non ferme à court terme de point à point.» Ce à quoi répond HQT : “Au cours des premiers mois de l'année 2005, le Transporteur a effectivement observé qu'Hydro-Québec Production avait livré plus sur les marchés que pendant la période correspondante de l'année 2004, tendance qui s'est résorbée par la suite. En date des présentes, les livraisons effectuées par Hydro-Québec Production laissent croire que la prévision de 8,5 TWh (plus pertes de transport de 5,2%) pour l'année 2005 est toujours valable.”

\* 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.

## STRUCTURE DES TARIFS :

**(HQT-4, Doc. 1 p. 17) Tarif annuel = 2 513 M\$ / 34 465 MW = 72,90 \$/kW/an**

2 513 M\$ = Rev. requis - Revenu pt à pt CT; 34 465 MW = charge locale (34 060) + Charge pt à pt LT (405).

**Tarif mensuel ferme et non ferme = Tarif annuel / 12 mois = 72,90 \$/kW/an / 12 mois = 6,08 \$/kW/mois**

**Tarif hebdo ferme non ferme = Tarif annuel / 52 semaines = 72,90 \$/kW/an / 52 semaines = 1,40 \$/kW/semaine**

**Tarif quotidien ferme = Tarif annuel / 52 sem. / 5 jours = 72,90 \$/kW/an / 52 semaines / 5 jours = 0,28 \$/kW/jour**

**Tarif quotidien non ferme = Tarif annuel / 365 jours = 72,90 \$/kW/an / 365 jours = 0,20 \$/kW/jour**

**Tarif horaire non ferme = Tarif quotidien non ferme / 24 jours x 1 000 = 8,33 \$/MW/heure**

\* les tarifs de court terme sont obtenus en divisant le tarif annuel par le nombre de mois, semaines, jours ou heures dans l'année : à l'exception du tarif quotidien ferme qui correspond au tarif annuel divisé par le nombre de jours ouvrables dans l'année (méthode apalachienne). Il serait intéressant de concevoir des tarifs fermes plus élevés pour les termes hebdomadaire et mensuel, ou des tarifs pointe/hors pointe qui tiennent compte de notre réalité propre (pointe d'hiver) au lieu de copier directement les définitions de pointe/hors pointe des États-Unis. Cela pourrait constituer une alternative à l'application de rabais.

(HQT-4, Doc. 1, p. 19) Le Transporteur croit important de souligner que sa proposition n'a pas d'impact pour la charge locale puisque le coût unitaire du service qui lui est rendu demeure stable par rapport à celui de l'année 2001.

\* Par contre 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. D'autant d'ailleurs que les tarifs risquent d'être rétroactifs au 1er janvier 2005, donc un impact potentiel de 340 M\$ pour l'année 2006.

HQT propose de maintenir l'approche actuelle, qui consiste à facturer ce service à HQD à partir du montant fixe inscrit à l'appendice H, jusqu'à ce que ce montant soit modifié lors d'une demande tarifaire subséquente. Même si les besoins réels de la charge locale diffèrent par rapport à la prévision déposée dans la présente demande, le service de transport sera offert par HQT, sans frais additionnels pour HQD.

**(HQT-4, Doc. 1, p. 25) Tableau 7 – Coûts et revenus des services de transport**

	Coûts (M\$)	Revenus (M\$)
Service de transport d'alimentation de la charge locale	2 485	2 483
Service de transport en réseau intégré	0	0
Services de transport de point à point (??? pour le point à point LT ???)	106	108
<b>Coûts et revenus des services de transport</b>	<b>2 591</b>	<b>2 591</b>
<b>Revenus requis approuvés</b>	<b>2 591</b>	<b>2 591</b>

**(HQT-4, Doc. 1, p. 22) HQT tente de nous prouver qu'elle respecte l'esprit de** l'article 49 de la Loi qui établit un lien entre la répartition du coût du service et la fixation d'un tarif, en stipulant que lorsque la Régie fixe ou modifie un tarif, elle doit notamment : « [...] *tenir compte des coûts de service, des risques différents inhérents à chaque catégorie de consommateurs [...].* »

\* Comme nous l'avons précédemment indiqué, le traitement arbitraire appliqué aux revenus de point à point de court terme nous amène à conclure que l'appariement coûts et tarifs /revenus n'est en fait pas respecté pour les services de point à point de long terme.

\* HQT s'est contenté (HQT-6 doc. 2 R 5.e) de nous répondre que le Distributeur était responsable de fournir en tout temps les pertes, mais en évitant de nous dire qu'elle était la valeur précise du taux de perte de transport applicable à la charge locale. Nous pensons avoir le droit de connaître l'évaluation précise du taux de perte visant la charge locale.

