

TARIFICATION DES SERVICES DE TRANSPORT

TABLE DES MATIÈRES

1	CONTEXTE	5
2	PRINCIPES DE TARIFICATION	6
3	REVENUS REQUIS ET BESOINS DE TRANSPORT	7
3.1	REVENUS REQUIS.....	8
3.2	BESOINS DE TRANSPORT	9
3.2.1	Besoins du service de transport pour l'alimentation de la charge locale.....	9
3.2.2	Besoins du service de transport en réseau intégré	9
3.2.3	Besoins des services de transport de point à point.....	9
3.2.4	Taux de pertes de transport.....	9
4	TARIFICATION DES SERVICES DE TRANSPORT	10
4.1	FONDEMENT DE LA PROPOSITION DU TRANSPORTEUR	10
4.2	TARIFS DE TRANSPORT.....	12
4.2.1	Tarif annuel.....	14
4.2.2	Tarifs mensuel, hebdomadaire, quotidien et horaire	15
4.3	RÉCUPÉRATION DES REVENUS DES SERVICES DE TRANSPORT	18
4.3.1	Service de transport pour l'alimentation de la charge locale.....	18
4.3.2	Service de transport en réseau intégré	19
4.3.3	Services de transport de point à point.....	20
4.3.4	Appariement entre la répartition du coût du service et la structure tarifaire.....	22
4.3.5	Application des tarifs de transport au 1 ^{er} janvier 2005	25
5	TARIFICATION DES SERVICES COMPLÉMENTAIRES	27
5.1	SERVICES COMPLÉMENTAIRES POUR LE SERVICE DE TRANSPORT D'ALIMENTATION DE LA CHARGE LOCALE	27
5.2	SERVICES COMPLÉMENTAIRES POUR LE SERVICE DE TRANSPORT EN RÉSEAU INTÉGRÉ	27
5.3	SERVICES COMPLÉMENTAIRES POUR LES SERVICES DE TRANSPORT DE POINT À POINT.....	28
5.3.1	Service de gestion du réseau	29
5.3.2	Service de réglage de tension	30
5.3.3	Service de réglage de fréquence.....	31

5.3.4	Service de compensation d'écart de livraison.....	32
5.3.5	Service de compensation d'écart de réception.....	33
5.3.6	Service de maintien de réserve tournante	34
5.3.7	Service de maintien de réserve arrêtée.....	35
6	AJOUTS AU RÉSEAU DE TRANSPORT	36
6.1	ALLOCATION MAXIMALE POUR LES AJOUTS AU RÉSEAU DE TRANSPORT	36
6.2	CONTRIBUTION MAXIMALE POUR LES POSTES DE DÉPART.....	39
7	CONCLUSION.....	40

1 **1 CONTEXTE**

2 Les tarifs existants d'Hydro-Québec dans ses activités de transport
3 d'électricité (le « Transporteur ») sont en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2001, en
4 conformité avec la décision D-2002-95 de la Régie de l'énergie (la « Régie »).

5 Dans la décision D-2004-253 portant sur la Phase 1 de la présente demande,
6 la Régie a déclaré les tarifs existants provisoires à compter du 1^{er} janvier
7 2005. Ensuite, dans la décision D-2005-50, la Régie a autorisé le Transporteur
8 à soumettre, en Phase 2 de la présente demande, des tarifs de transport lui
9 permettant de percevoir les revenus requis approuvés pour l'année 2005, soit
10 2 591 M\$:

11 *«La Régie autorise, par conséquent, le Transporteur à soumettre*
12 *des tarifs lui permettant de percevoir un revenu requis estimé de*
13 *2 591,5 M\$ pour l'année témoin projetée 2005.»¹*

14 Ces nouveaux tarifs sont applicables aux services de transport existants que
15 le Transporteur propose de continuer à offrir dans le cadre des *Tarifs et*
16 *conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (« Tarifs et conditions »).
17 Ces services visent le transport pour l'alimentation de la charge locale, le
18 transport en réseau intégré et le transport de point à point, tel que plus
19 amplement décrits à la pièce HQT-2, Document 1.

20 Par ailleurs, les tarifs des services complémentaires sont mis à jour pour
21 refléter les plus récents paramètres, tout comme l'allocation pour les ajouts au
22 réseau de transport. La contribution maximale pour les postes de départ
23 demeure quant à elle inchangée, sauf dans le cas où il y a deux niveaux de
24 transformation.

¹ Décision D-2005-50, page 61.

1 Enfin, dans le cadre de cette proposition, le Transporteur vise à :

- 2 • se conformer à la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi ») ;
3 • se conformer aux décisions de la Régie ;
4 • assurer la stabilité des tarifs de transport ; et
5 • percevoir de ses clients l'ensemble des revenus requis approuvés par
6 la Régie pour l'année 2005 pour la prestation de ses services.

7 **2 PRINCIPES DE TARIFICATION**

8 Les principes qui ont guidé le Transporteur dans l'établissement des tarifs de
9 transport proposés pour l'année 2005 sont les mêmes que ceux qui ont servi à
10 l'élaboration des tarifs actuellement en vigueur.

11 La proposition du Transporteur respecte la définition du réseau de transport
12 énoncée à l'article 2 de la Loi ainsi que le principe de l'uniformité territoriale de
13 la tarification prescrit à l'article 49 de la Loi. Pour le même service, tous les
14 clients du Transporteur ont ainsi le droit à un même tarif indépendamment de
15 leur situation géographique, du parcours utilisé pour le transport de l'électricité
16 d'un point à un autre ou de la distance parcourue par l'électricité transitée.

17 Dans sa décision D-99-120, la Régie a de plus énoncé les principes généraux
18 pour la détermination et l'application des tarifs de transport d'électricité,
19 auxquels le Transporteur s'est conformé dans la demande relative aux tarifs
20 de l'année 2001 et continue de se conformer dans la présente demande.

21 Plus spécifiquement, le Transporteur propose des tarifs de transport basés sur
22 l'année témoin projetée 2005, pour laquelle les revenus requis ont été
23 approuvés par la Régie dans sa décision D-2005-63. Comme l'année témoin
24 projetée et l'année tarifaire du Transporteur débutent au 1^{er} janvier, le
25 Transporteur propose, dans le cadre de cette demande, des tarifs et des
26 conditions de service de transport applicables rétroactivement au 1^{er} janvier

1 2005 ; ceci permettra au Transporteur de percevoir la totalité des revenus
2 requis approuvés par la Régie pour cette même année.

3 Par ailleurs, la Régie a indiqué dans sa décision D-2002-95² qu'elle acceptait,
4 aux fins de la demande tarifaire de l'année 2001, la proposition du
5 Transporteur quant à l'application d'un tarif timbre-poste de transport basé sur
6 les coûts moyens et exprimé en \$/kW. Le Transporteur propose de maintenir
7 cette approche qui répond adéquatement au contexte énergétique du Québec
8 en plus d'assurer la continuité et la stabilité des tarifs de transport.

9 Plus particulièrement, la Régie était d'avis que la tarification de type timbre-
10 poste comporte certains bénéfices du point de vue du développement durable,
11 puisqu'elle ne défavorise pas les producteurs d'énergie renouvelable et le
12 développement régional des sources d'énergies. Comme le développement
13 d'énergies renouvelables, dont l'intégration d'éoliennes, prend de plus en plus
14 d'ampleur sur le territoire québécois, le Transporteur est soucieux d'offrir des
15 conditions permettant de répondre à ce contexte et de faciliter l'accès des
16 producteurs à son réseau.

17 Quant à la tarification au coût moyen, l'établissement des tarifs des services
18 de transport à partir du coût moyen global, tel que proposé par le Transporteur
19 et approuvé par la Régie dans sa décision D-2002-95, était et demeure le
20 mode de tarification approprié et optimal de l'avis du Transporteur.

