



**Mémoire de l'AIEQ au sujet de la
Demande relative à la modification
des conditions des services de
transport d'Hydro-Québec**

**Dossier-R-3549-2004 – Phase 2
Demande de modification des conditions des services de transport d'Hydro-Québec**

Présenté à la Régie de l'Énergie

Le 14 octobre 2005

1 **Table des matières**

2 L'Association de l'Industrie Électrique du Québec5

3 Position de l'AIEQ face à la fixation des tarifs de transport5

4 Rapport d'expertise6

5 Conclusions et recommandations6

1 **L'Association de l'Industrie Électrique du Québec**

2 L'Association de l'Industrie Électrique du Québec (AIEQ) regroupe quelques 126 membres
3 corporatifs parmi lesquels on retrouve les principaux manufacturiers et distributeurs
4 d'équipements électriques, les ingénieurs-conseils, les entrepreneurs en électricité, ainsi que
5 diverses institutions d'enseignement, organismes de recherche et entreprises de service reliés au
6 domaine de l'électricité. En excluant Hydro-Québec, les membres de l'Association emploient
7 directement environ 16 000 personnes dans l'industrie électrique ; en incluant la société d'état,
8 nos membres comptent près de 45 000 employés.

9 L'AIEQ a pour mission première de représenter l'industrie électrique du Québec et de
10 promouvoir le développement de l'industrie électrique dans tout les débats touchant ce secteur
11 d'activité. Dans l'exercice de sa mission, l'AIEQ observe rigoureusement un code d'éthique
12 professionnel dont copie est versée en annexe au présent mémoire.

13 Ce mémoire a été préparé sous la responsabilité du Président directeur général de l'AIEQ,
14 monsieur Jean-François Samray, qui représentera l'Association dans le cadre des audiences
15 entourant l'analyse de la demande de modification des conditions des services de transport
16 d'Hydro-Québec, dossier R-3549-2004 – Phase 2.

17 **Position de l'AIEQ face à la fixation des tarifs de transport**

18 Le coût de service du transport de l'électricité représente près de 25% du coût de service du
19 Distributeur, Hydro-Québec Distribution. Par ailleurs, les transactions avec les réseaux voisins
20 que ce soit à travers Hydro-Québec Production ou par l'entremise d'autres fournisseurs d'énergie
21 du Québec servent de plus en plus à valoriser la richesse que représente l'électricité pour le
22 Québec. L'utilisation optimale du réseau de transport est un atout au chapitre du développement
23 durable puisqu'elle contribue à mieux justifier l'implantation des infrastructures de transport. La
24 tarification des services de transport prend à cet égard toute son importance.

25 Pour l'AIEQ, il est impératif de donner le bon signal de prix aux diverses catégories de clientèle
26 afin qu'elles puissent prendre des décisions qui mènent à une utilisation judicieuse de l'électricité
27 tout en permettant de maximiser la création de richesse pour les Québécois et la collectivité.

28 Ce signal doit certes refléter rigoureusement les coûts encourus par le Transporteur pour rendre
29 les services attendus par la clientèle. Il doit cependant, également tenir compte des impératifs
30 d'un marché de l'électricité de plus en plus ouvert et tirer le maximum d'avantages des
31 opportunités offertes par ces marchés.

32 La recherche de cet équilibre est à l'avantage de toutes les parties en cause :

- 33 1. Le bon signal de prix pour la charge locale et les réservations PT à PT de long terme
34 conduit à une utilisation judicieuse de l'électricité.
- 35 2. La valorisation de l'électricité sur les marchés procure des retombées économiques pour le
36 Québec et pour les intervenants sur ces marchés mais contribue également à alléger la
37 facture des consommateurs du Québec. Elle favorise par ailleurs une optimisation de
38 l'utilisation d'infrastructures ayant des impacts sociaux et environnementaux.

1 L'AIEQ accorde une grande importance à ce dossier puisqu'il contribue à la santé économique de
2 l'industrie électrique qu'elle représente et, par voie de conséquence, sur toute l'économie du
3 Québec. Le sujet du présent dossier produit ainsi un impact direct sur les marchés et sur tous les
4 consommateurs d'électricité du Québec.