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 triplés.

(p. 3) Tarif annuel passe de 72,91\$/kW/an à 72,9 \$/kW/an;

Pt à pt mensuel ferme : reste à 6,08\$/kW/mois idem au tarif mensuel non ferme Tarif hebdo reste à 1,40\$/kW/sem.

Tarif quotidien ferme : 0,28\$/kW/jour, non ferme : 0,2\$/kW/jour;

horaire non ferme seulement : = tarif quotidien non ferme / 24 = 8,33\$.

(p. 4) Tarifs des services complémentaires : tous multipliés par 3 environ, 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.

## Services complémentaires :

Nous comprenons que les tarifs des services complémentaires sont établis pour les services de point à point à partir des besoins et coûts totaux, incluant les besoins de la charge locale, mais que la charge locale n'a pas à payer pour ces services pour la partie électricité patrimoniale car le coût de ces services est déjà inclus dans le tarif patrimonial.

(HQT-4 doc. 1 p. 27) : “La mise à jour de ces tarifs reflète l'évolution des besoins de transport et du prix de production fixé à 7,5 ¢/kWh (équivalent aux prix des approvisionnement CT d'HQD en importation soit 5,7¢US/kWh ou 7,5¢Can/kWh avec taux change de 1,316 \$Can/\$US) par le Producteur qui rend les services...La pratique usuelle est d'appliquer au niveau des tarifs des services complémentaires un prix de production en fonction des prix du marché.” “ Les tarifs triplent presque du fait que le tarif de fourniture référence passe de 2,57¢/kWh en 2001 (2,79¢ - pertes) à 7,5¢/kWh en 2005 (p. 30).”

Nous laissons à la Régie le soin de juger si les quantités d'énergie à la base de l'évaluation du coût de chaque service est juste et raisonnable : nos questionnements touchent plutôt le prix de production référence ainsi que le traitement comptable des pénalités ,

Même si les montants impliqués sont relativement peu importants pour HQT, car ils ne visent que les services de point à point, ces tarifs risquent toutefois d'être imposés au Distributeur par HQP, dans ce cas les montants risquent d'être significatifs car visant l'électricité postpatrimoniale. Douç l'importance de fixer dès le départ des tarifs justes et raisonnables.

D'une part HQT indique clairement que le producteur qui offre un service complémentaire doit se trouver dans la zone de contrôle du transporteur. Dans ce cas la référence à un prix d'importation nous apparaît incorrect. Il faut selon nous utiliser un prix de référence propre au Québec qui tienne compte de la nature des services complémentaires (leur fréquence en pointe et hors pointe, la complémentarité entre les différents clients pouvant requérir ces services etc.).

De plus comme HQT indique qu'actuellement seul HQP peut offrir les services complémentaires (HQT-6 doc. 1 R. 22), c'est donc dire que nous avons ici une situation monopolistique qui requiert des vérifications et un contrôle serré de la part de la Régie afin d'éviter les abus.

D'autre part nous considérons que les pénalités que le transporteur peut toucher (pour la compensation des écarts de réception ou de livraison) devrait faire partie de son revenu requis et être contrôlées par la Régie pour éviter que cela ne serve qu'à augmenter les profits d'HQT, qui en la matière se retrouve juge et partie face à l'application de telles pénalités.

### 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 de l'énergie, qui permette d'ajuster les rabais, sur le tarif horaire uniquement, en fonction des écarts de prix entre deux marchés avoisinants ("a" pour marché de réception et "b" pour marché de livraison) reliés par un chemin précis et une ou deux interconnexions précises, donc les rabais varieront selon le chemin parcouru et les interconnexions utilisées.

HQT propose la formule pour le tarif de transport après rabais  $T_R$  :

$T_R = T_{HQT} - \text{Rabais} = (P_b - P_a) - (T_a + T_b)$  où  $T_{HQT}$  est le tarif horaire d'HQT soit 8,33\$/MW/H.

Donc le tarif net hors pointe  $T_R$  est ajusté en fonction de l'écart de prix à la production entre les deux marchés  $(P_b - P_a)$  moins les frais de transport s'appliquant dans les 2 marchés  $(T_a + T_b)$ ; plus dans ces 2 marchés les frais de transport sont élevés (faibles) plus le tarif net sera faible (élevé). De même plus l'écart de prix de fourniture entre les deux marchés est faible (élevé) plus le tarif net sera faible (élevé).

