

MÉTHODE DE RÉPARTITION DU COÛT DU SERVICE

TABLE DES MATIÈRES

1	CONTEXTE	5
1.1	CADRE DE RÉFÉRENCE	5
1.2	CONTENU DE LA PREUVE.....	6
2	PRINCIPES DE RÉPARTITION.....	9
3	MÉTHODE DE RÉPARTITION	10
3.1	RÉPARTITION PAR FONCTION.....	11
3.1.1	Fondements de la répartition par fonction	11
3.1.2	Critères de répartition par fonction.....	12
3.2	RÉPARTITION PAR COMPOSANTE	19
3.2.1	Fondements de la répartition par composante	19
3.2.2	Critères de répartition par composante	20
3.3	RÉPARTITION PAR SERVICE	25
3.3.1	Fondements de la répartition par service	25
3.3.2	Critères de répartition par service.....	27
4	CONCLUSION.....	33

1 CONTEXTE

1.1 Cadre de référence

1 Conformément à l'article 49 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi »), la
2 Régie de l'énergie (la « Régie »), lorsqu'elle fixe ou modifie un tarif de transport
3 d'électricité, doit s'assurer que les tarifs et autres conditions applicables à la
4 prestation du service sont justes et raisonnables.

5 Entre autres moyens pour s'en assurer, la Régie peut déterminer la méthode de
6 répartition du coût du service applicable au Transporteur suivant l'article 32 de la
7 Loi.

8 Aussi, dans sa décision D-2002-95¹, rendue par suite de l'étude de la première
9 demande tarifaire du Transporteur, la Régie considérait que le dépôt, par le
10 Transporteur, de la répartition du coût de son service était nécessaire afin de
11 déterminer avec un degré d'exactitude suffisant le coût attribuable à chaque
12 service de transport :

13 *« La Régie considère qu'en vertu de sa mission première, qui en est une de*
14 *régulation économique, et des exigences de la Loi, incluant celle de s'assurer*
15 *que les tarifs sont justes et raisonnables, une allocation des coûts selon les*
16 *trois étapes ci-dessus est nécessaire, indépendamment de la structure tarifaire*
17 *adoptée. Il s'agit, en fait, de déterminer avec un degré d'exactitude suffisant*
18 *quels sont les coûts attribuables à chaque service.»*

19 Suite à cette décision, le Transporteur a déposé, le 1^{er} octobre 2003, la
20 répartition du coût du service de transport sur la base des données relatives à
21 l'année 2001 utilisées lors de la demande R-3401-98. Cependant, la formation en
22 place faisait état comme suit, dans sa décision D-2003-203², qu'elle ne
23 considérait plus être saisie de l'aspect relatif à la répartition du coût du service :

¹ D-2002-95, page 210.

² D-2003-293, page 3.

1 *« La formation considère qu'elle n'est plus saisie de l'aspect du dossier*
2 *R-3401-98 concernant l'étude d'allocation des coûts parce qu'elle n'a pas*
3 *manifesté l'intention d'en rester saisie autrement que pour décider des aspects*
4 *procéduraux tel que le délai, ou pour faire des rectifications ou révisions ou*
5 *pour apporter des précisions à sa décision. Maintenant que le dossier est*
6 *produit dans les délais fixés, elle le réfère à la présidente de la Régie pour*
7 *qu'elle y donne les suites appropriées selon l'article 14 de la Loi.»*

8 Par ailleurs, la Régie, dans sa décision procédurale D-2004-206 rendue dans le
9 cadre du présent dossier, accueille la demande du Transporteur d'aborder, en
10 Phase 2, la question de la répartition du coût du service du Transporteur.

11 Afin de se conformer aux attentes et orientations formulées par la Régie,
12 notamment ses décisions D-2002-95 et D-2004-206, le Transporteur choisit de
13 soumettre en détail la répartition du coût du service sur une période de cinq ans
14 à compter de sa première demande tarifaire, soit les années 2001 à 2005. Cette
15 démarche permettra ainsi à la Régie d'avoir une vue d'ensemble cohérente,
16 basée sur des données à jour.

17 Dans sa proposition, le Transporteur note qu'il a pris soin de colliger le mieux
18 possible et de façon cohérente les données qui étaient disponibles pour la
19 période de 2001 à 2005, afin de permettre la comparaison sur une base
20 commune de la répartition du coût entre les services de transport.

21 Enfin, le Transporteur tient à préciser que dans ce premier débat de fond sur la
22 répartition du coût de son service, il entend défendre sa preuve dans un esprit de
23 transparence et d'équité.

1.2 Contenu de la preuve

24 La présente pièce décrit la méthode de répartition du coût du service du
25 Transporteur et présente les résultats correspondants pour les années 2001 à
26 2005. L'objectif de cet exercice est d'attribuer aux différents services de transport
27 le coût nécessaire pour les offrir, en tenant compte, entres autres, des décisions

1 de la Régie, des règles de répartition généralement reconnues, des propriétés du
2 réseau de transport et de la clientèle qui l'utilise.

3 La répartition du coût du service du Transporteur est effectuée selon les trois
4 étapes prescrites par la Régie dans sa décision D-2002-95, soit :

- 5 • la répartition par fonction ;
- 6 • la répartition par composante ;
- 7 • la répartition par service³.

8 Ces trois étapes sont également prescrites par d'autres organismes tels que
9 l'American Public Power Association (APPA), la Federal Energy Regulatory
10 Commission (FERC), l'Office national de l'énergie (ONÉ) et la National
11 Association of Regulatory Utility Commissioners (NARUC). Ces étapes se
12 retrouvent aussi dans la littérature spécialisée en matière de répartition du coût
13 du service.

14 D'autre part, le Transporteur prend en compte les demandes spécifiques de la
15 Régie énoncées dans sa décision D-2002-95, à savoir que :

- 16 ▪ Il est nécessaire de disposer d'une répartition du coût du service
17 effectuée suivant les règles de l'art de la tarification tout comme cela est
18 pratique courante pour établir les tarifs dans le domaine gazier au
19 Québec ;
- 20 ▪ Le degré de raffinement des fonctions (la « fonctionnalisation ») des
21 coûts doit tenir compte de la conception et des caractéristiques
22 d'exploitation des divers équipements de transport, des différentes
23 caractéristiques de coûts, ainsi que du type et de la nature des services
24 offerts ;

³ Le mot « répartition » est utilisé dans ce document pour exprimer les notions de partage et de classement reflétées par les mots « allocation » et « classification » en langue anglaise.