21 **3 REVENUS REQUIS ET BESOINS DE TRANSPORT**

22 Les tarifs de transport sont établis à partir des revenus requis approuvés par
23 la Régie pour l'année témoin projetée 2005 ainsi que de la prévision des
24 besoins de transport pour le service de transport pour l'alimentation de la

² Décision D-2002-95, page 247.

1 charge locale, le service de transport en réseau intégré et les services de
2 transport de point à point à long terme et à court terme.

3 **3.1 Revenus requis**

4 Les revenus requis pour les activités de transport permettent de couvrir les
5 dépenses nécessaires à la prestation du service de transport incluant un
6 rendement raisonnable sur la base de tarification du Transporteur.

7 Quant à l'année témoin projetée 2005, les revenus requis du Transporteur
8 sont de 2 591 M\$, tels qu'ils ont été présentés en Phase 1 de la présente
9 demande³ et approuvés par la Régie dans sa décision D-2005-63.

10 Le tableau 1 suivant démontre que selon les tarifs présentement en vigueur,
11 les revenus qui seraient perçus par le Transporteur – en tenant compte de la
12 facture actuelle de la charge locale, fixée à 2 313 M\$ depuis le 1^{er} janvier
13 2001, ainsi qu'en appliquant les tarifs existants à la prévision des besoins des
14 services de transport de point à point pour l'année 2005 – ne sont pas
15 suffisants pour couvrir les revenus requis approuvés par la Régie. La mise à
16 jour des tarifs de transport et de la facture de la charge locale permettra au
17 Transporteur de récupérer ses revenus additionnels requis.

18 **Tableau 1 – Revenus de l'année 2005 selon les tarifs en vigueur**

Revenus selon les tarifs existants	2 421 M\$
Charge locale	2 313 M\$
Services de point à point	108 M\$
Revenus requis approuvés	2 591 M\$
Revenus additionnels requis	170 M\$

³ R-3549-2004 – Phase 1, Pièce HQT-6, Document 2 (8 avril 2005)

1 **3.2 Besoins de transport**

2 **3.2.1 Besoins du service de transport pour l'alimentation de la charge**
3 **locale**

4 Les besoins de transport pour l'alimentation de la charge locale correspondent
5 à la pointe annuelle déterminée par le Distributeur dans le cadre de la révision
6 d'août 2004 de sa prévision. Ces besoins sont de 34 060 MW pour l'année
7 2005, tel qu'indiqué à la section 2.1 de la pièce HQT-2, Document 2.

8 **3.2.2 Besoins du service de transport en réseau intégré**

9 Comme aucun client n'a indiqué son intention d'utiliser le service de transport
10 en réseau intégré, le Transporteur considère, pour les fins de l'établissement
11 de ses nouveaux tarifs, qu'il n'y aura pas de demande de transport relative à
12 ce service pour l'année 2005.

13 **3.2.3 Besoins des services de transport de point à point**

14 La prévision des réservations en ce qui a trait au service de transport de point
15 à point à long terme sont de 405 MW pour l'année 2005, tel que plus
16 amplement expliqué à la section 3.1.3 de la pièce HQT-2, Document 2.

17 La capacité de transport disponible pour les transactions liées au service de
18 transport à court terme correspond à la capacité restante après satisfaction
19 des besoins de la charge locale et de ceux des autres clients utilisant les
20 services de transport à long terme. Tel qu'il appert à la pièce HQT-2,
21 Document 2, la prévision correspond à des transactions de 9,2 TWh pour le
22 service de point à point horaire et de 0,1 TWh pour le service de point à point
23 quotidien, incluant les pertes de transport.

24 **3.2.4 Taux de pertes de transport**

25 Le taux de pertes de transport de 5,2 % approuvé par la Régie dans sa
26 décision D-2002-95 est applicable depuis le 1^{er} janvier 2001 aux services de

1 transport offerts par le Transporteur dans le cadre des *Tarifs et conditions*.
2 Comme indiqué à la pièce HQT-2, Document 2, le Transporteur propose de
3 maintenir le taux de pertes de transport à 5,2 % pour l'année 2005.

4 Le Transporteur reconduit ainsi la façon actuelle d'établissement du taux de
5 pertes de transport basée sur l'utilisation d'un taux de pertes annuel moyen
6 applicable à tous les services de transport. En plus d'être équitable pour
7 l'ensemble de la clientèle, cette approche a l'avantage d'être simple
8 d'application, tout en étant stable et transparente. Elle est également
9 conforme avec la tarification de type timbre-poste et l'uniformité territoriale des
10 tarifs prescrites par la Loi.

11 **4 TARIFICATION DES SERVICES DE TRANSPORT**

12 **4.1 Fondement de la proposition du Transporteur**

13 La tarification des services de transport est établie en tenant compte des
14 besoins de la clientèle, des particularités du réseau de transport, de la
15 tarification en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2001 de même que des contextes
16 commercial, réglementaire et légal encadrant le transport d'électricité au
17 Québec.

18 Tel que plus amplement mentionné à la pièce HQT-3, Document 1, le réseau
19 de transport est conçu et planifié de façon intégrée pour répondre à la pointe
20 qui survient en hiver, en plus d'être exploité de façon intégrée pour fournir tous
21 les services de transport. Aussi, le Transporteur préconise la récupération du
22 coût du service auprès de l'ensemble de la clientèle, afin d'assurer la
23 prestation du service et de répondre de façon fiable aux besoins de la
24 clientèle.

25 Comme les dépenses et les investissements relatifs au réseau servent à
26 répondre aux besoins de la clientèle et que le principal client du Transporteur
27 est Hydro-Québec Distribution (le « Distributeur ») pour les fins d'alimentation

1 de la charge locale, la responsabilité ultime d'assumer les revenus requis
2 revient à la charge locale ; cette dernière bénéficie en effet de l'ensemble des
3 installations du réseau de transport nécessaires pour desservir ses besoins.
4 Cependant, en commercialisant des capacités de transport auprès de la
5 clientèle des services de transport de point à point à long terme et à court
6 terme, le Transporteur peut optimiser l'utilisation de son réseau et partant,
7 obtenir des revenus additionnels qui permettent de réduire la part des revenus
8 requis assumée par la charge locale. D'ailleurs, en l'absence de clients des
9 services de transport de point à point, la totalité du coût du service de
10 transport devrait être assumée par la charge locale, tel que le souligne la
11 *Federal Energy Regulatory Commission (FERC) :*

12 *« We note that network service is founded on the notion that the*
13 *transmission provider has a duty to plan and construct the*
14 *transmission system to meet the present and future needs of its native*
15 *load and, by comparability, its third-party network customers. In return,*
16 *the native load and third-party network customers must pay all of the*
17 *system's fixed costs that are not covered by the proceeds of point-to-*
18 *point service. This means that native load and third-party network*
19 *customers bear ultimate responsibility for the costs of both the*
20 *capacity that they use and any capacity that is not reserved by point-*
21 *to-point customers ».*⁴

22 Afin d'assurer la stabilité de ses tarifs de transport, le Transporteur propose
23 donc de continuer à les établir selon l'approche approuvée par la Régie pour
24 les tarifs en vigueur.

⁴ Ordonnance 888-A, page 136.

1 Cette approche prend en compte le contexte commercial dans lequel évolue le
2 Transporteur, tel que plus amplement décrit à la pièce HQT-2, Document 1.
3 Elle respecte également le contexte réglementaire et juridique encadrant le
4 transport d'électricité au Québec et permet de refléter les particularités
5 auxquelles le réseau de transport doit faire face durant la période de pointe,
6 puisque le réseau est conçu, planifié et exploité pour faire face à la puissance
7 de pointe.