Si le marché (Québec, Nouveau-Brunswick, Brascan) de réception et/ou de livraison ne dispose pas d'une bourse d'énergie offrant des informations sur les prix horaires réalisés, HQT propose d'utiliser les prix d'un marché connexe disposant d'une bourse d'énergie (soit l'Ontario, la Nouvelle-Angleterre ou New-York).

HQT veut ainsi éviter de se situer en conflit d'intérêt relativement à la division soeur HQP, dont elle ne doit pas disposer en principe d'informations privilégiées sur les prix à la production afin de respecter, en apparence et en réalité, l'exigence de séparation fonctionnelle imposée par la FERC et son "pro forma". On sait que dans la dernière cause tarifaire HQT s'était défendue de connaître les prix à production d'HQP, prétendant utiliser dans le mécanisme de fixation de rabais qu'elle proposait, le tarif patrimonial en lieu et place du prix de fourniture d'HQP<sup>2</sup>.

HQP indique qu'un prix plancher de 2\$/MWh s'appliquerait au tarif horaire, impliquant un

<sup>2</sup> D-2002-95 page 273 : "L'intervenant constate qu'en 1997 et 1998, la valeur des rabais consentis sur le réseau de transport de TransÉnergie était très élevée, atteignant parfois 97 % du tarif horaire maximal hors pointe, équivalant à un tarif de 0,50 \$/MWh, ce qui aurait constitué son prix plancher historique. L'intervenant soutient que le transporteur assure d'un côté prendre ses décisions seul sans consulter Hydro-Québec, mais que d'un autre côté, il aurait suffisamment d'information des prix de Hydro-Québec Production pour consentir des rabais afin de rentabiliser les transactions de cette dernière. Selon l'intervenant, ceci soulève des questionnements sur le degré de séparation fonctionnelle permettant de tels échanges. En réplique, le **transporteur** réagit au fait qu'en traitant du sujet des rabais accordés sur les tarifs de transport, ARC-FACEF-CERQ insinue, malgré la preuve au dossier à l'effet contraire, que TransÉnergie aurait été suffisamment informée des prix de Hydro-Québec Production pour consentir des rabais afin de rentabiliser les transactions de cette dernière, mettant ainsi en doute la séparation fonctionnelle entre le transporteur et le producteur. Dans les faits, le transporteur évaluait le différentiel de prix entre les marchés sur la base du prix de l'électricité patrimoniale sans autre information de Hydro-Québec Production et l'insinuation de l'intervenant est malveillante."

rabais maximum de 76%  $(8,33\$-2\$)/8.33$ ), ce qui demeure un rabais significatif qui s'apparente au niveau des rabais pratiqués de manière discrétionnaire par HQT entre 1997 et 2000, soit avant l'adoption du règlement sur le transport par la Régie. Selon HQT le prix plancher vise à récupérer une partie des frais communs du réseau alors que le coût marginal du service de transport serait de beaucoup inférieur au prix plancher (HQT-6 doc. 9, R. 14.1)

De notre point de vue la politique de rabais doit respecter un certain nombre de principes et de critères en vue de s'avérer efficace voire acceptable. En premier chef la politique de rabais doit respecter l'esprit et la lettre de la Loi et des règlements ainsi que les décisions de la Régie en la matière. On se situe alors dans le domaine de l'interprétation juridique.

En second lieu la politique de rabais doit permettre de maximiser les revenus du point à point afin de minimiser le fardeau de la charge locale, et non pas seulement maximiser l'utilisation du réseau. Il s'agit de l'évaluation économique. Enfin la politique doit tenir compte des conditions propres au marché québécois, côté production et transport, afin d'être vraiment efficace, considérant que plus de 95% du transit ou des revenus retirés des services de transport de point à point au Québec proviennent d'un même et seul client, HQP, qui effectue des opérations d'importation (Wheel-in) ou d'exportation (Wheel-out) alors que le reste des (23) clients utilisent le réseau de transport québécois pour des opérations de passage (Wheel-through). Dans la mesure où les rabais seront accessibles à tout client sans discrimination il est important de se demander si la politique de rabais est bien adaptée pour les activités d'exportation d'HQP, le client unique et de loin le plus important pour les activités d'exportation à partir du Québec. Il y a donc des considérations pratiques, techniques et opérationnelles à prendre en compte.

#### Considérations juridiques :

- nous nous questionnons d'une part sur le respect des règles de libre échange (et de l'esprit de ces règles) considérant que la politique de rabais vise aussi des activités d'exportation entre pays voisins et non seulement entre provinces ou régions d'un même pays. Implicitement la politique de rabais proposée équivaut à subventionner ou interfinancer les exportations entre régions ou pays lorsque le différentiel de prix à la production entre les deux zones ne suffit pas à combler le coût de transport pour acheminer de manière rentable l'électricité entre deux zones, et ce en période hors pointe.