- 1 ▪ Il faut distinguer, en plus de leur niveau de tension, les équipements de
2 transport servant exclusivement au raccordement des centrales de
3 production ;
4 ▪ L'interconnexion avec les Churchill Falls doit également être distinguée
5 des autres interconnexions, étant donné son utilisation exclusive en
6 mode réception ;
7 ▪ La répartition de la fonction *Soutien* doit être effectuée au prorata des
8 autres fonctions ;
9 ▪ Il faut inclure les données nécessaires pour examiner la composante
10 *énergie* à appliquer aux coûts des postes de départ et des lignes de
11 raccordement aux centrales ;
12 ▪ Le coût des équipements desservant des clients spécifiques devrait
13 normalement être attribué directement aux clients concernés, tels que
14 ceux des raccordements aux clients spécifiques et aux clients en haute
15 tension au tarif L, afin de faire une répartition plus précise des coûts
16 entre les services de transport.

17 Dans les prochaines sections, le Transporteur expose les fondements sur
18 lesquels repose sa méthode de répartition du coût du service, pour ensuite
19 présenter chacune des étapes avec les spécificités qui leur sont propres.

20 Les principaux résultats de la répartition sont présentés en dernière partie, pour
21 permettre une appréciation du coût du service sur plusieurs années.

22 Par ailleurs, les résultats détaillés de la répartition du coût du service pour
23 chacune des années 2001 à 2005 sont produits aux pièces suivantes :

- 24 ▪ HQT-3, Document 2, pour l'année historique 2001 ;
25 ▪ HQT-3, Document 3, pour l'année historique 2002 ;
26 ▪ HQT-3, Document 4, pour l'année historique 2003 ;
27 ▪ HQT-3, Document 5, pour l'année de base 2004 ;
28 ▪ HQT-3, Document 6, pour l'année témoin projetée 2005.

1 À l'intérieur de chacune de ces pièces, les Tableaux 1 à 10 présentent
2 l'ensemble des données et des critères de répartition utilisés.
3 Enfin, les pièces HQT-3, Documents 7 et 8, contiennent les informations
4 demandées par la Régie dans sa décision D-2002-95 en ce qui concerne d'une
5 part la répartition selon les composantes *puissance* et *énergie* ainsi que d'autre
6 part, l'engagement pris par le Transporteur lors de la Phase 1 de la présente
7 demande quant à l'amortissement annuel par fonction⁴.

2 PRINCIPES DE RÉPARTITION

8 Au cœur de la méthode de répartition du coût du service, certains principes de
9 base s'imposent d'emblée. Ainsi, au moment de la répartition du coût du service
10 aux différentes clientèles, il est question, notamment du traitement équitable des
11 clientèles, du principe d'attribution des coûts à celui qui les occasionne ou qui en
12 tire des bénéfices ainsi que de la relation de causalité entre les coûts encourus
13 et les clientèles desservies.

14 L'équité ou le traitement équitable des clientèles est une notion fondamentale en
15 matière de répartition du coût du service. Elle implique d'attribuer aux clientèles
16 les coûts qui leur sont propres. Cette notion est à la base des principes
17 classiques voulant que celui qui occasionne les coûts devrait être celui à qui ils
18 sont attribués et que le bénéficiaire devrait être celui qui paie les montants
19 reflétant les bénéfices reçus.

20 L'attribution des coûts aux différentes clientèles est effectuée en fonction de ceux
21 encourus pour les desservir. Il s'agit d'attribuer à chaque clientèle sa part des
22 coûts liés aux services et équipements utilisés pour rendre le service, en tenant
23 compte de l'impact de la demande de chaque clientèle sur les équipements de
24 transport à sa disposition.

⁴ Demande R-3549-2004, Phase 1, réponses du Transporteur à la question 60.1 de la demande de renseignements no. 1 et à la question 16.1 de la demande de renseignements no. 2 de la Régie.

1 Par ailleurs, le Transporteur comprend l'assurance que veut obtenir la Régie,
2 dans les dossiers de répartition du coût du service qu'elle traite, de la
3 transparence de la méthode de répartition par rapport à la causalité des coûts et
4 de l'évolution de cette méthode au fil des ans.

5 De plus, tout en gardant à l'esprit que le niveau de précision de la répartition doit
6 être suffisant, la méthode de répartition doit être aussi simple que possible,
7 puisque ses aspects intrinsèques sont généralement complexes et comportent
8 de nombreuses ramifications. Il est donc préférable de jauger la teneur des
9 raffinements potentiels en fonction des montants et des impacts en cause.
10 D'ailleurs, la Régie s'exprime comme suit dans sa décision D-2003-93 :

11 *« La Régie estime qu'un arbitrage judiciaire doit être fait entre le niveau*
12 *d'analyse de la causalité des coûts qui peut, à l'extrême, susciter des difficultés*
13 *de calcul et la simplicité des méthodes qui, sans autre considération, pourrait*
14 *engendrer un biais méthodologique important. La méthodologie d'allocation des*
15 *coûts doit refléter un niveau de précision suffisant, tout en tenant compte de la*
16 *disponibilité des données. »⁵*

17 Le Transporteur partage l'objectif de la Régie à cet égard.

3 MÉTHODE DE RÉPARTITION

18 La présente section compare les principales approches de répartition du coût du
19 service de transport en vigueur dans l'industrie du transport de l'électricité avec
20 celle retenue par le Transporteur.

21 D'entrée de jeu, le Transporteur rappelle qu'il existe, autant en théorie qu'en
22 pratique, plusieurs méthodes de répartition du coût du service applicables aux
23 entreprises de services publics ; toutefois aucune d'elles n'est une méthode
24 universelle pouvant convenir dans toutes les circonstances.

⁵ Décision D-2003-93, relative à la demande R-3492-2002, Phase 1 d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le « Distributeur »), page 144.

1 Dans le choix qu'il a à exercer, le Transporteur se doit de retenir la méthode qui
2 reflète le mieux possible les particularités qui lui sont propres, à la fois quant à la
3 configuration de son réseau qu'au profil de la demande. La méthode employée
4 doit également être appropriée dans les contextes réglementaire et commercial
5 où le Transporteur opère.

6 Plus particulièrement, le coût du service à répartir avec la méthode retenue est
7 basé sur les revenus requis déposés dans la Phase 1 de la présente demande
8 pour les années 2001 à 2004 et ceux approuvés par la Régie pour l'année 2005.
9 Ces montants intègrent le coût de prestation du service et le coût du capital du
10 Transporteur.

11 Le Transporteur explique plus en détail ci-après la façon dont les étapes de la
12 méthode retenue s'appliquent à sa situation.

3.1 Répartition par fonction

3.1.1 Fondements de la répartition par fonction

13 La répartition par fonction est la première des trois étapes de répartition du coût
14 du service. Cette étape vise à regrouper tous les coûts des différents postes
15 comptables associés à l'exécution d'une certaine fonction sur le réseau.
16 Autrement dit, la répartition par fonction consiste de façon pratique à associer les
17 éléments du coût du service des différents postes comptables aux différentes
18 fonctions et sous-fonctions du réseau.

