

POLITIQUE DE RABAIS

TABLE DES MATIÈRES

1	MISE EN CONTEXTE	5
2	MODALITÉS DE LA POLITIQUE DE RABAIS PROPOSÉE	7
2.1	CHAMP D'APPLICATION	7
2.2	RABAIS APPLICABLE.....	7
2.2.1	Formule	7
2.2.2	Paramètres de la formule.....	9
2.3	SUIVI DE LA POLITIQUE DE RABAIS PROPOSÉE	10
3	MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE DE RABAIS PROPOSÉE.....	11
4	IMPACTS POTENTIELS DE LA POLITIQUE DE RABAIS PROPOSÉE	11
5	CONCLUSION.....	14

1 **1 MISE EN CONTEXTE**

2 Suite à l'application de la politique de rabais transitoire adoptée par la Régie
3 dans sa décision D-2003-02, le Transporteur a déposé, à la pièce HQT-2,
4 Document 3 du présent dossier, le bilan de la politique transitoire de rabais.

5 Par ailleurs, à la pièce HQT-2, Document 1, le Transporteur distingue trois types
6 de politique de rabais applicables aux services de point à point, en y indiquant
7 qu'aucun de ces trois types de politique de rabais ne permettait de respecter les
8 critères imposés par la Régie dans sa décision D-2002-95¹, à savoir que :

- 9 • la politique de rabais doit respecter l'uniformité territoriale de la tarification
10 sur l'ensemble du réseau de transport ;
- 11 • la politique de rabais doit favoriser l'utilisation optimale du réseau ;
- 12 • la politique de rabais doit être transparente, par l'utilisation du système
13 OASIS ;
- 14 • les modalités d'établissement et d'octroi de rabais doivent faire partie des
15 *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (« *Tarifs et*
16 *conditions* ») ;
- 17 • des mesures doivent être mises en place pour en assurer le suivi à la
18 Régie.

19 Le Transporteur indique qu'il n'est pas en mesure de proposer à la Régie une
20 nouvelle politique de rabais qui soit au bénéfice de l'ensemble de sa clientèle et
21 qui puisse rencontrer les balises fixées par la Régie, tout en évitant la perte

¹ Décision D-2002-95, 30 avril 2002, pages 280 à 283.

1 potentielle de revenus des services de point à point dont l'impact serait
2 d'accroître la facture du service d'alimentation de la charge locale².

3 De plus, le Transporteur précise que pour être efficace, une politique de rabais
4 doit rencontrer les deux conditions de flexibilité suivantes :

5 • elle doit être établie selon des paramètres économiques basés sur les
6 écarts de prix de l'électricité entre les marchés limitrophes au réseau du
7 Transporteur et calibrée de telle sorte qu'elle permette au client de réaliser
8 des transactions qu'il n'aurait pu faire autrement, faute de rentabilité ;

9 • elle doit permettre la modulation par chemin des rabais offerts ; ceux-ci
10 doivent varier en fonction du taux d'utilisation de chacune des
11 interconnexions, afin qu'un rabais offert sur une interconnexion faiblement
12 utilisée n'ait pas pour effet de réduire les revenus découlant de
13 réservations ayant des caractéristiques similaires sur d'autres
14 interconnexions faisant l'objet d'un taux d'utilisation supérieur.

15 Le 8 juillet 2005, la Régie demande³ au Transporteur de compléter sa preuve par
16 le dépôt des modalités d'une politique de rabais compatible avec les critères
17 énoncés dans sa preuve, tels que résumés ci-dessus.

18 En conséquence, le présent document propose une politique de rabais qui, de
19 l'avis du Transporteur, répond aux critères fixés par la Régie.

² Pièce HQT-2, Document 1, page 23.

³ Lettre de Me Véronique Dubois à Me Jean F. Morel, 8 juillet 2005.

1 **2 MODALITÉS DE LA POLITIQUE DE RABAIS PROPOSÉE**

2 **2.1 Champ d'application**

3 Le Transporteur propose que la politique de rabais s'applique au service de point
4 à point horaire en période hors pointe exclusivement, en fonction des paramètres
5 indiqués dans les sections suivantes.