8 Enfin, le Transporteur soumet que sa proposition tarifaire s'appuie sur des
9 critères généralement reconnus permettant d'établir des tarifs justes et
10 raisonnables, tout en reflétant les facteurs inducteurs du coût du service selon
11 les particularités du réseau de transport.

12 **4.2 Tarifs de transport**

13 Le Transporteur propose de reconduire l'approche tarifaire actuelle pour
14 l'établissement des tarifs annuel, mensuel, hebdomadaire et horaire pour
15 l'année 2005. Ainsi, les tarifs proposés sont en continuité avec ceux autorisés
16 par la Régie pour l'année 2001 et permettent d'assurer la stabilité tarifaire
17 recherchée par le Transporteur.

18 À titre de comparaison, le tableau 2 suivant présente les tarifs en vigueur
19 depuis l'année 2001 ainsi que les tarifs proposés pour l'année 2005.

1 **Tableau 2 – Tarifs en vigueur et tarifs proposés**

			Tarifs en vigueur depuis l'année 2001	Tarifs proposés pour l'année 2005
Annuel	ferme	\$/kW/an	72,91	72,90
Mensuel	ferme	\$/kW/mois	6,08	6,08
Mensuel	non ferme	\$/kW/mois	6,08	6,08
Hebdomadaire	ferme	\$/kW/semaine	1,40	1,40
Hebdomadaire	non ferme	\$/kW/semaine	1,40	1,40
Quotidien	ferme	\$/kW/jour	0,28	0,28
Quotidien	non ferme	\$/kW/jour	0,20	0,20
Horaire	non ferme	\$/MW/heure	8,33	8,33

2 Le Transporteur décrit dans les sections suivantes la méthode d'établissement
3 des tarifs de transport et la récupération des revenus qui en découlent. Pour
4 ce faire, il passe en revue les différentes étapes de la démarche.

5 Dans un premier temps, il explique comment les tarifs des services de
6 transport sont déterminés en commençant par le tarif annuel à partir duquel
7 les autres tarifs (mensuel, hebdomadaire, quotidien et horaire) sont établis.

8 Dans un deuxième temps, le Transporteur explique comment sont déterminés
9 les revenus provenant des différents services de transport, soit le service
10 d'alimentation de la charge locale, le service en réseau intégré et les services
11 de point à point. Cela permet notamment d'établir le montant fixe facturé au
12 Distributeur pour le service de transport servant à l'alimentation de la charge
13 locale.

14 Les tarifs de transport proposés, notamment les tarifs annuel ferme, mensuel
15 ferme et non ferme, hebdomadaire ferme et non ferme, quotidien ferme et non

1 ferme et horaire non ferme sont expliqués plus amplement dans les sections
2 suivantes.

3 ***4.2.1 Tarif annuel***

4 Le niveau des tarifs de transport sont établis de manière à percevoir les
5 revenus requis pour l'année 2005 en tenant compte des besoins de transport.

6 La prévision de la capacité de transport excédentaire disponible sur le réseau,
7 commercialisable au moyen de transactions à court terme, permet d'obtenir
8 les revenus qui réduiront la part des revenus requis assumée par les clients
9 des services de transport à long terme (charge locale, réseau intégré et point
10 à point à long terme). En d'autres termes, ce sont les revenus requis
11 résiduels, soit les revenus requis sans les revenus des transactions à court
12 terme, qui sont utilisés pour l'établissement du tarif de transport annuel.

13 Le tarif annuel est ensuite déterminé en divisant les revenus requis résiduels
14 par la pointe annuelle prévue pour le service d'alimentation de la charge
15 locale, le service en réseau intégré et le service de point à point à long terme.
16 Cette approche est la même que celle utilisée pour l'établissement du tarif
17 annuel actuellement en vigueur.

18 Suivant ce qui précède, le tarif annuel proposé pour l'année 2005 est établi
19 comme suit.

1

Tableau 3 – Établissement du tarif annuel

Revenus requis approuvés = 2 591 M\$
Revenus des services de point à point à court terme = 78 M\$
Revenus requis résiduels = 2 591 M\$ - 78 M\$ = 2 513 M\$
Besoins de transport de la charge locale = 34 060 MW
Besoins de transport du service en réseau intégré = 0 MW
Besoins de transport du service de point à point à long terme = 405 MW
Besoins de transport = 34 060 MW + 0 MW + 405 MW = 34 465 MW
Tarif annuel = 2 513 M\$ / 34 465 MW = 72,90 \$/kW/an

Le tarif annuel proposé pour l'année 2005 présente une légère réduction par rapport au tarif existant, permettant ainsi d'assurer la continuité et la stabilité des tarifs de transport au Québec.

2 ***4.2.2 Tarifs mensuel, hebdomadaire, quotidien et horaire***

3 Pour l'essentiel, le Transporteur propose la reconduction de la structure des
4 tarifs à court terme existants : mensuel ferme et non ferme, hebdomadaire
5 ferme et non ferme, quotidien ferme et non ferme, ainsi que horaire non ferme.

6 De plus, afin d'assurer la continuité des services de transport offerts à sa
7 clientèle et la consistance avec les services offerts selon les prescriptions de
8 l'Ordonnance 888 de la FERC, le Transporteur propose de reconduire les
9 modalités ferme et non ferme de ses tarifs mensuel, hebdomadaire et
10 quotidien.

11 Dans le contexte de l'évolution des marchés voisins plus amplement décrit à
12 la pièce HQT-2, Document 1, le Transporteur est d'avis que le maintien du
13 statu quo quant à la structure tarifaire est dorénavant justifié pour permettre
14 d'assurer à la charge locale la stabilité du coût unitaire du service de transport,
15 dont elle a bénéficié depuis les dernières années. Cette approche permet
16 également au Transporteur de poursuivre ses pratiques commerciales qui

1 visent à tirer pleinement profit de l'optimisation de l'utilisation du réseau de
2 transport par le biais des services de transport de point à point, permettant
3 ainsi d'alléger la contribution de la charge locale.

4 De plus, le Transporteur souligne que le maintien de la structure tarifaire
5 actuelle s'inscrit dans la foulée de certaines tendances observées dans les
6 réseaux voisins où l'on note une réduction progressive, voire une élimination,
7 des tarifs des services de point à point, tel que plus amplement indiqué à la
8 pièce HQT-2, Document 1.

9 Le tableau 4 suivant fait état de la méthode d'établissement des tarifs
10 mensuel, hebdomadaire, quotidien et horaire sur la base du tarif annuel, qui
11 est la même que celle approuvée par la Régie dans sa décision D-2002-95. La
12 Régie pourra constater que les tarifs mensuel, hebdomadaire, quotidien et
13 horaire demeurent inchangés par rapport aux tarifs en vigueur.

1 **Tableau 4 – Établissement des tarifs mensuel, hebdomadaire, quotidien**
2 **et horaire pour l'année 2005**

Tarif annuel	= 72,90 \$/kW/an
Tarif mensuel ferme	= Tarif annuel / 12 mois = 72,90 \$/kW/an / 12 mois = 6,08 \$/kW/mois
Tarif mensuel non ferme	= Tarif annuel / 12 mois = 72,90 \$/kW/an / 12 mois = 6,08 \$/kW/mois
Tarif hebdomadaire ferme	= Tarif annuel / 52 semaines = 72,90 \$/kW/an / 52 semaines = 1,40 \$/kW/semaine
Tarif hebdomadaire non ferme	= Tarif annuel / 52 semaines = 72,90 \$/kW/an / 52 semaines = 1,40 \$/kW/semaine
Tarif quotidien ferme	= Tarif annuel / 52 semaines / 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 = 0,20 \$/kW/jour / 24 heures x 1 000 = 8,33 \$/MW/heure

1 **4.3 Récupération des revenus des services de transport**

2 Les sections suivantes présentent en détails l'établissement des revenus
3 devant être perçus du service de la charge locale, du service en réseau
4 intégré et des services de point à point ; ces revenus sont obtenus en
5 appliquant les tarifs de transport à la prévision correspondant à chacun de ces
6 services.