19 Les différentes fonctions utilisées par la NARUC dans son manuel de répartition
20 du coût du service⁶ sont les suivantes : réseau (*backbone*) et interconnexions
21 (*inter-tie*), raccordement des centrales (*generation step-up*), raccordement des
22 clients (*subtransmission plant*) et attributions spécifiques (*radial facilities*).

⁶ *Electric Utility Cost Allocation Manual*, National Association of Regulatory Utility Commissioners (NARUC), janvier 1992.

3.1.2 Critères de répartition par fonction

1 Fonctions du réseau de transport

2 Le réseau de transport est défini en vertu des dispositions de l'article 2 de la Loi :

3 « « *réseau de transport d'électricité* »: l'ensemble des installations destinées à
4 transporter l'électricité, y compris les transformateurs élévateurs de tension
5 situés aux sites de production, les lignes de transport à des tensions de 44 kV
6 et plus, les postes de transport et de transformation ainsi que toute autre
7 installation de raccordement entre les sites de production et le réseau de
8 distribution. »

9 Dans sa décision D-2002-95⁷, la Régie indique que le degré de fonctionnalisation
10 des coûts doit tenir compte de trois grands aspects, soit la conception et les
11 caractéristiques d'exploitation des divers équipements de transport, les
12 différentes caractéristiques de coûts, et le type et la nature des services offerts.

13 Pour les fins de la répartition du coût du service par fonction, le Transporteur
14 utilise l'approche par fonction et sous-fonction afin de répondre à la demande de
15 la Régie voulant que le degré de fonctionnalisation du coût du service soit
16 suffisamment développé pour tenir compte de toutes les spécificités de
17 conception et de coûts du réseau de transport. Cette approche a d'ailleurs été
18 reconnue par la Régie dans sa décision D-2002-95, où elle a indiqué que les
19 fonctions du réseau de transport, telles que détaillées initialement dans la
20 demande R-3401-98, constituaient une base de départ raisonnable pour les fins
21 de la répartition du coût du service. Cependant, la Régie a demandé de porter
22 une attention particulière à certaines installations, tels que les équipements
23 associés aux centrales de production et les interconnexions.

⁷ D-2002-95, page 212.

- 1 Sur cette base, le Transporteur présente les immobilisations associées à
2 chacune des quatre fonctions principales de son réseau et leurs sous-fonctions
3 respectives sont décrites ci-dessous :
- 4 ▪ Fonction *Raccordement des centrales* pour les équipements servant à
5 raccorder les centrales de production au réseau de transport :
 - 6 ➤ Sous-fonction *Postes élévateurs* : les postes élévateurs assurant la
7 transformation de la puissance à un niveau supérieur de tension
8 afin de transiter de façon optimale l'électricité sur le réseau de
9 transport ;
 - 10 ➤ Sous-fonction *Lignes de raccordements* : les lignes à haute et très
11 haute tension reliant les centrales de production au réseau de
12 transport.
 - 13 ▪ Fonction *Réseau* pour les équipements servant à transporter l'électricité :
 - 14 ➤ Sous-fonction *Transport très haute tension* : les équipements de
15 transport à très haute tension servant à acheminer l'électricité des
16 zones de production vers les centres de consommation et les
17 interconnexions avec les réseaux voisins ; ils sont constitués de
18 postes de sectionnement, de postes de transformation et de lignes
19 à courant alternatif dont la tension est de 735 kV ou de 765 kV ;
 - 20 ➤ Sous-fonction *Transport 450 kV* : les équipements de transport à
21 450 kV de la ligne à courant continu assurant la liaison à partir du
22 poste Radisson de la Baie James jusqu'au poste Nicolet, incluant
23 les postes Grondines et Lotbinière ; le reste de la ligne, soit la
24 portion contenue entre le poste Nicolet et la frontière avec les
25 États-Unis, fait partie de la fonction *Interconnexions* ;
 - 26 ➤ Sous-fonction *Transport haute tension* : les équipements de
27 transformation de 44 kV à 345 kV permettant d'abaisser la tension
28 d'alimentation aux fins de transport régional, ainsi que les lignes de

- 1 44 kV à 345 kV, excluant les lignes de raccordement direct des
2 clients haute tension.
- 3 ▪ Fonction *Raccordements des clients* pour les équipements servant à
4 raccorder le réseau de transport au réseau de distribution et à certains
5 clients spécifiques :
- 6 ➤ Sous-fonction *Postes abaisseurs* : les postes de transformation
7 haute tension assurant le raccordement aux lignes de distribution ;
8 ➤ Sous-fonction *Raccordements des clients haute tension* : les
9 installations mises en place pour alimenter de façon spécifique des
10 clients alimentés en haute tension.
- 11 ▪ Fonction *Interconnexions* pour les équipements servant à raccorder le
12 réseau du Transporteur aux réseaux voisins de transport :
- 13 ➤ Sous-fonction *Churchill Falls* : les lignes en provenance de la
14 centrale des Churchill Falls au Labrador, à partir de la frontière
15 jusqu'au poste Arnaud, incluant le poste Montagnais ; cette sous-
16 fonction répond à la préoccupation de la Régie⁸ de distinguer
17 l'interconnexion des Churchill Falls des autres interconnexions,
18 étant donnée son utilisation exclusive en mode réception ;
- 19 ➤ Sous-fonction *Autres interconnexions* : les installations de transport
20 situées au Québec appartenant au Transporteur et assurant le
21 transit avec les réseaux voisins ; cette sous-fonction regroupe des
22 installations de transport à courant continu du poste Nicolet à la
23 frontière adjacente à la région de Comerford, une partie des
24 installations de conversion des postes Nicolet et Des Cantons ainsi
25 que les autres interconnexions apparaissant dans le système *Open*
26 *Access Same-Time Information System* (OASIS) qui relie le
27 réseau du Transporteur avec ceux du Nouveau-Brunswick, de

⁸ Décision D-2002-95, page 212.

1 l'Ontario, des états de New York et de la Nouvelle-Angleterre, ainsi
2 qu'avec le réseau de Brascan.

3 *Critères de répartition par fonction*

4 L'association des immobilisations et des actifs incorporels à chacune des
5 fonctions du réseau a été effectuée à partir d'une analyse détaillée du registre
6 des immobilisations du Transporteur. Ce registre sert, entre autres, à inscrire les
7 immobilisations en exploitation, leur amortissement cumulé et leur coût non
8 amorti, aussi appelé valeur nette comptable. La répartition des actifs dans les
9 différentes fonctions est faite en fonction des actifs au 31 décembre de chacune
10 des années considérées.

11 Par ailleurs, en ce qui concerne le lien à établir entre la méthode de répartition et
12 la base de tarification autorisée par la Régie suite à la Phase 1 de la présente
13 demande, laquelle est calculée sur la moyenne des 13 soldes mensuels de ses
14 composantes, le Transporteur tient à signaler que les données mensuelles des
15 immobilisations en exploitation et des actifs incorporels découpées par fonction
16 du réseau ne sont pas disponibles, puisque ces données ne sont pas suivies de
17 la sorte dans sa gestion courante. Un tel découpage nécessiterait un travail
18 d'envergure qui, de l'avis du Transporteur, ne serait pas justifié compte tenu que
19 l'approche retenue offre un niveau de précision adéquat sur la base des données
20 disponibles.