D'autre part la LRÉ exige l'uniformité territoriale des tarifs et la Régie s'est déjà prononcée à l'effet que des rabais différenciés par chemin ne respectait pas la LRÉ car offrant des tarifs, nets des rabais différents selon les chemins empruntés au Québec.

La question se pose si l'uniformité territoriale ne vise que les tarifs propres aux clientèles québécoises, consommant l'électricité au Québec : à priori la LRÉ ne fait pas de distinction claire à cet effet et la Régie a interprété à date la LRÉ de manière plus large.

D'autre part la question se pose si l'uniformité territoriale vise les tarifs bruts (avant rabais), comme le prétend HQT, ou nets (après rabais) : encore là la Régie a interprété à date la LRÉ dans le deuxième sens.

Pour HQT les rabais ne sont pas visés par l'uniformité territoriale alors que les chemins correspondent aux interconnexions, ce qui selon nous est limitatif :

(HQT-6 doc. 2, p. 8 R4.b) "Les chemins offerts par le Transporteur correspondent aux interconnexions. L'uniformité territoriale s'applique à l'établissement de tarifs justes et raisonnables et non pas à l'exception que constitue la politique de rabais, qui vise à optimiser l'utilisation du réseau de transport au bénéfice de l'ensemble de la clientèle."

Donc la politique de rabais proposée par HQT nous questionne fortement en regard des considérations juridiques.

Considérations économiques : HQT indique qu'elle appliquerait sa politique de rabais tant et aussi longtemps qu'elle s'avèrera rentable. C'est à dire tant que les coûts spécifiques, d'implantation et d'opération évalués par HQT à 300 000\$ par an environ, seront au moins couverts par les revenus supplémentaires que les rabais pourraient générer.

Le problème ici est qu'il est très difficile de prouver que les rabais ont pu effectivement entraîner des ventes de services additionnelles, on ne peut le faire qu'indirectement en observant l'évolution des revenus de point à point horaire en fonction de la situation des prix de marché en supposant que les rabais seraient efficaces dans la mesure où les rabais permettent de réaliser des transactions qui autrement ne seraient pas rentables. Il faut aussi prendre en compte l'impact des rabais sur les autres types de réservation de court terme et long terme ce qui constitue une opération complexe.

Le problème ici est que l'on ne connaît pas officiellement le prix de fourniture d'HQP, le principal client d'HQT, et donc on ne peut évaluer l'impact véritable des rabais de transport, sur le niveau et la rentabilité des opérations d'exportation d'HQP, ce qui constitue une limite importante et sérieuse à la capacité d'évaluer rigoureusement la pertinence d'offrir des rabais tout en évitant les transactions opportunistes (i.e. des transactions qui auraient eu lieu indépendamment des rabais, mais qui profitent des rabais afin d'accroître la rentabilité des opérations).

De même il n'est pas certain, à la lumière des questions des intervenants et de la Régie et des réponses d'HQT, que les prix référence disponibles sur les marchés voisins soient des indicateurs fiables des prix réels sur les marchés pour les heures à venir où les rabais s'appliqueront.

Chose certaine le critère économique à optimiser est la maximisation des revenus de point à point sur un horizon de temps donné et il nous apparaît très difficile de prouver le respect d'un tel critère. À la lumière de l'évaluation, somme toute incomplète, de l'expérience des rabais appliqués entre 2002 et 2004 (25% de rabais appliqué sur les tarifs de court terme, en tout temps ou hors pointe seulement) nous savons que les rabais ont peu influencé les transactions, qui prennent d'abord effet en période de pointe, indépendamment des rabais appliqués, en raison des prix élevés sur les marchés, mais ont plutôt créé une baisse des revenus d'HQT au profit des clients du service de point à point d'HQT (voir HQT-2 doc. 1, p.19), y inclus implicitement HQP, car les transactions d'HQP n'ont pas été prises en compte

explicitement dans l'évaluation réalisée par HQT.

### Considérations pratiques, techniques et opérationnelles

La politique de rabais proposée par HQT pourrait toujours s'avérer efficace (au sens de notre critère d'optimisation des revenus de point à point, ce qui reste à prouver) pour les opérations de passage (Wheel-trough) mais inefficace pour les opérations de sortie (Wheel-out) visant les exportations par HQP. Les rabais tels que proposés pourrait en fait permettre pour les quelques années à venir d'accroître les exportations d'HQP, et leur rentabilité, en période hors pointe alors que les interconnexions risquent d'être fortement sollicitées par les importations en période de pointe pour les besoins de la charge locale. Par contre il demeure difficile de distinguer les importations purement requises pour la charge locale des importations réalisées pour fin de revente (opérations d'achat-revente) au profit d'HQP.