7 Cet exercice démontre que les tarifs de transport proposés permettent de
8 récupérer la totalité des revenus requis approuvés par la Régie pour l'année
9 témoin projetée 2005.

10 **4.3.1 Service de transport pour l'alimentation de la charge locale**

11 Les revenus provenant du service de transport pour l'alimentation de la charge
12 locale correspondent aux revenus requis du Transporteur approuvés par la
13 Régie, réduits des revenus des services de point à point à long terme et à
14 court terme et des revenus du service en réseau intégré.

15 Le tableau 5 suivant présente les revenus provenant du service d'alimentation
16 de la charge locale pour l'année 2005.

17 **Tableau 5 – Revenus du service de transport pour l'alimentation de la**
18 **charge locale**

Revenus requis - revenus des services de point à point - revenus du service en réseau intégré
= 2 591 M\$ - 108 M\$ - 0 M\$ = **2 483 M\$**

19 Ce montant représente une augmentation de 7,3 % des revenus du
20 Transporteur provenant du service d'alimentation de la charge locale. Cette
21 augmentation est comparable à la hausse de 7,4 % des besoins de la charge
22 locale depuis l'année 2001.

1 Le Transporteur croit important de souligner que sa proposition n'a pas
2 d'impact pour la charge locale puisque le coût unitaire du service qui lui est
3 rendu demeure stable par rapport à celui de l'année 2001.

4 Par ailleurs, en l'absence de revenus pour le service de transport en réseau
5 intégré, les revenus du service de transport pour l'alimentation de la charge
6 locale correspondent à la totalité des revenus requis inscrits à l'appendice H
7 des *Tarifs et conditions*.

8 Quant à la facture que le Distributeur devra assumer pour le service
9 l'alimentation de la charge locale, le Transporteur propose de maintenir
10 l'approche actuelle, qui consiste à facturer ce service à partir du montant fixe
11 inscrit à l'appendice H, jusqu'à ce que ce montant soit modifié lors d'une
12 demande tarifaire subséquente.

13 Ainsi, même si les besoins réels de la charge locale diffèrent par rapport à la
14 prévision déposée dans la présente demande, le service de transport sera
15 offert par le Transporteur, sans frais additionnels pour le Distributeur.

16 ***4.3.2 Service de transport en réseau intégré***

17 Tel que souligné précédemment, aucune souscription au service en réseau
18 intégré n'est prévue pour l'année 2005. Cependant, si un client souscrivait à
19 ce service, il est proposé de le facturer selon l'approche actuellement en
20 vigueur, c'est-à-dire :

- 21 • en appliquant sa part du ratio de charge aux revenus requis annuels du
22 Transporteur indiqués à l'appendice H des *Tarifs et conditions*, la part
23 du ratio de charge (définie à l'article 1.27 des *Tarifs et conditions*)
24 correspondant au rapport entre la charge annuelle prévue du client du
25 service en réseau intégré et la charge annuelle prévue de la charge
26 locale et des clients du service en réseau intégré ;

- 1 • en créditant le Distributeur de tout montant ainsi perçu, conformément à
2 l'article 42.1 des *Tarifs et conditions*.

3 Pour l'année 2005, les revenus prévus pour le service en réseau intégré sont
4 nuls compte tenu qu'aucun client ne souscrit actuellement à ce service. Aussi,
5 la charge locale assumera l'ensemble des revenus requis prévus à
6 l'appendice H des *Tarifs et conditions*.

7 ***4.3.3 Services de transport de point à point***

8 Les revenus provenant de la clientèle des services de point à point
9 correspondent aux besoins prévus pour ces services multipliés par les tarifs
10 correspondants. La prévision de ces besoins est détaillée à la pièce HQT-2,
11 Document 2.

12 Pour l'année 2005, ces revenus sont établis comme suit.

1 **Tableau 6 – Revenus des services de transport de point à point**

Revenus du service de point à point à long terme

$$\text{Tarif annuel} \times \text{besoins prévus} / 1\,000 = 72,90 \text{ \$/kW/an} \times 405 \text{ MW} / 1\,000 = \mathbf{30 \text{ M\$}}$$

Revenus du service de point à point à court terme mensuel

Aucun revenu n'est prévu pour le service de point à point mensuel

Revenus du service de point à point à court terme hebdomadaire

Aucun revenu n'est prévu pour le service de point à point hebdomadaire

Revenus du service de point à point à court terme quotidien

$$\begin{aligned} \text{Tarif quotidien ferme} \times \text{besoins prévus} &= 0,28 \text{ \$/kW/jour} \times 5\,882 \text{ MW} / 1\,000 \\ &= \mathbf{2 \text{ M\$}} \end{aligned}$$

Aucun revenu n'est prévu pour le service de point à point quotidien non ferme

Revenus du service de point à point à court terme horaire

$$\text{Tarif horaire} \times \text{besoins prévus} = 8,33 \text{ \$/MW/heure} \times 9,2 \text{ TWh} = \mathbf{77 \text{ M\$}}$$

Total des revenus des services point à point à court terme

$$\begin{aligned} \text{Revenus des services à court terme mensuel, hebdomadaire, quotidien et horaire} \\ = 0 + 0 + 2 + 77 = \mathbf{78 \text{ M\$}^*} \end{aligned}$$

Total des revenus des services de point à point

$$\begin{aligned} \text{Revenus des services de point à point à court terme et à long terme} \\ = 30 \text{ M\$} + 78 \text{ M\$} = \mathbf{108 \text{ M\$}} \end{aligned}$$

* Le calcul est effectué avec des données non arrondies.

1 L'application des tarifs de transport aux prévisions des besoins du service de
2 point à point à court terme a pour conséquence de porter la prévision des
3 revenus provenant de ses services à 78 M\$ pour l'année 2005, montant
4 retenu pour la détermination des revenus requis résiduels. À ce montant
5 s'ajoute des revenus projetés de 30 M\$ provenant du service de point à point
6 à long terme, portant l'ensemble des revenus des services de transport de
7 point à point à court et à long terme à 108 M\$.

8 Le Transporteur propose de maintenir la méthode actuelle de facturation des
9 services de transport de point à point, qui consiste à appliquer les tarifs de
10 transport correspondants aux capacités réservées par le biais du système
11 *Open Access Same-Time Information System* (OASIS) majorées du taux de
12 pertes de transport, conformément aux *Tarifs et conditions*.

13 Rappelons que selon les modalités actuelles, les clients sont tenus de payer
14 au Transporteur la capacité réservée, quelque soit leur taux d'utilisation de
15 cette capacité réservée. Par ailleurs, le Transporteur peut, le cas échéant,
16 rendre disponible sur OASIS, en service non ferme, la capacité réservée en
17 service ferme qui n'a pas été utilisée par les clients, ce qui lui permet
18 d'optimiser l'utilisation du réseau de transport.

19 **4.3.4 Appariement entre la répartition du coût du service et la structure** 20 **tarifaire**

21 L'article 49 de la Loi établit le lien entre la répartition du coût du service et la
22 fixation d'un tarif, en stipulant que lorsque la Régie fixe ou modifie un tarif, elle
23 doit notamment :

24 « [...] tenir compte des coûts de service, des risques différents
25 inhérents à chaque catégorie de consommateurs [...]. »

1 Par ailleurs, dans sa décision D-2002-95⁵, la Régie mentionne que :

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

9 Selon la Régie, il est important, dans un premier temps, de souligner
10 la distinction entre les étapes de l'allocation des coûts et de la fixation
11 des tarifs. »

12 En conséquence, le Transporteur établit dans un premier temps l'appariement
13 entre la répartition du coût du service et la structure des tarifs, pour comparer
14 ensuite les résultats de la répartition du coût du service avec les revenus
15 provenant des tarifs proposés.