21 Selon les éléments d'actifs, le Transporteur utilise différents critères de
22 répartition de ceux-ci par fonction sur la base de leurs spécificités, dont voici une
23 liste sommaire :

- 24 ▪ Immobilisations en exploitation et actifs incorporels attribués directement
25 aux différentes fonctions ;
- 26 ▪ Avantages sociaux futurs et mesures de réduction de l'effectif répartis
27 entre les fonctions selon la masse salariale attribuée à chacune d'elles ;

- 1 ▪ Frais de développement et autres frais reportés ainsi que matériaux,
2 combustibles et fournitures attribués aux différentes fonctions selon les
3 immobilisations nettes et les actifs incorporels ;
4 ▪ Remboursement gouvernemental attribué aux différentes fonctions sur la
5 base des immobilisations nettes des lignes aériennes du Territoire Sud ;
6 ▪ Encaisse réglementaire attribuée selon les charges brutes directes des
7 différentes fonctions.

8 En ce qui concerne les critères de répartition des dépenses nécessaires à la
9 prestation du service, ils se résument comme suit :

- 10 ▪ Charges brutes directes, charges de services partagés, coûts capitalisés,
11 achats de services de transport, achats d'électricité, facturation interne
12 émise et facturation externe attribués aux fonctions sur la base
13 d'affectations directes ou d'heures de maintenance ou d'heures affectées
14 aux investissements selon les particularités des unités du Transporteur ;
15 ▪ Frais corporatifs répartis selon la règle corporative, c'est-à-dire dans des
16 proportions de 50 % selon les charges brutes directes et 50 % selon les
17 immobilisations nettes ;
18 ▪ Amortissement des immobilisations en exploitation et des actifs
19 incorporels attribués directement aux fonctions. Les autres charges
20 d'amortissement sont attribuées aux différentes fonctions selon les
21 immobilisations nettes et les actifs incorporels nets de l'année concernée
22 ;
23 ▪ Taxes autres que les taxes municipales et scolaires attribuées aux
24 différentes fonctions selon les immobilisations nettes et les actifs
25 incorporels nets de l'année concernée ; quant aux taxes municipales et
26 scolaires, elles sont attribuées à la fonction *Soutien* ;
27 ▪ Intérêts reliés au remboursement gouvernemental attribués aux
28 différentes fonctions selon les immobilisations nettes des lignes
29 aériennes du Territoire Sud de l'année concernée.

- 1 Les pièces HQT-3, Documents 2 à 6, présentent le détail de la répartition par
2 fonction pour chacune des années 2001 à 2005.
- 3 Par ailleurs, les coûts liés aux fonctions *CCR* (Centre de conduite du réseau), *CT*
4 (Centre de téléconduite) et *Soutien* sont identifiés séparément pour ensuite être
5 répartis à chacune des quatre fonctions principales du réseau décrites
6 précédemment, au prorata de leurs actifs nets. Ceci permet une estimation plus
7 juste des coûts liés aux fonctions de transport et respecte l'orientation dictée par
8 la Régie pour la fonction *Soutien*.
- 9 Il est à noter que les coûts associés à la fonction *Soutien* sont des coûts difficiles
10 à relier directement aux fonctions du réseau. La valeur des actifs nets demeure
11 ainsi le seul critère disponible, ce dernier étant par ailleurs approprié dans la
12 mesure où les coûts qui le composent sont requis pour assurer un soutien à
13 l'ensemble des équipements installés du réseau de transport.

1 Résultats par fonction

 2 Le Tableau 1 suivant présente le sommaire du coût du service du Transporteur
 3 des années 2001 à 2005, réparti par fonction.

 4 **Tableau 1**
 5 **Répartition du coût du service par fonction**
 6 **Années 2001 à 2005**

Fonctions	Exercices terminés le 31 décembre				
	Années historiques			Année de base	Autorisé 2005
	2001	2002	2003	2004	D-2005-50
Raccordements des centrales	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
Réseau	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
Raccordements des clients	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
Interconnexions	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
Total	2 585,8	2 605,6	2 472,8	2 420,7	2 591,0

 7 À la lecture de ce tableau, il est possible de constater une fluctuation
 8 relativement faible du coût du service autour des moyennes de la majorité des
 9 fonctions sur l'ensemble de la période couverte. Dans le cas de la fonction
 10 *Raccordement des centrales*, la croissance du coût du service s'explique
 11 principalement par le raccordement des centrales Sainte-Marguerite-3 et
 12 Toulnostouc en 2003 et 2005 respectivement.

 13 Le Transporteur estime que le découpage par fonction de l'ensemble de ses
 14 actifs répond pleinement aux exigences de la Régie. Ce découpage constitue, à
 15 son avis, un point de départ raisonnable pour la répartition du coût du service,
 16 comme la Régie le reconnaît dans sa décision D-2002-95. De plus, ce

1 découpage par fonction est en accord avec celui préconisé par la NARUC,
2 présenté dans la section précédente.

3.2 Répartition par composante

3.2.1 Fondements de la répartition par composante

3 La deuxième étape de répartition du coût du service consiste à répartir les coûts
4 par fonction selon les composantes techniques du service fourni.

5 La répartition par composante est associée aux facteurs servant d'inducteurs
6 pour le coût du service. Leurs trois principales composantes sont les suivantes :

- 7 ▪ la puissance ;
- 8 ▪ l'énergie ;
- 9 ▪ les abonnements.

10 Plus spécifiquement, la composante *puissance* est généralement associée aux
11 coûts d'investissement et d'entretien des équipements de transport mis en place
12 afin de répondre à la demande de pointe (en kW). Ces coûts sont directement
13 fonction de la capacité installée du réseau.

14 La composante *énergie* est généralement associée aux coûts qui varient en
15 fonction de la consommation d'électricité (en kWh) et des périodes associées à
16 cette consommation (heures de pointe ou hors pointe).

17 Quant à la composante reliée aux abonnements, elle reflète les coûts qui sont
18 directement liés au nombre de clients. Ces coûts comprennent normalement les
19 frais relatifs à la facturation, à la gestion des dossiers des clients, à
20 l'encaissement, au recouvrement et au mesurage.