5 **Rapport d'expertise**

6 Pour évaluer la requête de modification des conditions des services de transport d'Hydro-Québec
7 et pour formuler des recommandations conformes aux lignes directrices de l'Association, l'AIEQ
8 a retenu les services de Monsieur Louis Bolullo, ing., MBA.

9 Monsieur Bolullo présente trois domaines d'expertise recherchés dans le traitement de ce dossier :

- 10 1. Tout d'abord, Monsieur Bolullo possède une expertise en planification du réseau de
11 production et de transport de l'électricité. Pendant plusieurs années il fut responsable du
12 plan des installations d'Hydro-Québec qui établit le programme d'équipement en centrales,
13 lignes et postes d'Hydro-Québec, fixe les investissements en production et en transport
14 requis pour la réalisation et les échéanciers de mise en service de ces équipements afin de
15 rencontrer la demande d'électricité au Québec et les engagements à l'exportation.
- 16 2. Monsieur Bolullo possède une expertise dans l'allocation des coûts de transport puisqu'il a
17 exercé les responsabilités de planification et contrôle de gestion des activités Production,
18 Transport et Télécommunications (PTT) aujourd'hui regroupée sous les divisions Trans-
19 Énergie et Hydro-Québec Production.
- 20 3. Enfin, Monsieur Bolullo possède une expertise en tarification, expertise exercée à Hydro-
21 Québec et reconnue par la Régie alors qu'il assumait les responsabilités de directeur
22 exécutif de la Régie. Cette expertise a également été reconnue par la Régie à l'occasion des
23 interventions de l'AIEQ dans les dossiers tarifaires du Distributeur (HQD).

24 On peut retrouver, en annexe, le CV de M. Bolullo.

25 Un comité d'analyse présidé par le PDG de l'AIEQ, monsieur Jean-François Samray, et formé de
26 Monsieur Gaëtan Thibault, Président sortant du Conseil d'administration de l'AIEQ et Vice-
27 président Tecsalt inc., de Monsieur Denis Tremblay, membre de l'exécutif de l'AIEQ et Vice
28 Président Cegertec, Monsieur Paul Hudon, membre du conseil d'administration de l'AIEQ et
29 Directeur Principal, Québec, Réseau de Ventes, Alstom Canada inc. et de Madame Diane Lavoie
30 membre du comité Débats-Projets de l'AIEQ et Ingénieure chez Breton Banville & Associés a
31 examiné le rapport d'expertise de Monsieur Bolullo. Au terme de cette analyse, l'AIEQ endosse
32 les conclusions et recommandations contenues dans ce rapport d'expertise que nous annexons au
33 présent mémoire.

34 **Conclusions et recommandations**

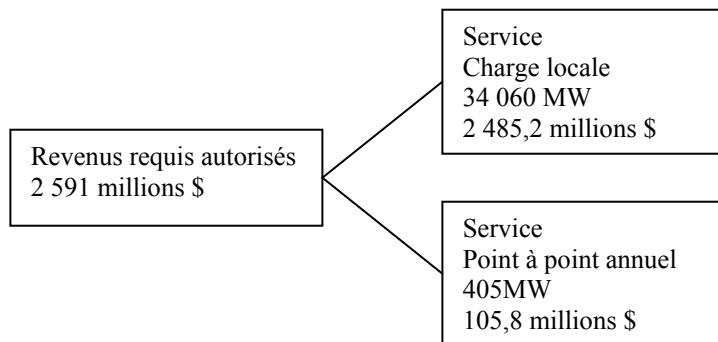
35 La répartition du coût de service entre les différentes fonctions de Trans-Énergie ainsi que la
36 tarification des services de transport de l'électricité au Québec reposent sur deux fondements
37 majeurs :

- 38 • D'abord, le réseau de Transport est conçu et planifié de façon intégrée. Il est **impossible** de
39 distinguer l'apport spécifique de l'un ou de l'autre des éléments ou «fonctions» à la
40 desserte d'une charge particulière, à l'exception des lignes et postes de transport qui
41 servent aux raccordements de certains clients industriels.

