

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LA POLITIQUE DE
RABAIS ET LES SERVICES COMPLÉMENTAIRES POUR LES
SERVICES DE TRANSPORT DE POINT À POINT**

(Les annexes de ce rapport sont disponibles sur le site Internet de la Régie
de l'énergie à l'adresse suivante :

http://www.regie-energie.qc.ca/audiences/3549-04_2/mainSuivis3549_2.htm)

**Rapport du groupe de travail
sur la politique de rabais et les services complémentaires
pour les services de transport de point à point**

Participants

Énergie Brookfield Marketing Inc. (ÉBM)
Emera Energy Inc. (EEI)
Green Mountain Power Corporation (GMP)
Hydro-Québec Distribution (HQD)
Hydro-Québec Production (HQP)
La Société d'Énergie du Nouveau-Brunswick (SÉNB)
Newfoundland and Labrador Hydro (NLH)
Ontario Power Generation Inc. (OPG)
Powerex Corp. (PWXSC)
Vermont Public Power Supply Authority (VPPSA)
Hydro-Québec TransÉnergie (le Transporteur)

Afin d'accommoder les participants, le groupe de travail a poursuivi ses travaux en français et en anglais. Certains participants ont informé les membres du groupe de travail que la version anglaise du rapport est la seule qu'ils avaient revue. Une version française a également été préparée, laquelle n'a pas été revue et adoptée par tous les participants.

TABLE DES MATIÈRES

1. CONTEXTE ET MANDAT DU GROUPE DE TRAVAIL	7
2. PARTICIPANTS AU GROUPE DE TRAVAIL ET DESCRIPTION DES TRAVAUX	10
3. POLITIQUES DE RABAIS POUR LES SERVICES DE TRANSPORT DE POINT À POINT	13
3.1 CONTEXTE DE LA POLITIQUE DE RABAIS DU TRANSPORTEUR POUR LES SERVICES DE TRANSPORT DE POINT À POINT	13
3.2 CRITÈRES À RESPECTER	14
3.3 ANALYSE DES PROPOSITIONS DE POLITIQUE DE RABAIS DÉPOSÉES	16
3.3.1 Propositions reposant sur une méthode prescriptive	17
3.3.2 Propositions fondées sur un mécanisme d'encan	25
3.4 POINTS DE CONSENSUS ET DE DIVERGENCE	33
3.5 RECOMMANDATIONS DU GROUPE DE TRAVAIL POUR UNE POLITIQUE DE RABAIS	34
4. SERVICES COMPLÉMENTAIRES POUR LES SERVICES DE TRANSPORT DE POINT À POINT	36
4.1 NATURE DES SERVICES COMPLÉMENTAIRES	36
4.2 APPLICABILITÉ ACTUELLE ET PROPOSÉE	37
4.3 POINTS DE CONSENSUS ET DE DIVERGENCE	38
4.4 RECOMMANDATIONS DU GROUPE DE TRAVAIL POUR LES SERVICES COMPLÉMENTAIRES	44

ANNEXES

1. Liste des clients ayant une convention de service signée le 17 mai 2006, invités par le Transporteur à participer au groupe de travail
2. Compte rendus et annexes des rencontres du groupe de travail
3. Taux d'utilisation mensuels sur trois chemins du Transporteur en 2005
4. Propositions de politique de rabais – grille d'analyse
5. Compilation des gains/pertes potentiels selon les données fournies par les clients
6. Lettres de commentaires des participants au groupe de travail

1. CONTEXTE ET MANDAT DU GROUPE DE TRAVAIL

Dans sa décision D-2006-66, la Régie de l'énergie (la « Régie ») demande à Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») de mettre sur pied un groupe de travail sur la politique de rabais et les services complémentaires pour les services de transport de point à point, en précisant ce qui suit à la page 27 :

« La Régie demande au Transporteur de mettre sur pied un groupe de travail en vue d'analyser l'opportunité et les modalités d'une telle politique de rabais. Les participants à ce groupe sont les utilisateurs actuels et potentiels du service de transport de point à point, et comprennent les affiliés du Transporteur, soit le Producteur et le Distributeur.