3.2.2 Critères de répartition par composante

1 *Spécifications de la Régie*

2 Pour la répartition des coûts par composante, le Transporteur tient compte des
3 points formulés par la Régie dans sa décision D-2002-95⁹ où elle :

- 4 ▪ reconnaît que la vocation charge du reste des équipements constitutifs
5 du réseau de transport justifie que les coûts de ces équipements soient à
6 100 % des coûts de puissance et que cette approche n'avait été
7 contestée par aucune partie ;
- 8 ▪ retient que les coûts d'abonnement associés aux clients du Transporteur
9 représentent une part minime des coûts totaux et que l'identification des
10 frais spécifiques d'abonnement est peu ou pas utile aux fins de répartition
11 des coûts ;
- 12 ▪ demande d'inclure, dans le cadre de la répartition du coût du service de
13 transport, les données nécessaires, le cas échéant, pour examiner la
14 composante *énergie* à appliquer au coût des postes de départ et des
15 lignes de raccordement aux centrales¹⁰.

16 *Composantes puissance, énergie et abonnement*

17 Tout d'abord, comme le Transporteur l'a démontré dans le cadre de sa demande
18 tarifaire de l'année 2001, le réseau de transport a toujours été et continue d'être
19 conçu, planifié, exploité et maintenu en tenant compte de la puissance
20 nécessaire pour répondre aux besoins de sa clientèle lors de la pointe du
21 réseau. Dès lors, la puissance constitue l'inducteur du coût des équipements
22 constitutifs du réseau, tel que plus spécifiquement expliqué dans les prochaines
23 sections.

⁹ D-2002-95, page 213.

¹⁰ Les postes de départ et les lignes de raccordement aux centrales correspondent maintenant aux sous-fonctions *Postes élévateurs* et *Lignes de raccordements des centrales*, faisant partie intégrante de la fonction *Raccordements des centrales*.

1 Par ailleurs, le Transporteur réitère que le coûts d'abonnement associés à sa
2 clientèle continuent de représenter une part minime du coût de son service. En
3 fait, comme indiqué à la section 3.3 de la pièce HQT-2, Document 1, le
4 Distributeur demeure le principal client du Transporteur, tandis qu'au niveau des
5 services de point à point, 26 clients ont actuellement des conventions de service
6 en vigueur. Cet état de fait est différent de celui d'autres entreprises, notamment
7 les distributeurs d'électricité, où la composante *abonnement* induit une part
8 importante du coût du service puisqu'ils desservent des centaines de milliers,
9 sinon des millions de clients. Dans ce contexte, comme la Régie l'a relevé avec
10 justesse dans sa décision D-2002-95¹¹, la prise en compte de la composante
11 *abonnement* ainsi que l'identification des frais spécifiques d'abonnement est peu
12 ou pas utile aux fins de répartition du coût du service du Transporteur.

13 Ainsi, la position du Transporteur concorde avec les deux premiers points
14 susmentionnés et formulés par la Régie dans sa décision D-2002-95 ; ceci
15 permet de simplifier la deuxième étape du processus de répartition du coût du
16 service de transport. Aussi, les coûts des fonctions identifiées à l'étape
17 précédente, soit la répartition par fonction, sont par conséquent attribués à la
18 composante *puissance*.

19 *Raccordement des centrales*

20 En ce qui concerne les équipements servant au raccordement des centrales de
21 production et la nature essentiellement hydraulique du parc de production
22 d'Hydro-Québec, la Régie mentionne également ce qui suit dans sa décision
23 D-2002-95¹² :

24 « *La preuve au dossier fait apparaître un lien entre l'électricité transitée sur les*
25 *équipements de raccordement aux centrales et la production de ces centrales.*
26 *Selon la Régie, ce lien doit être examiné plus en profondeur dans une*

¹¹ D-2002-95, page 213.

¹² Idem.

1 *prochaine étude afin de statuer s'il doit être reflété dans l'étape de la répartition*
2 *des coûts entre la puissance et l'énergie. »*

3 Le Transporteur fait suite à la demande de la Régie d'examiner plus en
4 profondeur le lien apparent entre les équipements de raccordement du réseau de
5 transport aux centrales de production.

6 Par ailleurs, le Transporteur juge important de rappeler certains arguments quant
7 à la spécificité de son réseau de transport, mentionnés dans sa preuve à l'appui
8 de sa demande R-3401-98 relative à ses tarifs de l'année 2001 :

- 9 ▪ le réseau de transport est planifié et exploité de façon intégrée ;
- 10 ▪ les équipements de transport forment un tout indivisible, le réseau de
11 transport ayant été, au fil des ans, conçu et planifié de façon intégrée ;
- 12 ▪ les besoins du Québec sont les plus élevés durant les périodes froides
13 de l'hiver, en raison notamment du chauffage des locaux ;
- 14 ▪ il s'agit là d'une caractéristique fondamentale qui distingue le réseau de
15 transport d'Hydro-Québec des autres réseaux nord-américains ;
- 16 ▪ le réseau doit ainsi disposer des équipements de transport suffisants
17 pour répondre à cet appel maximal de puissance électrique ; pour ce
18 faire, le Transporteur réalise les études nécessaires afin de s'assurer que
19 le réseau de transport puisse permettre, année après année, l'adéquation
20 entre l'offre et la demande, particulièrement durant la période critique
21 d'hiver ;
- 22 ▪ pour la planification et la conception de son réseau, le Transporteur
23 n'utilise que des modèles de flux basés sur la puissance, aucun n'étant
24 basé sur l'énergie ;
- 25 ▪ le taux d'utilisation du réseau est à son maximum durant la période
26 d'hiver et que la très grande majorité des équipements de transport, dont
27 la quasi totalité des postes, est alors sollicitée, incluant les équipements
28 d'interconnexion.

1 Plus particulièrement, le Transporteur souligne que ses équipements de
2 raccords doivent avoir une capacité suffisante pour permettre l'intégration
3 de la capacité des centrales de production en respectant les pratiques et les
4 règles en matière de fiabilité. Par ailleurs, les postes et les lignes qui raccordent
5 les générateurs des centrales au réseau de transport, tout comme le reste du
6 réseau de transport, n'ont aucune capacité de stockage de l'électricité produite.
7 Comme ces équipements livrent instantanément aux clients la demande
8 d'électricité, ils doivent être conçus pour satisfaire le niveau le plus élevé de
9 puissance attendue. C'est ce niveau de puissance qui est le facteur de base
10 dans la conception des postes de départ et des lignes de raccordement des
11 centrales. De ce fait, le niveau de puissance est le facteur déterminant en ce qui
12 concerne les coûts des équipements du Transporteur et le niveau de fiabilité
13 retenu pour le réseau de transport, comme c'est le cas pour l'ensemble du
14 réseau de transport.

15 De plus, les quantités d'énergie transportées entre les centrales et les clients par
16 les équipements du Transporteur n'influencent que très peu la conception ou les
17 coûts des équipements après que la puissance maximale ait servi à en fixer les
18 paramètres. Même si dans certains cas, la quantité d'énergie à transporter peut
19 avoir un faible impact sur le choix du calibre des conducteurs d'une ligne
20 d'intégration, le Transporteur soumet que les contraintes liées à la puissance
21 sont très largement dominantes dans le choix du nombre de lignes et des autres
22 équipements à utiliser, faisant en sorte que le coût total d'intégration est fixé par
23 la puissance à transporter. La NARUC considère également que les coûts de
24 transport sont généralement fixes, car ils ne varient pas avec l'énergie qui
25 transite sur ces équipements.