16 Les tarifs permettent d'indiquer aux clients le niveau du coût du service requis
17 pour répondre à leur besoins. Dans cette optique, la structure tarifaire peut
18 s'appuyer sur les mêmes composantes que le coût du service, soient les
19 composantes puissance, énergie et abonnement.

20 La prise en compte de la puissance dans la structure tarifaire du Transporteur
21 permet de percevoir le coût du service du réseau de transport nécessaire pour
22 répondre à la demande de pointe, puisque ce coût doit être récupéré même
23 en absence de consommation d'énergie. Cependant, les tarifs de transport ne
24 contiennent pas de composante énergie compte tenu du fait qu'aucun élément

⁵ D-2002-95, page 210.

1 significatif du coût du service de transport ne dépend de l'énergie transitée. En
2 effet, si des coûts devaient être associés à la composante énergie, ils
3 devraient correspondre aux coûts variables associés à l'utilisation du réseau
4 de transport, soit les coûts additionnels pour effectuer une transaction
5 supplémentaire. Comme ces coûts représentent une très faible proportion du
6 coût du service du Transporteur, il n'est pas justifié d'ajouter une composante
7 énergie en ¢/kWh à la structure tarifaire actuelle exprimée en \$/kW.

8 Le même constat s'applique à la composante abonnement car le coût associé
9 au nombre de clients desservis n'est pas significatif, ce que la Régie a
10 reconnu dans sa décision D-2002-95.

11 Il en ressort que l'approche retenue pour la structure tarifaire est conforme à la
12 celle de la répartition du coût du service. La méthode de répartition du coût du
13 service du Transporteur est présentée en détail à la pièce HQT-3,
14 Documents 1 à 7.

15 En plus de permettre la perception de la totalité des revenus requis du
16 Transporteur, les tarifs devrait permettre de couvrir les coûts relatifs aux
17 services offerts à la clientèle. À cet égard, le Transporteur compare le coût
18 des services de transport de l'année 2005 avec les revenus provenant des
19 tarifs de transport.

20 Les coûts par service de transport provenant de la répartition du coût du
21 service ainsi que la récupération des revenus pour l'année 2005 au niveau du
22 service de transport pour l'alimentation de la charge locale, du service de
23 transport en réseau intégré et des services de transport de point à point à long
24 terme et à court terme, apparaissent au tableau 7 suivant.

1 **Tableau 7 – Coûts et revenus des services de transport**

	<i>Coûts (M\$)</i>	<i>Revenus (M\$)</i>
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	106	108
Coûts et revenus des services de transport	2 591	2 591
Revenus requis approuvés	2 591	2 591

2 Les résultats contenus au tableau précédent permettent d'établir que :

- 3 • la tarification proposée par le Transporteur permet de percevoir la
4 totalité des revenus requis de 2 591 M\$ approuvés par la Régie ; et
- 5 • les coûts et les revenus s'apparient, ce qui démontre que la structure
6 tarifaire est cohérente avec la répartition du coût du service.

7 Le Transporteur soumet que la conformité de la structure tarifaire avec la
8 répartition du coût du service ainsi que le faible écart entre la structure des
9 tarifs actuels et les résultats de la répartition du coût du service justifient le
10 maintien de la structure tarifaire actuelle.

11 D'autre part, partant de la répartition du coût du service déposée par le
12 Transporteur pour les années 2001 à 2005, la Régie dispose de tous les
13 éléments pour établir que les tarifs découlant de la proposition du
14 Transporteur sont justes et raisonnables au sens de l'article 49 de la Loi.

15 ***4.3.5 Application des tarifs de transport au 1^{er} janvier 2005***

16 Les tarifs de transport existants du Transporteur sont en vigueur depuis le
17 1^{er} janvier 2001, conformément à la décision D-2002-95 rendue le 30 avril
18 2002.

1 Dans la décision D-2004-253 du 1^{er} décembre 2004 relative à la Phase 1 de la
2 présente demande, la Régie a déclaré les tarifs existants des services de
3 transport provisoires à compter du 1^{er} janvier 2005. Elle a ordonné au
4 Transporteur de diffuser par le biais de son système OASIS cette décision et
5 d'aviser sa clientèle que les tarifs existants sont provisoires et sujets à révision
6 lors de la détermination des tarifs finaux de transport, ce à quoi le
7 Transporteur s'est conformé.

8 De plus, dans sa décision D-2005-50, la Régie a autorisé le Transporteur à
9 soumettre des tarifs de transport lui permettant de percevoir les revenus
10 requis pour l'année 2005.

11 En ce qui concerne l'application des tarifs de transport au 1^{er} janvier 2005, la
12 Régie a indiqué, dans sa décision D-2004-253, qu'elle se prononcera sur la
13 demande de rétroactivité des tarifs de transport en Phase 2.

14 Conséquemment, le Transporteur demande à la Régie l'application
15 rétroactive, au 1^{er} janvier 2005, des tarifs et des conditions des services de
16 transport contenus aux *Tarifs et conditions*.

17 Les clients visés par cette demande sont le Distributeur pour le service de
18 transport pour l'alimentation de la charge locale et les clients des services de
19 transport de point à point. La rétroactivité des tarifs de transport au 1^{er} janvier
20 2005 permettra au Transporteur de récupérer l'ensemble des revenus requis
21 autorisés par la Régie pour cette même année.

22 Aussi, dès que les tarifs auront été approuvés par la Régie, le Transporteur
23 révisera la facturation de tous ses clients des services de point à point en
24 fonction des services de transport rendus depuis le 1^{er} janvier 2005. La facture
25 assumée par le Distributeur pour le service d'alimentation de la charge locale
26 sera également ajustée en conséquence.

1 **5 TARIFICATION DES SERVICES COMPLÉMENTAIRES**

2 L'exploitation fiable et sécuritaire du réseau du Transporteur nécessite
3 l'utilisation de plusieurs services complémentaires fournis par des
4 équipements de transport et de production. Il est à noter que ces services
5 peuvent provenir soit du Transporteur ou soit d'équipements de production
6 n'appartenant pas au Transporteur. Dans ce dernier cas, les services doivent
7 être facturés aux utilisateurs du réseau de transport afin de rembourser les
8 fournisseurs des services, soit Hydro-Québec dans ses activités de production
9 d'électricité (le « Producteur ») ou les producteurs tiers, le cas échéant.

10 Le Transporteur souligne que les services complémentaires offerts sont
11 décrits en détail à la section 3.4 de la pièce HQT-2, Document 1. Pour faciliter
12 la compréhension de la présente section, le Transporteur a cru bon de
13 résumer brièvement la nature du service complémentaire visé avant d'en
14 détailler la tarification.

15 **5.1 Services complémentaires pour le service de transport**
16 **d'alimentation de la charge locale**

17 Le Distributeur doit fournir, ou obtenir de ses fournisseurs que ceux-ci
18 fournissent, les services complémentaires associés au service de transport
19 d'alimentation de la charge locale qui sont indiqués aux *Tarifs et conditions*.
20 Par conséquent, le Transporteur n'a pas à facturer le Distributeur pour ces
21 services.

22 **5.2 Services complémentaires pour le service de transport en réseau**
23 **intégré**

24 Le Transporteur n'a aucun client qui souscrit au service de transport en
25 réseau intégré. Le cas échéant, le Transporteur propose d'appliquer, pour le
26 service de transport en réseau intégré, les mêmes services complémentaires

1 et les mêmes tarifs que dans le cas des services de transport de point à point
2 qui sont décrits dans les sections suivantes.