Le mandat confié au groupe de travail est d'analyser et revoir au besoin la structure tarifaire des services de point à point, incluant la politique de rabais et les services complémentaires associés au service de point à point. Les objectifs visés sont l'optimisation du réseau et des revenus du Transporteur, dans une perspective d'ouverture du marché. La Régie désire recevoir le rapport de ce groupe de travail d'ici le 31 octobre 2006.

Le groupe de travail se choisira un rapporteur qui aura pour mandat de rédiger le rapport et de rassembler la signature des participants au groupe. Si le rapport n'est pas unanime, il verra à présenter les propositions que les participants désirent soumettre à la Régie.

Le rapport devra répondre aux préoccupations suivantes :

- *l'optimisation du réseau de transport dans une perspective à long terme;*

- *les impacts des propositions à court, moyen et long terme sur l'utilisation du réseau ainsi que sur les revenus du service de point à point.* »¹

Conformément à cette décision, les participants au groupe de travail sont les utilisateurs actuels et potentiels des services de transport de point à point, dont Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (le Producteur ou « HQP ») et de distribution d'électricité (le Distributeur ou « HQD »).

En ce concerne la date de dépôt du rapport, le groupe de travail a transmis une lettre à la Régie le 20 octobre 2006, pour l'informer notamment de ce qui suit :

« Bien que les travaux du groupe de travail progressent rapidement, les courts délais impartis n'ont pas permis de compléter l'analyse de ces propositions et de leurs impacts sur l'utilisation du réseau et sur les revenus du Transporteur. De plus, dans sa décision D-2006-126 du 18 août 2006 et sa lettre du 3 octobre 2006, la Régie a exclu de la demande tarifaire R-3605-2006 en cours les questions relatives à l'applicabilité des services complémentaires aux services de transport de point à point et a indiqué que, à part des prix, toute autre discussion quant aux services complémentaires est référée au groupe de travail. »

Compte tenu de ces circonstances, le groupe de travail avait comme objectif de déposer le rapport à la Régie à la fin de janvier 2007.

Le 31 janvier 2007, le groupe de travail a écrit à la Régie pour aviser celle-ci que les discussions se poursuivaient et que le rapport final du groupe de travail lui serait transmis dans les prochaines semaines.

¹ D-2006-66, page 27, disponible à <http://www.regie-energie.qc.ca/audiences/decisions/D-2006-66.pdf>

Avec l'approbation du groupe de travail, le Transporteur a agi comme rapporteur. Par ailleurs, tel que demandé par la Régie, il a été demandé à tous les participants au groupe de travail d'envoyer une lettre signifiant leur accord avec le rapport final ou si ce n'était pas le cas, les raisons à l'appui de leur désaccord. Les lettres reçues ont été jointes à l'annexe 6 du présent rapport.

2. PARTICIPANTS AU GROUPE DE TRAVAIL ET DESCRIPTION DES TRAVAUX

Le 17 mai 2006, le Transporteur a invité à participer aux travaux de ce groupe de travail, tous les clients ayant une convention de service de point à point signée (liste présentée à l'annexe 1), ainsi que ses affiliés, HQP et HQD. De plus, NLH a demandé de participer à ce groupe de travail puisqu'elle avait soumis une demande de service de transport de point à point à long terme. Alcan a aussi assisté comme observateur à la première rencontre.

Tous les membres qui ont participé à au moins une rencontre, ont reçu un exemplaire de tous les documents soumis à ce groupe de travail.

Le tableau ci-dessous présente la liste des clients participants, ainsi que leur présence aux rencontres du groupe de travail.