6 En période de pointe, plusieurs des livraisons d'électricité effectuées proviennent
7 de sources d'énergie acquises à moindre coût en période hors pointe, soit par
8 stockage ou par marnage dans le cas de ressources hydroélectriques, soit par
9 acquisition de combustibles fossiles dans d'autres cas. C'est pourquoi la formule
10 de rabais proposée ne peut s'appliquer aux livraisons d'électricité effectuées en
11 période de pointe, car l'écart réel entre le coût d'acquisition hors pointe et le prix
12 de disposition en pointe est généralement supérieur à l'écart apparent que l'on
13 trouve en appariant simultanément les prix sur le marché d'origine et celui de
14 destination en période de pointe. Ainsi, en période de pointe, aucun rabais sur le
15 tarif de transport n'est nécessaire pour permettre que soient réalisées certaines
16 transactions qui n'auraient pas été réalisées en l'absence de rabais du
17 Transporteur.

18 Enfin, la présente politique de rabais ne s'applique que dans le cas des services
19 tarifés, conformément aux *Tarifs et conditions*.

20 **2.2 Rabais applicable**

21 **2.2.1 Formule**

22 Le rabais applicable au tarif du service de point à point horaire, en \$/MW/h, est
23 calculé par le Transporteur dès que les données requises lui sont accessibles
24 après la transaction selon la formule suivante :

1 **2.2.2 Paramètres de la formule**

2 Prix des marchés

3 Lorsque l'origine ou la destination d'une transaction est dans un marché où il
4 n'existe pas de marché horaire de l'électricité (comme c'est le cas du Québec, du
5 Nouveau-Brunswick et de Brascan), le prix horaire applicable du marché
6 d'origine (P_a) est celui du marché connexe au réseau du Transporteur le plus bas
7 pour l'heure, alors que le prix horaire applicable du marché de destination (P_b)
8 est celui du marché connexe le plus élevé pour l'heure.

9 Le Transporteur présente ici quelques exemples pour illustrer comment seront
10 établis les prix de marché permettant de calculer le rabais applicable :

11 Exemple 1 : Transit inter-réseaux (« wheel-through ») du Nouveau-
12 Brunswick vers New York. Dans ce cas, P_a sera égal au
13 moindre de ($P_{N-A} + T_{N-A}$) et ($P_{Ont} + T_{Ont}$), tandis que P_b sera
14 égal à P_{N-Y} .

15 Exemple 2 : Exportation du Producteur (HQP) vers la Nouvelle-
16 Angleterre. Dans ce cas, P_a sera égal au moindre de ($P_{NY} +$
17 T_{NY}) et ($P_{Ont} + T_{Ont}$). P_b sera égal à P_{N-A} .

18 Exemple 3 : Transit inter-réseaux de Brascan vers le Nouveau-
19 Brunswick. Dans ce cas, P_a sera égal au moindre ($P_{NY} +$
20 T_{NY}), ($P_{N-A} + T_{N-A}$) et ($P_{Ont} + T_{Ont}$), alors que P_b sera égal au
21 plus élevé de P_{Ont} , P_{N-Y} et ($P_{N-A} - T_{N-A}$).

1 *Tarifs de transport et frais de service*

2 En ce qui concerne le tarif de transport et les frais de service du réseau d'origine,
3 on observe actuellement une tendance, particulièrement dans les marchés du
4 Nord-Est, vers la réduction progressive des tarifs applicables aux services de
5 transport inter-réseaux, tel que mentionné à la pièce HQT-2, Document 1,
6 page 7.

7 Le paramètre T_a comprend la valeur du tarif de sortie de transport (qui est nulle
8 dans plusieurs cas), ainsi que les frais de service applicables. Il est nécessaire
9 de prévoir ceux-ci dans la politique de rabais qui sera éventuellement applicable,
10 afin que les rabais qu'offrira le Transporteur ne servent pas qu'à compenser les
11 tarifs de transport et/ou les frais de service applicables dans les réseaux voisins.

12 Quant au paramètre T_b , ce dernier est généralement nul en Amérique du Nord,
13 car la pratique de l'industrie veut que les revenus requis soient payés par la
14 charge locale. Cependant, dans le cas de la Nouvelle-Angleterre, il existe un tarif
15 d'entrée sur la portion américaine du réseau RMCC en mode import.

16 **2.3 Suivi de la politique de rabais proposée**

17 Afin d'assurer le suivi de la politique de rabais proposée, le Transporteur a
18 l'intention de transmettre un rapport complet à la Régie après la première année
19 d'application pour lui permettre d'évaluer la rentabilité de la politique de rabais.

20 La Régie pourra alors évaluer si les résultats sont favorables et permettent de
21 poursuivre l'application de la politique de rabais, ou s'il est préférable d'y mettre
22 fin afin d'éviter des impacts négatifs pour le Transporteur et sa clientèle.