- 1 • En second lieu, le réseau de Transport est conçu et planifié pour être en mesure de pouvoir
2 transiter **la puissance maximale** produite par l'ensemble des centrales qui y sont
3 raccordées. Les coûts encourus par le transporteur sont directement reliés à **la capacité du**
4 **réseau**. Certains coûts d'exploitation du réseau sont associés au degré d'utilisation de cette
5 capacité disponible tout au long de l'année mais ils sont sans aucune mesure par rapport
6 aux coûts requis pour disposer de cette capacité. L'inducteur de coût est relié **la**
7 **composante Puissance** et les coûts sont établis en \$/KW. De plus cette capacité est requise
8 pour être en mesure de satisfaire **les besoins maximaux requis à la pointe du réseau**
9 (pointe coïncidente maximale) par les clients réguliers du Transporteur.

10 Au terme de notre analyse, il se dégage les conclusions et recommandations suivantes :

- 11 1. Le découpage par «fonctions» effectués par le Transporteur est adéquat. Il répond non
12 seulement au but visé par l'exercice de répartition des coûts qui vise ultimement à
13 déterminer une décomposition des coûts apte à affecter le plus précisément possible ces
14 coûts aux clientèles qui les occasionnent mais répond également aux demandes spécifiques
15 de la Régie visant à analyser certains scénarios alternatifs de répartition des coûts
16 notamment pour les coûts relatifs au raccordement des centrales.
- 17 2. La répartition par fonction et sous fonction des revenus requis de 2 591,0 millions de
18 dollars (2 591 M\$) pour 2005 que l'on retrouve au tableau 1 de HQT-3 Document 6 page 4,
19 est tout à fait **adéquate**. Le processus d'allocation des coûts **s'assimile à peu de choses**
20 **près à celui utilisé par le Distributeur (HQD) et accepté par la Régie**, dans la défense
21 de ses requêtes d'augmentation de tarifs. Le processus d'affectation **est transparent**
22 puisque la majorité de la répartition se fait par affectation directe. Ce processus **présente**
23 **un degré de précision adéquat** puisque les inducteurs de coûts choisis reflètent l'essentiel
24 du lien de causalité. Enfin ce processus **est simple** et évite des opérations complexes dont
25 la valeur ajoutée serait peu significative.
- 26 3. Pour respecter les principes d'équité et de causalité à la base du processus d'allocation des
27 coûts, il est impératif de répartir le coût de service des fonctions majeures du transport à
28 chaque client régulier en fonction de leur contribution relative en puissance à la pointe
29 coïncidente annuelle (méthode ICP). La méthode dite du ICP transpose à chaque client les
30 coûts réels engendrés pour rencontrer le profil très particulier des besoins, caractérisé au
31 Québec par une demande de pointe annuelle très accentuée.
- 32 4. Nous corroborons la répartition des coûts par service présenté par le Transporteur et que
33 l'on retrouve au tableau 2 intitulé, *répartition du coût de service par service, années 2001 à*
34 *2005* en HQT-3, Document 1 page 32.



- 1 5. Les tarifs proposés par le Transporteur reflètent adéquatement la répartition des coûts de
2 service du transporteur entre les divers services rendus et entre les divers clients.

	Coûts (M\$)	vs	Revenus (M\$)
Service de la charge locale	2 485,2		2 483,0
Service point à point annuel	105,8	}	{ 30,0
Service point à point court terme	-		
Revenus requis approuvés	2 591,0		2 591,0

- 3 6. **Nous recommandons à la Régie d'autoriser à compter du 1er janvier 2005 les tarifs**
4 **proposés par Trans-Énergie pour les divers services de transport et qui se retrouvent**
5 **au tableau 4 de HQT-4, Document 1 page 17.**

- 6 7. La politique de rabais très ciblée proposée par le Transporteur pour stimuler les
7 transactions de court terme hors pointe ne peut que contribuer à l'optimisation de
8 l'utilisation du réseau de Transport.

- 9 • Elle limite la baisse de revenus nets des transactions de court terme en favorisant une
10 augmentation du volume sans pour autant cannibaliser les transactions qui se font sans
11 rabais parce qu'intrinsèquement rentables.
- 12 • Elle est transparente et non discrétionnaire et s'applique de façon uniforme à tout client.
- 13 • Les faibles coûts d'implantation et d'exploitation sont facilement récupérés par le seuil
14 du tarif de transport de 2\$ appliqué au minimum à toute transaction.

- 15 **Nous recommandons que cette proposition soit mise à l'essai pour une période d'un**
16 **an suite à quoi la Régie sera plus en mesure d'en évaluer ses mérites réels.**