Considérant que les coûts réels d'HQP ne seront pas pris en compte dans la formule de détermination des rabais nous doutons que le prix le plus bas sur les marchés avoisinants soient un bon indicateur des coûts d'HQP. En ce sens le tarif patrimonial et même un prix plus bas, considérant qu'il s'agit d'un prix hors pointe et que le tarif patrimonial est un prix moyen qui aussi intègre un niveau élevé de marge de profit, serait plus adéquat que l'utilisation de prix de marché dans les autres juridictions.

HQT a fourni des exemples d'application de sa formule de rabais (HQT-6 doc. 8, R. 30.1 p. 37) : dans le cas d'exportation par HQP où un rabais serait offert : le prix de référence pour le marché d'origine (62,77 \$CA/MW/h soit le prix en Ontario) justifie un rabais de 4,53\$/MW/h ou 54,4% donnant un tarif de transport net de 3,8 \$/MW/h.

Par contre si l'on utilise le tarif patrimonial (2,77¢/kWh après ajustement) et le tarif de transport horaire d'HQT (8,33\$/MW/h = 0,8¢/kWh) alors le prix référence pour le marché d'origine véritable, soit le Québec, serait 3,57¢/kWh; alors un rabais ne serait pas justifié dans ce cas.

Il ne faut pas oublier qu'HQP est actuellement et pour le futur prévisible, le principal client d'HQT, et que les rabais consentis à HQP par HQT équivalent à un transfert de fonds d'une entité réglementée à une entité non réglementée. Mais ce transfert n'est pas neutre, car les rabais peuvent potentiellement pénaliser la charge locale au profit de l'actionnaire.

Cela peut même être considéré inutile voire injuste, considérant les possibilités, pour HQP, de stocker l'énergie et de réaliser des opérations d'achat revente, nous questionnons toujours la pertinence d'appliquer des rabais sur le transport, qui risquent fort en bout de ligne de ne servir qu'à accroître la rentabilité des exportations et d'HQP, potentiellement au détriment de la charge locale.

Il faut ainsi penser que les rabais offerts sur le point à point horaire peut réduire les réservations de long terme et les autres réservations de court terme et ainsi induire des comportements opportunistes qu'il est difficile de détecter en pratique.

### III) Positions de l'ACEF DE QUÉBEC sur le règlement "Tarifs et conditions de transport d'électricité" et les changements proposés par H.Q.

a) La priorité accordée à la charge locale (HQT-5 doc. 1 page 9) et l'obligation de servir

(HQT-6 doc. 1 Q. 35) Selon la citation fournie par la Régie, HQT avait déjà indiqué dans une cause antérieure qu'HQD avait priorité sur HQT pour l'utilisation des interconnexions en mode importation. Il s'avère maintenant avec les précisions d'HQT et sa suggestion de priorisation (HQT-5, document 1, page 13) que la charge locale et HQD ont une priorité égale au point à point ferme (de court ou long terme) pour l'utilisation des interconnexions et que la charge locale vient après le point à point ferme lorsque les ressources sont non désignées (c'est à dire lorsque le point de réception n'est pas précisé, par ex. le point HQT).

**(HQT-6 doc. 1 R. 35.1)** "Veuillez préciser si une réservation de point à point ferme de long terme a priorité sur un service pour l'alimentation de la charge locale. Veuillez expliquer votre réponse avec des ex..

R35.1 En cas de contraintes affectant le réseau de transport, le Transporteur doit réduire proportionnellement les transactions du service de transport de point à point à long terme et de celles du service pour l'alimentation de la charge locale à partir de ressources désignées par le Distributeur, le tout tel qu'indiqué à la référence i) ci-dessus et conformément aux articles 13.6 et 41.5 des Tarifs et conditions. Quant à l'importation à partir de ressources non désignées pour l'alimentation de la charge locale, celles-ci ont une priorité inférieure au service de transport de point à point ferme, mais supérieure à celle du service de transport de point à point non ferme, conformément à l'article 36.3 des Tarifs et conditions."

Nous sommes contre la priorisation proposée par HQT et demandons à ce que les réservations de services pour la charge locale, impliquant l'utilisation d'interconnexions, soient toujours priorisées que les ressources soient désignées ou non. Il faut qu'il y ait une priorité de la charge locale sur le service de point à point ferme de long terme, et que le point à point ferme de court terme ait pour sa part une priorité moindre que les services fermes de long terme (charge locale et point à point).