3 **5.3 Services complémentaires pour les services de transport de point à**
4 **point**

5 Pour l'année 2005, le Transporteur offre à sa clientèle des services de point à
6 point, les sept services complémentaires suivants :

- 7 • Service de gestion du réseau
- 8 • Service de réglage de tension
- 9 • Service de réglage de fréquence
- 10 • Service de compensation pour écart de livraison
- 11 • Service de compensation pour écart de réception
- 12 • Service de maintien de la réserve tournante
- 13 • Service de maintien de la réserve arrêtée

14 Tel que précisé à la pièce HQT-2, Document 1, les clients des services de
15 transport de point à point doivent obligatoirement acquérir du Transporteur les
16 services de gestion du réseau et de réglage de tension. Dans le cas des
17 autres services complémentaires, les clients peuvent les obtenir d'autres
18 fournisseurs situés dans la zone de réglage du Transporteur à condition qu'ils
19 soient comparables.

20 Le Transporteur soumet pour approbation la mise à jour des tarifs des
21 services complémentaires applicables aux services de transport de point à
22 point. La méthode utilisée pour établir ces tarifs demeure inchangée par
23 rapport à celle employée pour déterminer les tarifs présentement en vigueur.

24 La mise à jour de ces tarifs reflète l'évolution des besoins de transport et du
25 prix de production fixé à 7,5 ¢/kWh par le Producteur qui rend les services.

1 Cette approche est conforme à la pratique d'autres entreprises qui appliquent
2 au niveau des tarifs des services complémentaires un prix de production en
3 fonction des prix du marché.

4 À titre de comparaison, le prix de production retenu est équivalent au prix
5 d'approvisionnement des achats à court terme du Distributeur pour satisfaire
6 les besoins de sa clientèle au cours de l'année 2005 selon l'appel d'offres
7 lancé en avril 2004, soit 5,7 ¢US/kWh ou 7,5 ¢CA/kWh.

8 Les sections suivantes présentent en détail les tarifs proposés pour les
9 services complémentaires offerts aux clients des services de transport de
10 point à point.

11 ***5.3.1 Service de gestion du réseau***

12 Le service de gestion du réseau est fourni par le Transporteur et n'est pas
13 facturé actuellement, puisqu'il est inclus dans les tarifs des services de
14 transport. Le Transporteur propose de reconduire cette approche.

1 5.3.2 Service de réglage de tension

2 Les tarifs du service de réglage de tension reflètent le fait que le Transporteur
 3 peut exiger la fourniture de puissance réactive des centrales pour les besoins
 4 du réseau de transport. Afin de fournir ou absorber la puissance réactive en
 5 respectant les normes d'exploitation du Transporteur, le Producteur doit limiter
 6 la capacité de production de ses centrales.

7 Les tarifs applicables au service de réglage de tension pour l'année 2005 sont
 8 établis conformément à la méthode présentée au Tableau 8 suivant.

9 Tableau 8 – Tarifs du service de réglage de tension

		Tarifs existants		Méthode d'établissement des tarifs proposés	Tarifs proposés
Puissance réactive		M\$	13,4		39,2 *
Besoins de transport		MW	35 570		34 465
Tarif	annuel ferme	\$/kW/an	0,38	Puissance réactive / Besoins de transport = 39,2 M\$ / 34 465 MW x 1 000 =	1,14
Tarif	mensuel ferme	\$/kW/mois	0,03	Tarif annuel / 12 mois = 1,14 \$/kW/an / 12 mois =	0,10
Tarif	mensuel non ferme	\$/kW/mois	0,03	Tarif annuel / 12 mois = 1,14 \$/kW/an / 12 mois =	0,10
Tarif	hebdomadaire ferme	\$/MW/sem.	7,25	Tarif annuel / 52 semaines x 1 000 = 1,14 \$/kW/an / 52 semaines x 1 000 =	21,92
Tarif	hebdomadaire non ferme	\$/MW/sem.	7,25	Tarif annuel / 52 semaines x 1 000 = 1,14 \$/kW/an / 52 semaines x 1 000 =	21,92
Tarif	quotidien ferme	\$/MW/jour	1,45	Tarif an. / 52 sem. / 5 jrs x 1 000 = 1,14 \$/kW/an / 52 sem. / 5 jrs x 1 000 =	4,38
Tarif	quotidien non ferme	\$/MW/jour	1,03	Tarif annuel / 365 jours x 1 000 = 1,14 \$/kW/an / 365 jours x 1 000 =	3,12
Tarif	horaire non ferme	\$/MW/heure	0,04	Tarif quotidien / 24 heures x 1 000 = 3,12 \$/kW/jour / 24 heures x 1 000 =	0,13

10 * Le montant de la puissance réactive est établi en fonction du prix de production de
 11 7,5 ¢/kWh par rapport au prix de 2,79 ¢/kWh réduit du taux de pertes, soit 2,57 ¢/kWh, tel
 12 qu'il a été approuvé par la Régie dans la demande de l'année 2001.

1 **5.3.3 Service de réglage de fréquence**

2 Le service de réglage de fréquence est nécessaire au maintien de l'équilibre
 3 entre l'offre et la demande et le maintien de la fréquence à 60 Hertz. Le
 4 Producteur mobilise des moyens de production destinés à la régulation et au
 5 contrôle de fréquence. Comme la production doit pouvoir varier à l'intérieur
 6 d'une plage réglante, cette caractéristique se traduit par des pertes d'énergie.

7 Les tarifs applicables au service de réglage de fréquence pour l'année 2005
 8 sont établis conformément à la méthode présentée au Tableau 9 suivant.

9 **Tableau 9 – Tarifs du service de réglage de fréquence**

		Tarifs existants		Méthode d'établissement des tarifs proposés	Tarifs proposés
Réglage de fréquence		M\$	5,0		13,5 *
Besoins de transport		MW	35 570		34 465
Tarif	annuel ferme	\$/kW/an	0,14	Puissance réactive / Besoins de transport = 13,5 M\$ / 34 465 MW x 1 000 =	0,39
Tarif	mensuel ferme	\$/kW/mois	0,01	Tarif annuel / 12 mois = 0,39 \$/kW/an / 12 mois =	0,03
Tarif	mensuel non ferme	\$/kW/mois	0,01	Tarif annuel / 12 mois = 0,39 \$/kW/an / 12 mois =	0,03
Tarif	hebdomadaire ferme	\$/MW/sem.	2,72	Tarif annuel / 52 semaines x 1 000 = 0,39 \$/kW/an / 52 semaines x 1 000 =	7,50
Tarif	hebdomadaire non ferme	\$/MW/sem.	2,72	Tarif annuel / 52 semaines x 1 000 = 0,39 \$/kW/an / 52 semaines x 1 000 =	7,50
Tarif	quotidien ferme	\$/MW/jour	0,54	Tarif an. / 52 sem. / 5 jrs x 1 000 = 0,39 \$/kW/an / 52 sem. / 5 jrs x 1 000 =	1,50
Tarif	quotidien non ferme	\$/MW/jour	0,39	Tarif annuel / 365 jours x 1 000 = 0,39 \$/kW/an / 365 jours x 1 000 =	1,07
Tarif	horaire non ferme	\$/MW/heure	0,02	Tarif quotidien / 24 heures x 1 000 = 1,07 \$/kW/jour / 24 heures x 1 000 =	0,04

10 * Le montant de la puissance réactive est établi en fonction du prix de production de
 11 7,5 ¢/kWh par rapport au prix de 2,79 ¢/kWh, tel qu'il a été approuvé par la Régie dans la
 12 demande de l'année 2001.