26 La thèse voulant que le réseau du Transporteur soit conçu pour des fins
27 énergétiques n'intègre pas les principales contraintes liées à la conception et à
28 l'exploitation d'un réseau de transport d'électricité. Quel que soit le profil
29 d'utilisation de l'électricité, les contraintes s'accroissent avec la charge du réseau

1 et deviennent maximales au moment de la pointe annuelle du réseau du
2 Transporteur.

3 La pratique actuelle de concevoir et d'exploiter le réseau a été utilisée par le
4 Transporteur depuis de nombreuses années. Que ce soit l'intégration de la
5 production au nord-est à la Manicouagan, de l'interconnexion avec les Churchill
6 Falls ou de l'intégration des centrales du nord-ouest à la Baie James, les
7 conditions d'analyse du réseau pour sa conception ciblent toujours le moment de
8 la demande coïncidente maximale comme condition la plus stressante servant à
9 déterminer les équipements requis. Ces analyses sont d'ailleurs les mêmes quel
10 que soit le facteur d'utilisation de la centrale qui est intégrée ; ceci démontre bien
11 que l'énergie à transporter n'intervient pas dans la caractérisation majeure des
12 éléments du réseau.

13 Dans les « Planning Standards » du *North American Reliability Council* (NERC)
14 produits au cours de l'année 1997 et servant dans la démarche actuelle
15 d'établissement des « Reliability Standards », l'énoncé suivant est présenté à la
16 page 9 dans l'introduction du chapitre « System Adequacy and Security –
17 Transmission Systems » :

18 « *The fundamental purpose of the interconnected transmission systems is to*
19 *move electric power from areas of generation to areas of customers demand*
20 *(load) »* (nos soulignés)

21 L'énoncé que la puissance à transporter est l'essence même d'un réseau de
22 transport d'électricité traduit très bien la position du Transporteur à l'effet que les
23 caractéristiques du réseau sont déterminées, non par l'énergie transportée, mais
24 bien par la puissance à transporter.

25 Par conséquent, le Transporteur soumet respectueusement qu'il n'y a pas lieu
26 d'établir que les coûts du service des équipements de raccordement des
27 centrales puissent être causés par l'électricité qui transite sur ces équipements
28 en provenance des centrales de production.

1 Le Transporteur propose donc d'attribuer entièrement à la composante
2 *puissance* son coût du service de transport.

3 *Résultats par composante*

4 Nonobstant ce qui précède, la demande formulée par la Régie est d'inclure dans
5 la présente répartition les données nécessaires pour examiner la répartition en
6 puissance et énergie des coûts des sous-fonctions *Postes élévateurs* et *Lignes*
7 *de raccordements des centrales*. L'ensemble des données nécessaires pour
8 chacune des années est produit à la pièce HQT-3, Document 7.

9 Le Transporteur a tenu compte des points formulés par la Régie dans sa
10 décision D-2002-95 à l'égard de la répartition par composante. Il réitère
11 également que la composante *puissance* constitue le facteur inducteur du coût
12 des équipements constitutifs de son réseau de transport. Finalement, la
13 proposition du Transporteur de répartition par composante repose entièrement
14 sur le fait que son réseau de transport est depuis toujours conçu, planifié,
15 exploité et maintenu en tenant compte de la puissance nécessaire pour répondre
16 aux besoins de sa clientèle lors de la pointe du réseau.

3.3 Répartition par service

3.3.1 Fondements de la répartition par service

17 À la troisième et dernière étape de la méthode de répartition, le coût du service
18 par fonction et par composante est ensuite réparti entre les clients des différents
19 services de transport.

20 Pour fins de répartition, la responsabilité des coûts d'un groupe de clients est
21 mesurée en termes d'usage, soit par kilowatt (kW), par kilowattheure (kWh) ou
22 encore par kilovoltampère (kVA). Selon la NARUC, la prémisse sur laquelle est
23 basée la répartition est que le coût pour fournir un service à un client (ou à un

1 groupe de clients homogènes) est proportionnel à la demande qu'il impose au
2 système de transport et à ses composantes.

3 La responsabilité des coûts d'un groupe de clients par rapport à l'ensemble du
4 coût du service du Transporteur est exprimée sous la forme d'un facteur de
5 répartition (*allocation ratio*). Ce facteur est établi sur la base de la demande d'un
6 groupe de clients par rapport à la somme de l'ensemble de toutes les demandes
7 imposées au réseau de transport.

8 Toujours selon cette approche, différentes méthodes existent pour établir la
9 relation entre le coût de desservir un groupe et la demande de ce dernier. Une
10 de ces méthodes, appelée facteur de répartition de la pointe annuelle
11 coïncidente (« 1 CP » pour « 1 Coïncident Peak »), consiste à considérer les
12 efforts déployés pour rencontrer la pointe annuelle d'un réseau comme étant la
13 principale causalité des coûts de ce réseau. La contribution des clients à cette
14 pointe annuelle est ainsi utilisée pour mesurer la responsabilité relative de
15 chaque groupe de clients par rapport aux coûts de ce réseau. Par conséquent,
16 les groupes de clients contribuant le plus à cette pointe se verront imputer la plus
17 grande part des coûts du réseau.

18 Une autre méthode, appelée facteur de répartition des douze pointes mensuelles
19 coïncidentes (« 12 CP »), se base sur le principe qu'il n'existe pas de différence
20 significative de magnitude entre les pointes mensuelles survenant sur le réseau
21 au cours d'une année. La contribution des clients à la moyenne des pointes
22 mensuelles est ainsi utilisée pour mesurer la responsabilité relative de chaque
23 groupe de clients par rapport aux coûts du réseau. Les clients contribuant le plus
24 au réseau en moyenne sur les douze mois de l'année se verront imputer la plus
25 grande part des coûts du réseau.

26 D'autres méthodes existent, telles la pointe saisonnière coïncidente (3 CP ou
27 4 CP), la pointe annuelle non coïncidente (1 NCP) ou encore la méthode
28 *Moyenne et excédent*, mais elles ne sont pas applicables dans le cas du

1 Transporteur, puisqu'elles ne cadrent pas avec la nature spécifique du réseau de
2 transport ni avec l'utilisation concentrée que la clientèle en fait.