Nous réitérons que pour les restrictions de services ou de coupures lors de pannes ou problèmes sur le réseau de transport, (A. 13.6 ...) que la charge locale (et le service en réseau intégré s'il y a lieu) 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 et peuvent requérir du transporteur des investissements importants et du fait qu'elles reviennent normalement plus cher à l'unité (tel que le démontre le tableau sur les revenus et réservations entre 2000 et 2005 que nous avons présenté plus haut) que les services de court terme qui peuvent plus facilement optimiser leur facteur d'utilisation. D'ailleurs la priorité d'accès (A. 3,2) est d'abord accordée aux services fermes de long terme.

\* HQT propose de retirer à la définition 1.9 “Clients de charge locale” la mention : “en vertu de la Loi, a obligation...” en prétendant que la Loi ne prévoit pas une telle obligation pour le transporteur (HQT-5 doc. 1 p.9-10). Nous sommes tout à fait opposé à cette interprétation juridique : il est clair que selon la Loi d’H.Q. et la LRÉ, Hydro-Québec (ne serait-ce que par le biais de l’électricité patrimonial) dans son ensemble, incluant toutes ses unités administratives, ont obligation de servir la charge locale, et cet élément doit apparaître clairement au règlement. HQT n’a pas nécessairement à desservir directement les clients de la charge locale (bien qu’elle desserve directement les clients haute tension et les réseaux municipaux) pour avoir obligation de desservir la charge locale. À tout le moins elle a obligation de desservir la charge locale dans son ensemble, et donc les éléments qui la composent.

#### b) Autres articles du règlement

\* Services complémentaires : dans sa décision D-2002-95 la Régie avait demandé à HQT de préciser dans son règlement que les services complémentaires pour la charge locale étaient fournis par HQT en ce qui a trait à l’électricité patrimoniale, à même le tarif patrimonial, donc sans coût additionnel. Nous n’avons pas retrouvé cet élément clairement identifié dans le règlements “Tarifs et conditions de transport”.

Nous trouvons important que cette clarification soit intégrée dans le texte réglementaire, en distinguant le traitement à apporter à l’électricité post-patrimoniale relativement aux services complémentaires.

HQT propose, pour le service d'alimentation de la charge locale (annexe 8 ou 9) de :

- retirer le service de compensation pour écart de réception,
- retirer le service de maintien de la qualité de l'onde produite.

Le Distributeur devrait 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.

\* Concernant le point générique HQT : actuellement cet élément sert d’abord les intérêts d’HQT dans ses activités d’exportation ou d’importation, considérant qu’il n’y a pas actuellement d’autres clients du service de point à point qui exporte à partir du Québec. HQT a fait le point succinctement sur l’utilisation de ce point générique (HQT-5, Doc.1 p. 8) mais elle doit selon nous apporter la preuve que cette facilité offerte à HQT ne réduit pas les revenus de point à point au désavantage de la charge locale, ce dont nous doutons.

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 cela réfère à des situations hors du contrôle et de la responsabilité habituels

et reconnu du Transporteur.

**12A.1 Entente de raccordement** : pourquoi ne pas utiliser une formule d'entente ou une formule d'entente standard plutôt que d'utiliser le terme "Entente de raccordement substantiellement équivalente à l'Entente-type" disponible sur le site Internet du Transporteur " Enfin l'engagement devrait couvrir outre les frais d'infrastructure directe pour relier la centrale, les autres coûts de transport (pour assurer la contribution aux frais communs du réseau) qui ne seraient pas remboursés advenant une cessation de service selon les termes énoncés ci-haut.

Cela devrait valoir pour tous les cas d'investissements réalisés pour desservir des clients spécifiques.

**38.1 Désignation des ressources du Distributeur** : toutes les centrales associées à l'électricité patrimoniale devraient être automatiquement considérées ressources du distributeur, comme en 1.40.1.

#### IV) Positions sur les divers éléments de la requête :

##### **A) Allocation du revenu requis entre les clients québécois et l'exportation**

Nous proposons que la répartition des coûts de transport se fasse en utilisant un facteur de répartition autre que la puissance de pointe annuelle (1 CP). Les tests standards de la FERC ne permettent pas de conclure que la méthode 1 CP est justifiée, de plus la considération d'autres facteurs (variation de la capacité du réseau de transport en fonction de la température (proportionnellement à l'accroissement des besoins de chauffage électrique) , complémentarité des exportations avec les besoins de la charge locale et capacité utilisée en dehors des heures de pointe pour assurer l'entretien normal du réseau nous amènent à conclure que la méthode 12 CP est plus appropriée et équitable, tout en assurant d'accorder une valeur économique au réseau de transport et aux services rendus qui est bien répartie sur l'année.