1 **5.3.4 Service de compensation d'écart de livraison**

2 Le service de compensation d'écart de livraison est fourni lorsqu'un écart
3 survient entre la capacité programmée et celle effectivement livrée à une
4 charge située dans la zone de réglage du Transporteur. Ce service sert à
5 compenser le Transporteur pour tout écart entre la programmation et la
6 livraison et partant, inciter les clients à éliminer de tels écarts.

7 Le Transporteur propose d'établir le tarif de ce service sur la base du prix de
8 production, en utilisant la méthode approuvée par la Régie pour le tarif
9 existant. Ainsi, lorsqu'il y a consommation supérieure à la quantité
10 programmée, le tarif proposé correspond au prix de production majoré de
11 50 %. Le crédit accordé sur toute quantité livrée inférieure à la quantité
12 programmée correspond à 50 % du coût moyen de fourniture de l'électricité
13 patrimoniale.

14 Le tarif et le crédit proposés pour l'année 2005 sont présentés au tableau 10
15 suivant.

16 **Tableau 10 – Tarif du service de compensation d'écart de livraison**

		Tarifs existants	Tarifs proposés
Tarif (livraison supérieure à la programmation)			
Prix de production	¢/kWh	6,94	7,50
Majoration de 50 %	¢/kWh	10,41	11,25
Crédit (livraison inférieure à la programmation)			
Coût de fourniture de l'électricité patrimoniale, moins les pertes de transport et de distribution	¢/kWh	2,57	2,57
Réduction de 50 %	¢/kWh	1,28	1,28

1 **5.3.5 Service de compensation d'écart de réception**

2 Le Transporteur propose d'ajouter le service de compensation d'écart de
3 réception aux services complémentaires actuellement offerts aux clients des
4 services de point à point, afin de minimiser les écarts entre la capacité
5 programmée et celle effectivement reçue sur le réseau de transport. Ce
6 service est offert pour toutes les transactions sur le réseau, dont le point de
7 réception est situé dans la zone de réglage du Transporteur, avec des
8 modalités comparables à celles du service de compensation d'écart de
9 livraison.

10 Pour l'établissement du tarif de ce service, le Transporteur s'appuie sur la
11 méthode retenue pour le tarif du service de compensation d'écart de livraison.
12 Ainsi, le tarif proposé serait appliqué à toute quantité reçue par le
13 Transporteur inférieure à la quantité programmée. De plus, il est proposé
14 d'accorder un crédit sur toute quantité reçue par le Transporteur supérieure à
15 la quantité programmée.

16 Le tarif et le crédit proposés pour l'année 2005 sont présentés au tableau 11
17 suivant.

18 **Tableau 11 – Tarif du service de compensation d'écart de réception**

		Tarifs existants	Tarifs proposés
Tarif (réception inférieure à la programmation)			
Prix de production	¢/kWh	s.o.	7,50
Majoration de 50 %	¢/kWh	s.o.	11,25
Crédit (réception supérieure à la programmation)			
Coût de fourniture de l'électricité patrimoniale sans pertes de transport et de distribution	¢/kWh	s.o.	2,57
Réduction de 50 %	¢/kWh	s.o.	1,28

1 5.3.6 Service de maintien de réserve tournante

2 Les tarifs du service de maintien de la réserve tournante reflètent la part des
 3 coûts de la composante puissance de la production associée à la réserve
 4 tournante, qui correspond à 1 000 MW. Le Transporteur obtient cette réserve
 5 des centrales du Producteur.

6 Les tarifs applicables au service de maintien de réserve tournante pour
 7 l'année 2005 sont établis conformément à la méthode présentée au tableau
 8 12 suivant.

9 Tableau 12 – Tarifs du service de maintien de réserve tournante

		Tarifs existants	Méthode d'établissement des tarifs proposés	Tarifs proposés
Réserve tournante		M\$ 49,7		145,0 *
Besoins de transport		MW 35 570		34 465
Tarif annuel ferme	\$/kW/an	1,40	Puissance réactive / Besoins de transport = 145,0 M\$ / 34 465 MW x 1 000 =	4,21
Tarif mensuel ferme	\$/kW/mois	0,12	Tarif annuel / 12 mois = 4,21 \$/kW/an / 12 mois =	0,35
Tarif mensuel non ferme	\$/kW/mois	0,12	Tarif annuel / 12 mois = 4,21 \$/kW/an / 12 mois =	0,35
Tarif hebdomadaire ferme	\$/MW/sem.	26,87	Tarif annuel / 52 semaines x 1 000 = 4,21 \$/kW/an / 52 semaines x 1 000 =	80,96
Tarif hebdomadaire non ferme	\$/MW/sem.	26,87	Tarif annuel / 52 semaines x 1 000 = 4,21 \$/kW/an / 52 semaines x 1 000 =	80,96
Tarif quotidien ferme	\$/MW/jour	5,37	Tarif an. / 52 sem. / 5 jrs x 1 000 = 4,21 \$/kW/an / 52 sem. / 5 jrs x 1 000 =	16,19
Tarif quotidien non ferme	\$/MW/jour	3,83	Tarif annuel / 365 jours x 1 000 = 4,21 \$/kW/an / 365 jours x 1 000 =	11,53
Tarif horaire non ferme	\$/MW/heure	0,16	Tarif quotidien / 24 heures x 1 000 = 4,21 \$/kW/jour / 24 heures x 1 000 =	0,48

10 * Le montant de la puissance réactive est établi en fonction du prix de production de
 11 7,5 ¢/kWh par rapport au prix de 2,79 ¢/kWh réduit du taux de pertes, soit 2,57 ¢/kWh, tel
 12 qu'il a été approuvé par la Régie dans la demande de l'année 2001.

1 **5.3.7 Service de maintien de réserve arrêtée**

2 Les tarifs du service de maintien de la réserve arrêtée reflètent la part des coûts
3 de la composante puissance de la production associée à la réserve arrêtée. Le
4 Transporteur doit garder une réserve supplémentaire correspondant à la moitié
5 de sa deuxième plus grande éventualité (1/2 x 1 000 MW), laquelle est fournie
6 par le Producteur. La réserve d'exploitation totale de 1 500 MW est disponible à
7 l'intérieur de 30 minutes. Les tarifs applicables au service de maintien de
8 réserve arrêtée pour l'année 2005 sont établis comme présenté au tableau 13.

9 **Tableau 13 – Tarifs du service de maintien de réserve arrêtée**

		Tarifs existants		Méthode d'établissement des tarifs proposés	Tarifs proposés
Réserve arrêtée		M\$	24,8		72,5 *
Besoins de transport		MW	35 570		34 465
Tarif	annuel ferme	\$/kW/an	0,70	Puissance réactive / Besoins de transport = 72,5 M\$ / 34 465 MW x 1 000 =	2,10
Tarif	mensuel ferme	\$/kW/mois	0,06	Tarif annuel / 12 mois = 2,10 \$/kW/an / 12 mois =	0,18
Tarif	mensuel non ferme	\$/kW/mois	0,06	Tarif annuel / 12 mois = 2,10 \$/kW/an / 12 mois =	0,18
Tarif	hebdomadaire ferme	\$/MW/sem.	13,43	Tarif annuel / 52 semaines x 1 000 = 2,10 \$/kW/an / 52 semaines x 1 000 =	40,38
Tarif	hebdomadaire non ferme	\$/MW/sem.	13,43	Tarif annuel / 52 semaines x 1 000 = 2,10 \$/kW/an / 52 semaines x 1 000 =	40,38
Tarif	quotidien ferme	\$/MW/jour	2,69	Tarif an. / 52 sem. / 5 jrs x 1 000 = 2,10 \$/kW/an / 52 sem. / 5 jrs x 1 000 =	8,08
Tarif	quotidien non ferme	\$/MW/jour	1,91	Tarif annuel / 365 jours x 1 000 = 2,10 \$/kW/an / 365 jours x 1 000 =	5,75
Tarif	horaire non ferme	\$/MW/heure	0,08	Tarif quotidien / 24 heures x 1 000 = 5,75 \$/kW/jour / 24 heures x 1 000 =	0,24

10 * Le montant de la puissance réactive est établi en fonction du prix de production de
11 7,5 ¢/kWh par rapport au prix de 2,79 ¢/kWh réduit du taux de pertes, soit 2,57 ¢/kWh, tel
12 qu'il a été approuvé par la Régie dans la demande de l'année 2001.