3 En se basant de façon générale sur les critères énoncés par la NARUC, le
4 Transporteur attribue la responsabilité des coûts pour les fonctions réseau
5 (*backbone*) et interconnexions (*inter-tie*) à tous les clients des services fermes,
6 pour des raisons économiques et de fiabilité de réseau. Pour la fonction
7 raccordement des centrales (*generation step-up*), la responsabilité est imputée
8 aussi à tous les clients des services fermes du réseau, alors que pour la fonction
9 raccordement des clients (*subtransmission*), cette responsabilité est imputée
10 spécifiquement aux clients des services qui utilisent cette partie des équipements
11 du réseau. Pour les segments radiaux du réseau (*radial facilities*), la
12 responsabilité des coûts est attribuée directement aux clients qui les utilisent.

3.3.2 Critères de répartition par service

13 Pour la troisième étape, le coût du service du transport est maintenant réparti
14 entre les différents services de transport.

Services de transport offerts

16 La Régie acceptait dans sa décision D-2002-95 que les coûts soient répartis
17 entre les services offerts par le Transporteur à savoir le service d'alimentation de
18 la charge locale, le service en réseau intégré et le service de point à point.

19 Toutefois, tel qu'il appert de la pièce HQT-2, Document 2, aucune souscription
20 au service en réseau intégré n'a été enregistrée depuis l'année 2001 et aucune
21 n'a été prévue pour ce service pour l'année 2005 ; aussi, ce service n'est pas
22 pris en considération pour la répartition du coût du service.

Puissance de pointe du réseau de transport

24 Le Transporteur fonde la répartition par service sur le principe de causalité entre
25 le coût du service de transport et les investissements et les dépenses qui doivent

1 être réalisés pour rencontrer la pointe annuelle du réseau. En effet, le profil de
2 charge que le Transporteur constate sur son réseau reflète une différence
3 importante entre la magnitude de la pointe annuelle, qui culmine durant les mois
4 d'hiver, le plus vraisemblablement en janvier, et la puissance moyenne annuelle
5 transitée sur le réseau de transport (correspondant à environ 60 % de la
6 puissance de pointe annuelle).

7 Ce fait s'explique par la prédominance du chauffage électrique au Québec, qui,
8 tel que mentionné précédemment, constitue une caractéristique importante du
9 réseau du Transporteur. Cette particularité permet de distinguer significativement
10 le réseau du Transporteur des autres réseaux avec lesquels il pourrait être
11 comparé sur d'autres aspects.

12 La spécificité du réseau de transport d'électricité du Québec a comme
13 conséquence de favoriser l'utilisation d'un facteur de répartition 1 CP pour
14 traduire ce constat.

15 À cet égard, la position du Transporteur est cohérente avec le document intitulé
16 « Critères de conception du réseau de transport principal » déposé à la Régie
17 dans le cadre de la demande R-3498-2002 concernant les normes du
18 Transporteur relatives à ses opérations et aux exigences techniques, dont les
19 normes de fiabilité de son réseau de transport.

20 Les critères de conception du réseau, qui fixent le niveau de fiabilité du réseau et
21 qui sont employées dans le développement des installations, énoncent que la
22 puissance à transporter doit correspondre à la puissance prévue à la pointe du
23 réseau de transport compte tenu des échanges contractuels avec les réseaux
24 voisins. Le dimensionnement du réseau résultant de l'application de ces critères,
25 qui reflète la période de forte charge par rapport aux autres périodes de moindre
26 charge, permet au Transporteur de réaliser ses activités d'entretien lors des
27 périodes de moindre charge, afin que les équipements du réseau puissent être
28 disponibles et fonctionnels lors de la pointe.

1 Cette pratique est conforme avec les critères du Northeast Power Coordinating
2 Council (NPCC) qui encadre entre autres la conception des réseaux de
3 transport du nord-est de l'Amérique du Nord.

4 Les critères du NPCC sont définis dans le document A-2 intitulé *Basic Criteria for*
5 *Design and Operation of Interconnected Power Systems*.¹³ Plus spécifiquement,
6 il y est spécifiquement indiqué à la section 2.1 que :

7 « *Design studies shall assume power flow conditions utilizing transfers, load*
8 *and generation conditions which stress the system.*»

9 « *The portion of the **bulk power system** in each **Area** and of each member*
10 *system shall be designed with sufficient transmission capability to serve*
11 *forecasted loads under the conditions noted in Sections 5.1 and 5.2.*»

12 La condition de pointe hivernale dans la structure du réseau du Transporteur
13 traduit très bien cet encadrement et est utilisée lors des études de conformité
14 aux critères de conception. Le NPCC réalise périodiquement une vérification de
15 la conformité de la conception du réseau du Transporteur. Lors de la plus
16 récente revue de l'année 2003, les façons de faire du Transporteur, qui planifie
17 son réseau pour la pointe hivernale, ont été reconnues par le NPCC, en
18 conformité complète avec ses exigences.

19 Par ailleurs, les tests de la FERC effectués par l'expert du Transporteur, Dr Ren
20 Orans, démontrent sans équivoque que l'utilisation d'un facteur de répartition
21 12 CP doit être rejetée. Aussi, d'autres tests effectués par cet expert viennent
22 confirmer que l'emploi d'un facteur de répartition 1 CP est approprié pour la
23 répartition du coût du service du Transporteur. Ces tests sont présentés dans le
24 rapport d'expertise du Dr Ren Orans à la pièce HQT-4, Document 3.

¹³ <http://www.npcc.org/PublicFiles/Reliability/CriteriaGuidesProcedures/A-02.pdf>. Version du
6 mai 2004.

1 La position soutenue par le Transporteur est également conforme aux
2 prescriptions contenues au guide sur la répartition du coût du service de l'APPA
3 où il y est stipulé que :

4 « 12-CP allocates demand costs over an annual period of time and, in this
5 respect, can dilute, or reduce, the allocation of demand costs of those customer
6 classes heavily contributing to sharp maximum system peak demands. If the
7 power system has a high winter or summer peak demand relative to demands
8 of other times, use of this method is questionable if a cost-price signal were
9 desired to reduce peak demand. »¹⁴ (nos soulignés)

10 Ainsi, dans le cas d'un réseau ayant une forte pointe d'hiver par rapport au reste
11 de l'année, comme c'est le cas pour le Transporteur, il est inapproprié d'utiliser
12 un facteur de répartition 12 CP puisqu'il ne permet pas d'inciter la clientèle à
13 réduire la demande au moment de pointes annuelles.

14 Par ailleurs, dans sa décision D-2000-102¹⁵, la Régie considère l'utilisation du
15 réseau comme étant un critère important à considérer dans la répartition du coût
16 du service de transport. Le Transporteur considère également que ce critère est
17 déterminant, avec la nuance qu'il ne doit pas être appliqué au détriment de la
18 causalité des coûts. Le principe d'utilisation du réseau est valable dans la
19 mesure où le principe de causalité est applicable aux clientèles qui ont les
20 mêmes responsabilités et priorités envers le réseau de transport. C'est d'ailleurs
21 pourquoi le Transporteur ne prend pas en compte, dans le cadre de la répartition
22 du coût de son service, les clients du service de point à point à court terme. En
23 effet, bien qu'utilisant le réseau de transport, leurs besoins n'interviennent pas
24 dans la planification et la conception du réseau puisque ces clients ne sont
25 généralement pas présents à la pointe, à moins qu'il reste de la capacité non

¹⁴ Cost of Service Procedures for Public Power Systems – A Cost Allocation Manual, American Public Power Association, page X-4.