D'autres modifications et améliorations à la méthode de répartition des coûts sont aussi proposées : répartition des interconnexions en tenant compte du transit réel (énergie), précision quant à l'étendue des équipements des raccordements aux centrales, allocation du surcoût du réseau à courant continu RMCC au service de point à point long terme, traitement de la fonction Churchill Falls comme un raccordement à une centrale, allocation de la fonction soutien et contrôle en fonction de l'énergie etc.

##### **B) Les tarifs des services de transport (point à point vs charge locale) :**

Les revenus du point à point de court terme devraient profiter équitablement à la charge locale, puis on devrait établir le tarif annuel de la charge locale en tenant compte du revenu requis de la charge locale seulement et de la somme des pointes mensuelles de la charge locale(12 CP). Il faut offrir une gamme de revenus de courts termes qui ne décourage pas l'utilisation du service de point à point ferme et qui tient compte des périodes de pointe propres au réseau québécois. Il faut évaluer la valeur véritable des divers services de point à point avant d'en fixer les termes, notamment en tenant compte de la juste valeur accordée à la priorité de service et de réservation (à court et long terme).

Force est de constater que les revenus des services de point à moins ont beaucoup diminué; d'ailleurs la réduction du transit (énergie) associée aux services de point à point et que la restructuration des tarifs de point à point de court et long terme ont joué en défaveur de la charge locale qui se trouve à assumer une part grandissante des coûts de transport.

Nous croyons qu'une correction au moins partielle de la situation est possible en adaptant les tarifs et les conditions de service (priorité de service et de réservation) de manière intégrée. Quant aux services complémentaires nous croyons que la justification des tarifs est insuffisante et que l'utilisation d'un prix à importation comme référentiel est incorrect.

HQT indique en HQT-6 doc. 2, Tableau R5.b-2 note au bas : (1) Le revenu tiré du service point à point annuel 2004 pour HQT ne tient pas compte d'un remboursement de 3,8 M\$ à Hydro-Québec Production pour service facturé en 2003 mais non rendu. Nous nous questionnons à savoir pourquoi un remboursement à HQT : ne s'agit-il pas de réservations fermes. Cela doit être vérifié.

### **C) La politique de rabais applicables aux services de point à point**

\* Selon nous les rabais accordés sur le transport, seulement lorsqu'ils sont pleinement justifiés en terme d'optimisation des rabais, devraient être basés sur les coûts de transport véritables et sur la capacité disponible sur le réseau de transport québécois. L'écart de prix entre les marchés lorsque définis de manière appropriée, notamment pour le marché du Québec, ne devrait servir tout au plus que de déclencheur à l'application de rabais, afin d'éviter les transactions opportunistes, alors que les tarifs de transport nets des rabais seraient ajustés en fonction de la structure de coût du transporteur, des capacités disponibles et d'une définition des périodes de pointe hors pointe qui correspondent à la réalité québécoise.

Les prix planchers devraient être plus élevés, au moins 50% du prix avant rabais, afin d'assurer une juste et minimale contribution des services de point à point aux coûts communs du système de transport. HQT devra faire rapport périodiquement à la Régie et prouver que sa politique de rabais permet vraiment de maximiser les revenus de point à point et de minimiser le fardeau de la charge locale. Si la politique de rabais permet effectivement de maximiser les revenus de point à point, cela doit profiter à la charge locale au lieu de ne servir qu'à accroître la profitabilité d'HQT. Un mécanisme de fermeture réglementaire permettrait, s'il est difficile de prévoir les revenus de point à point en présence de rabais, de faire profiter la charge locale d'une politique de rabais vraiment efficace et rentable pour la société québécoise. Enfin nous pensons qu'aucun rabais ne doit être accordé si HQT n'est pas capable de prouver que cela est à l'avantage de la charge locale.

(HQT-6 doc. 2, Q. 9.c i) Le Transporteur a déclaré viser à optimiser l'utilisation de son réseau en commercialisant les excédents de capacité, notamment aux services de transport de point à point à court terme, afin de réduire la part du coût du service assumée par les clients de la charge locale. Il faut par contre voir qu'il y a une différence importante entre optimisation du réseau et optimisation des revenus. Pour la charge locale l'intérêt premier est la maximisation du revenu des services de point à point, la maximisation de l'usage du réseau ne fait pas beaucoup de sens à moins de n'accorder aucune valeur économique du transport et de ne pas considérer les coûts d'usage (usure, entretien et fiabilité des composantes etc...) et les coûts que peut entraîner la congestion et la non disponibilité des ressources pour la charge locale.