1 **6 AJOUTS AU RÉSEAU DE TRANSPORT**

2 **6.1 Allocation maximale pour les ajouts au réseau de transport**

3 Dans la décision D-2002-95, la Régie a accepté la proposition du Transporteur
4 de limiter le montant qui peut être intégré à la base de tarification à titre d'ajout
5 au réseau de transport réalisé pour répondre aux besoins de la clientèle des
6 services de point à point. Le paiement du tarif de transport assure au client
7 l'accès au réseau, incluant les coûts d'intégration au réseau jusqu'à
8 concurrence du montant maximal prévu.

9 Lorsque des ajouts au réseau sont requis pour alimenter la clientèle du
10 Distributeur dans le cadre du service d'alimentation de la charge locale, le
11 Transporteur est responsable des travaux sur le réseau et par la suite, de
12 l'entretien et de l'exploitation des nouveaux équipements. Le coût des ajouts
13 est assumé par le Transporteur jusqu'à concurrence de l'allocation maximale
14 pour les ajouts au réseau de transport.

15 Cette façon de procéder permet d'assurer la neutralité tarifaire pour le reste de
16 la clientèle lors de raccordement de clients au réseau de transport.

17 Selon la méthode en vigueur, le montant maximal que le Transporteur peut
18 assumer pour les ajouts au réseau de transport correspond à la valeur
19 actualisée du tarif de transport annuel pour une période de 20 ans, en
20 considérant des frais d'entretien et d'exploitation de même que la taxe sur le
21 capital et la taxe sur les services publics (TSP) applicables. L'excédent de ce
22 montant maximal est assumé par le client des services de transport pour
23 lequel l'ajout au réseau est réalisé.

- 1 Le Transporteur propose de réviser le montant actuel de 522 \$/kW établit aux
- 2 fins de l'allocation maximale lors de la demande tarifaire de l'année 2001. Le
- 3 montant de la nouvelle allocation maximale est fixé à 560 \$/kW, tel qu'il appert
- 4 du Tableau 14 suivant. Ce montant est établi en tenant compte des
- 5 paramètres financiers applicables conformément à la décision D-2005-63 et
- 6 du tarif de transport annuel proposé pour l'année 2005.

- 7 De plus amples renseignements concernant les modifications proposées pour
- 8 les ajouts au réseau sont présentés respectivement aux pièces HQT-2,
- 9 Document 1 et HQT-5, Document 1.

1 Tableau 14 – Allocation maximale pour les ajouts au réseau

Investissement (\$/kW)	560 ⇐	<i>Allocation maximale pour les ajouts au réseau</i>
Taux du capital prospectif	6,80%	
Entretien et exploitation	1,4%	
Taxe sur le capital		
	2005	0,60%
	2006	0,53%
	2007	0,49%
	2008	0,36%
	2009	0,29%
Taxe sur les services publics (TSP)	0,55%	
Nombre d'années	20	

Année	Amortis. (\$)	Amortis. cumulé (\$)	Actif net (\$)	Coût du financement (\$)	Entretien et exploitation (\$)	Taxe sur le capital (\$)	Taxe sur les services publics (\$)	Coût annuel (\$/kW)
2005	21	21	539	38	8	3	3	72,90
2006	21	42	517	37	8	3	3	71,47
2007	22	64	495	35	8	2	3	70,25
2008	23	87	473	34	8	2	3	68,56
2009	23	111	449	32	8	1	2	67,16
2010	24	135	425	31	8	1	2	66,07
2011	25	160	400	29	8	1	2	64,94
2012	26	185	375	27	8	1	2	63,78
2013	26	212	348	25	8	1	2	62,59
2014	27	239	321	24	8	1	2	61,36
2015	28	267	293	22	8	1	2	60,09
2016	29	296	264	20	8	1	1	58,78
2017	30	325	234	18	8	1	1	57,44
2018	31	356	204	16	8	1	1	56,05
2019	32	387	172	14	8	0	1	54,62
2020	32	420	140	12	8	0	1	53,15
2021	33	453	106	10	8	0	1	51,64
2022	34	488	72	7	8	0	0	50,08
2023	35	523	37	5	8	0	0	48,47
2024	37	560	0	2	8	0	0	46,82
SOMME	560	-	-	437				1 206
VAN								679

1 6.2 Contribution maximale pour les postes de départ

2 Le Transporteur propose de reconduire les montants des contributions
3 maximales pour les postes de départ actuellement prévues aux *Tarifs et*
4 *conditions* en y ajoutant les deux modifications suivantes :

- 5 • les montants applicables aux centrales appartenant à Hydro-Québec, le
6 Transporteur propose de ne pas considérer les frais d'entretien et
7 d'exploitation de 15 %, puisque dans ce cas, le poste de départ
8 appartient au Transporteur qui en assume les frais d'exploitation et
9 d'entretien ;
- 10 • lorsque deux paliers de transformation sont requis, notamment dans le
11 cas de l'intégration d'éoliennes, le Transporteur propose de doubler la
12 contribution maximale pour le poste de départ afin de tenir compte des
13 coûts plus élevés relatifs aux deux paliers de transformation et au
14 réseau collecteur requis.

15 La contribution maximale du Transporteur pour les postes de départ (dans le
16 cas des centrales qui n'appartiennent pas à Hydro-Québec ainsi que de celles
17 qui lui appartiennent) est présentée au tableau suivant.

18 Tableau 15 – Contribution maximale pour les postes de départ

Tension nominale	Contribution maximale du Transporteur	
	Centrales n'appartenant pas pas à Hydro-Québec	Centrales appartenant à Hydro-Québec
Moins de 44 kV	35 \$/kW	30 \$/kW
Entre 44 kV et 120 kV	55 \$/kW	48 \$/kW
Plus de 120 kV	95 \$/kW	83 \$/kW

* La contribution maximale sera doublée lorsque deux paliers de transformation sont requis.

1 **7 CONCLUSION**

2 Les principes qui ont guidé le Transporteur dans l'établissement des tarifs
3 proposés pour l'année 2005 sont les mêmes que ceux qui ont servi à
4 l'élaboration des tarifs actuellement en vigueur. Par ailleurs, la proposition du
5 Transporteur est conforme aux dispositions de la Loi et aux décisions
6 antérieures de la Régie. De plus, le tarifs de transport qui découlent de cette
7 proposition sont, de l'avis du Transporteur, justes et raisonnables.

8 En effet, les tarifs proposés permettent la récupération de l'ensemble des
9 revenus requis autorisés par la Régie pour l'année 2005 et reflètent la nature
10 et les caractéristiques du réseau du Transporteur. Ces tarifs continuent d'être
11 appropriés à la structure du marché actuelle tout en étant bien adaptés au
12 contexte commercial, réglementaire et légal encadrant le transport d'électricité
13 au Québec.

14 Enfin, le Transporteur demande à la Régie d'approuver, avec application à
15 compter du 1^{er} janvier 2005, l'ensemble des tarifs et conditions des services
16 de transport, incluant la facture de la charge locale, selon les modalités
17 proposées dans la présente demande. Ces tarifs et conditions sont plus
18 amplement détaillés dans la grille des tarifs de transport et le texte des *Tarifs*
19 *et conditions*, déposés respectivement comme pièce HQT-4, Document 2 et
20 HQT-5, Document 3.