¹⁵ D-2000-102, page 62.

1 utilisée par les services de transport à long terme, que le Transporteur peut
2 commercialiser en vue d'optimiser l'utilisation du réseau.

3 *Critères de répartition par service*

4 Le Transporteur répartit le coût du transport entre les services en fonction de
5 l'utilisation des équipements. La répartition des coûts de chacune des sous-
6 fonctions est effectuée sur la base des critères suivants :

- 7 ▪ Sous-fonctions *Postes élévateurs et Lignes de raccordements* :
8 répartition sur la base de la pointe coïncidente 1 CP, selon les besoins
9 de chaque service au moment de la pointe annuelle du réseau. Les
10 coûts de la composante *puissance* sont répartis au prorata des
11 capacités en MW, excluant Churchill Falls dans le cas de la charge
12 locale ; la répartition des coûts de la composante *énergie*, le cas
13 échéant, est effectuée au prorata des GWh, excluant l'énergie en
14 provenance des Churchill Falls ;
- 15 ▪ Sous-fonctions *Transport très haute tension, Transport 450 kV,*
16 *Transport haute tension et Churchill Falls* : répartition des coûts sur la
17 base de la pointe coïncidente 1 CP, selon les besoins de chaque
18 service au moment de la pointe annuelle du réseau, y incluant
19 Churchill Falls ;
- 20 ▪ Sous-fonctions *Postes abaisseurs et Raccordements des clients* :
21 coûts attribués directement à la charge locale ;
- 22 ▪ Sous-fonction *Autres Interconnexions* : répartition selon les capacités
23 de transfert totales des interconnexions (TTC, pour *Total Transfer*
24 *Capacity*) destinées d'une part à l'importation (charge locale) et d'autre
25 part, à l'exportation (point à point).

1 Résultats par service

2 Le Tableau 2 suivant résume pour chacune des années 2001 à 2005, les
3 résultats de la répartition du coût du service du Transporteur :

4 **Tableau 2**
5 **Répartition du coût du service par service**
6 **Années 2001 à 2005**

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	196,9	1 638,3	154,2	1 563,4	113,8	1 596,3	18,9	1 705,6	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	416,5	0,0	424,8	0,0	400,3	0,0	394,5	0,0	416,8	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	88,6	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
Total	2 279,5	306,3	2 346,8	258,8	2 264,9	207,9	2 319,7	101,0	2 485,2	105,8

7 Ces résultats permettent de constater que le coût du service associé à la charge
8 locale augmente sur la période de 2001 à 2005, compte tenu de la croissance de
9 ses besoins de transport. D'autre part, le coût du service pour le service de point
10 à point est en diminution suite à la baisse des réservations à long terme. Ainsi, la
11 répartition du coût du service traduit la réalité dans laquelle opère la
12 Transporteur, compte tenu du contexte du marché et des caractéristiques de son
13 réseau de transport.

14 Afin de respecter la demande de la Régie de considérer une répartition du coût
15 du service en puissance et en énergie pour la fonction *Raccordements des*
16 *centrales*, le Transporteur soumet à la pièce HQT 3, Document 7, un scénario
17 alternatif qui tient compte de cette demande et ce, pour chacune des années
18 2001 à 2005. La Régie pourra constater que l'écart relatif entre la répartition

1 proposée par le Transporteur en fonction de la puissance et celle tenant compte
2 à la fois de la puissance et de l'énergie n'est pas substantiel.

3 En effet, à partir du tableau précédent en conjonction avec les tableaux de la
4 pièce HQT-3, Document 7, il est possible de constater que l'écart entre la
5 proposition du Transporteur et le scénario de la Régie, pour une année donnée,
6 est de l'ordre de 4 M\$ tout au plus. Cet écart va en s'amenuisant sur l'horizon
7 2001 à 2005, passant ainsi de 4 M\$ pour l'année 2001 à un écart nul pour les
8 années 2004 et 2005.

9 Le Transporteur fonde sa répartition par service sur le principe de causalité,
10 entre d'une part, son coût du service et, d'autre part, les investissements et les
11 dépenses nécessaires pour rencontrer la pointe annuelle de son réseau.

12 La méthode de répartition par service proposée par le Transporteur respecte
13 d'ailleurs les prémisses de la NARUC où le coût pour fournir un service à un
14 groupe de clients homogènes est proportionnel à la demande qu'il impose au
15 système de transport et à ses composantes. Le Transporteur prend également
16 en compte la caractéristique importante de son réseau qu'est la prédominance
17 du chauffage électrique au Québec. Ainsi, la spécificité du réseau de transport
18 du Transporteur, la conformité des critères de conception de ce dernier eu égard
19 aux normes du NPCC et de l'APPA et les résultats des tests de son expert ont
20 comme conséquence de favoriser l'utilisation d'un facteur de répartition 1 CP
21 dans la méthode de répartition par service du Transporteur.

4 CONCLUSION

22 Pour se conformer aux demandes et orientations de la Régie dans sa décision
23 D-2002-95, le Transporteur soumet la répartition du coût du service de transport
24 sur la base d'une méthode fondée sur l'argument que le réseau de transport est
25 conçu et construit pour répondre aux besoins en puissance à la pointe du

1 réseau, en tenant compte des principes applicables à la répartition du coût du
2 service.

3 À ce titre, le Transporteur choisit de déposer en détail la répartition du coût du
4 service pour chacune des années de 2001 à 2005, afin de permettre à la Régie
5 une appréciation des résultats pour une période relativement longue, sur la base
6 d'informations comparables.

7 La répartition par fonction suit les exigences de la Régie pour le découpage par
8 fonction, qui constitue une base de départ solide pour la répartition du coût du
9 service du Transporteur, en plus d'être concordant avec le découpage préconisé
10 par la NARUC. Pour la répartition par composante, le Transporteur rappelle que
11 la composante *puissance* est le facteur inducteur du coût des équipements
12 constituant son réseau de transport. Pour la répartition par service, il est d'avis
13 que l'utilisation d'un facteur de répartition 1 CP est préférable compte tenu d'un
14 ensemble d'éléments qui tendent à favoriser cette approche.

15 Le Transporteur conclut sa preuve en réitérant que celle-ci respecte les
16 orientations de la Régie dans sa décision D-2002-95 et que la méthode
17 présentée est en accord avec les règles de l'art de l'industrie des services
18 publics d'électricité en matière de répartition du coût du service et de conception
19 de réseau de transport, telles que reconnues par la FERC, la NARUC, l'APPA et
20 le NPCC.