1 **3 MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE DE RABAIS PROPOSÉE**

2 La mise en œuvre de la politique de rabais proposée, si elle devait être acceptée
3 par la Régie, nécessite un délai minimal de six mois après son approbation
4 définitive par la Régie; ce délai permettra au Transporteur de mettre en place les
5 outils informatiques et les banques de données nécessaires à son bon
6 fonctionnement. Également, suite à son approbation par la Régie, le
7 Transporteur profitera de la période de mise en œuvre pour afficher sur le
8 système OASIS des informations à l'intention de la clientèle afin de lui permettre
9 de se familiariser avec les diverses modalités d'application de la politique de
10 rabais proposée.

11 Le Transporteur estime que les coûts pour implanter la politique de rabais
12 proposée sont relativement faibles. Par ailleurs, le Transporteur ne dispose
13 d'aucune source fiable de données pour estimer le volume additionnel de
14 transactions qui pourrait être généré par la politique de rabais proposée. Comme
15 celle-ci ne peut entrer en vigueur avant la fin de l'année 2005, en raison des
16 délais d'approbation et de mise en œuvre requis, aucun ajustement n'est
17 proposé à la prévision des revenus des services de point à point. Le
18 Transporteur propose donc de maintenir sa prévision de revenus, telle que plus
19 amplement détaillée à la pièce HQT-2, Document 2, page 14.

20 Vu ce qui précède, la demande visant la rétroactivité, au 1^{er} janvier 2005, des
21 tarifs de transport, ne s'applique à la politique de rabais proposée par le
22 Transporteur.

23 **4 IMPACTS POTENTIELS DE LA POLITIQUE DE RABAIS PROPOSÉE**

24 La politique de rabais proposée a pour principal objectif d'accroître le taux
25 d'utilisation du réseau de transport. Selon le Transporteur, cette politique de
26 rabais sera efficace en ce sens que la clientèle des services de point à point

1 anticipera la réduction de tarif du Transporteur lorsqu'elle anticipera un écart
2 insuffisant entre les prix des marchés pour absorber le coût du transport payé au
3 Transporteur. Ainsi, lorsqu'il effectue sa soumission sur les marchés, le client
4 bénéficie d'une marge additionnelle allant jusqu'à 6,33 \$/MW/h, soit l'écart entre
5 le tarif horaire de 8,33 \$/MW/h et le tarif minimal de 2,00 \$/MW/h, pour
6 rentabiliser ses transactions. Cette marge additionnelle devrait avoir pour effet de
7 susciter des transactions additionnelles sur le réseau du Transporteur, ce qui
8 correspond à l'objectif poursuivi.

9 Même si le Transporteur ne peut déterminer d'avance l'effet que la politique de
10 rabais pourrait avoir sur sa clientèle et sur la récupération des revenus des
11 services de point à point, il a tout de même effectué une estimation en ce sens à
12 partir de transactions antérieures.

13 Aussi, si la politique de rabais proposée avait été appliquée du 1^{er} janvier au 31
14 décembre 2004, le Transporteur estime qu'il y avait du potentiel pour la
15 réalisation de transactions additionnelles au niveau du service de point à point
16 horaire, en prenant pour hypothèse que les participants au marché auraient
17 réalisé toutes les transactions qui ne leur auraient par généré de perte de
18 revenu. Par ailleurs, le Transporteur constate qu'une partie des transactions
19 potentielles ont effectivement été réalisées, même en l'absence de rabais.

20 À titre indicatif, le tableau suivant présente des résultats obtenus pour les clients
21 tiers, sur les chemins dont l'origine est l'Ontario et la destination est l'État de
22 New York ou de la Nouvelle-Angleterre.

1 **5 CONCLUSION**

2 Conformément à la demande de la Régie en date du 8 juillet 2005, le
3 Transporteur soumet aux présentes une politique de rabais applicable au service
4 de point à point horaire, visant à atteindre l'objectif établi par la Régie, soit
5 d'optimiser l'utilisation du réseau de transport, sous la contrainte principale que
6 la politique de rabais ne doit pas avoir pour effet de réduire la contribution de la
7 clientèle des services de transport de point à point à la réduction des revenus
8 requis du Transporteur.

9 Après la première année d'application de la politique de rabais, le Transporteur
10 propose de soumettre un rapport complet à la Régie lui permettant d'en évaluer
11 la rentabilité. Avec l'approbation de la Régie, le Transporteur pourrait alors
12 mettre fin à la politique de rabais si la rentabilité de celle-ci ne pouvait être
13 démontrée ou en poursuivre l'application si les résultats s'avéraient favorables.