Selon nous HQT n'a pas d'incitatif direct à commercialiser le surplus de capacité si la charge locale assume en bout de ligne le fardeau du coût de service.

Il faut donc trouver des mécanismes afin d'inciter HQT à maximiser les revenus de point à point et à minimiser le fardeau de la charge locale.

#### **D) La réglementation incitative et la fermeture réglementaire**

HQT-2 doc. 1 p. 8-9 : 3.1 Démarche relative à la mise en place d'une réglementation incitative

“Le Transporteur constate par ailleurs que la Régie souhaite une démarche plus rapide. Il soumet respectueusement qu'il n'est pas prêt à s'engager dès à présent dans une démarche impliquant le personnel de la Régie et les intervenants avant d'avoir terminé ses réflexions à l'interne et pour tenir compte des orientations qui seront prises dans le cadre du Plan stratégique 2006-2010 d'Hydro-Québec, actuellement en cours d'élaboration. Comme il s'y était engagé, le Transporteur réitère qu'il déposera à la fin de 2005 un rapport présentant le résultat de ses réflexions et qu'il proposera alors un plan de travail avec la Régie et les intervenants de même que les modalités de fonctionnement du groupe de travail qui pourrait être constitué à cette fin.”

L'ACEF de Québec s'oppose à une réglementation purement incitative où le taux de rendement serait ajusté automatiquement et bonifié sans justification ni preuve sérieuses qu'HQT mérite un profit accru, sans contrepartie de réduction de coûts et d'avantage du point de vue tarifaire pour la clientèle, et où les tarifs seraient ajustés de manière automatique (par une formule de plafonnement des prix par exemple).

Nous croyons que la LRÉ est claire quant au processus public à suivre lorsqu'il s'agit de décider des tarifs de transport et de distribution en sorte que la Régie ne peut déléguer son pouvoir en matière tarifaire ou décider automatiquement et sans consultation d'appliquer tout bonnement une formule d'indexation des tarifs. De même des tarifs justes et raisonnables requièrent que le rendement de l'utilité publique soit juste et raisonnable en sorte que cet élément ne peut être évacué du champ du contrôle public.

Nous considérons que la réglementation incitative ne peut être appliquée sans le maintien d'un contrôle rigoureux de la part de la Régie et sans participation publique aux causes tarifaires. Il demeure important que tout mécanisme incitatif doit viser à améliorer la productivité du monopole réglementé en assurant le maintien de l'accessibilité et de la qualité des services. Comme la Régie de l'énergie a tranché quant à son pouvoir d'exiger une fermeture réglementaire nous croyons qu'elle doive l'appliquer dans les plus brefs délais et lier tout mécanisme incitatif au processus de fermeture réglementaire afin que le niveau de profit de l'utilité publique soit pleinement justifié et que les avantages pour la clientèle d'une telle réglementation incitative soit clairement identifiés et mesurés avant de consentir quelque bénéfice supplémentaire au Transporteur : donc sans preuve de situation gagnant-gagnants, l'ACEF de Québec s'opposera formellement et toujours à des mécanismes incitatifs qui n'avantageraient que le monopole réglementé.

## - Conclusion et synthèse des propositions

Nous en sommes à notre deuxième expérience en matière d'établissement des tarifs et des conditions de transport d'électricité au Québec, outre les causes génériques ayant mené au choix des grands principes de répartition des coûts et de tarification en la matière.

La présente cause est importante en ce qu'elle arrêtera les derniers jalons de la méthode de répartition des coûts de transport, qui répartit le fardeau des coûts de transport entre la charge locale et les services de point à point. Nous souhaitons que les choix de la Régie tiendront compte de la spécificité et des caractéristiques propres à notre réseau électrique, qui ont mené à l'encouragement du chauffage électrique et à l'utilisation de l'électricité comme facteur de développement économique et comme moyen d'accroître notre autonomie énergétique.

Nous pensons qu'une répartition des coûts plus juste et équitable est possible sans mettre de côté les aspects de causalité des coûts et d'efficacité économique.

Nous considérons qu'une répartition des coûts basée sur les douze pointes mensuelles sera 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 tout, e 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.

Nous faisons aussi diverses propositions afin d'améliorer le règlement sur le transport, en insistant sur la priorisation de la charge locale nommément en matière d'utilisation des interconnexions de transport.

En foi de quoi nous signons, en tant que représentants des consommateurs/trices du Québec :  
Richard Dagenais et Vital Barbeau, pour l'ACEF de Québec.