Tableau 1 – Participants aux rencontres du groupe de travail

Rencontres	15 juin 2006	13 juil. 2006	30 août 2006	5 oct. 2006	26 oct. 2006 *	13 déc. 2006	15 jan. 2007 *
Participants							
ÉBM	X	X	X	X	X	X	
EEI		X	X				
GMP	X	X					
HQD	X	X	X	X	X	X	
HQP	X	X	X	X	X	X	X
SÉNB		X	X			X	
NLH		X	X	X	X	X	X
OPG	X	X	X	X	X	X	X
PWXSC	X	X	X	X	X	X	
VPPSA	X						
Le Transporteur	X	X	X	X	X	X	X

* Conférence téléphonique

Dès la première rencontre, le Transporteur a proposé que le groupe de travail fonctionne de façon très ouverte. Cette suggestion a été approuvée à l'unanimité. Avec l'invitation à chacune des rencontres, le Transporteur

propose aussi un ordre du jour. Ce dernier est modifié selon les besoins des participants.

Le groupe de travail a confié le rôle de rapporteur officiel au Transporteur. Les versions définitives des documents produits dans le cadre de ce groupe de travail ont été affichées sur le site OASIS du Transporteur. À partir de la deuxième rencontre et à l'issue de celle-ci, le Transporteur fait un tour de table afin d'évaluer la satisfaction des participants en ce qui a trait au contenu, au déroulement et au climat de chacune des réunions. Cette évaluation toujours très positive est consignée à la fin des comptes rendus.

En mai 2006, le Transporteur prévoyait quatre rencontres. Lors de la quatrième rencontre, il a été décidé à l'unanimité, de rédiger une lettre à la Régie de l'énergie pour l'informer que la date de dépôt d'un rapport du groupe de travail prévue pour la fin octobre 2006 ne serait pas respectée. Les participants ont estimé qu'avec l'ampleur des travaux qui restaient à réaliser, un dépôt à la fin janvier 2007 serait plus réaliste. Par la suite, en janvier 2007, étant donné que les discussions se poursuivaient, le groupe de travail a avisé la Régie que le rapport final lui serait transmis dans les prochaines semaines.

Les comptes rendus et les annexes de chacune de ces rencontres sont joints par ordre chronologique à l'annexe 2 de ce rapport. Le tableau qui suit présente les dates des rencontres du groupe de travail, avec pour chacune d'elles une brève description des principaux thèmes qui ont été abordés.

Tableau 2 – Rencontres du groupe de travail et thèmes abordés

Dates des rencontres	Thèmes abordés
1 ^{ère} rencontre : le 15 juin 2006	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fonctionnement du groupe de travail et adoption du calendrier des rencontres 2. Nomination d'un rapporteur 3. Présentation par le Transporteur de la politique de rabais proposée dans le dossier R-3549-2004 – Phase 2 et élaboration des critères à respecter 4. Commentaires des participants sur la politique de rabais proposée 5. Présentation par le Transporteur des services complémentaires associés aux services de transport de point à point 6. Commentaires des participants sur les services complémentaires associés aux services de transport de point à point.
2 ^e rencontre : le 13 juillet 2006	<ol style="list-style-type: none"> 1. Politique de rabais : propositions des participants (OPG et PWXSC) 2. Commentaires du Transporteur et des participants sur les propositions sur la politique de rabais. 3. Commentaires du Transporteur et des participants sur les propositions concernant les services complémentaires.
3 ^e rencontre : le 30 août 2006	<ol style="list-style-type: none"> 1. Services complémentaires et décision D-2006-126 de la Régie du 18 août 2006 2. Étude des grilles d'analyse des propositions sur la politique de rabais commentées et remplies par les participants : <ol style="list-style-type: none"> 2.1 Proposition du Transporteur 2.2 Proposition d'OPG 2.3 Proposition de POWEREX
4 ^e rencontre : le 5 octobre 2006	<ol style="list-style-type: none"> 1. Services complémentaires : présentation du Transporteur et discussions 2. Propositions concernant la politique de rabais : <ol style="list-style-type: none"> 2.1 Proposition d'ÉBM 2.2 Taux d'utilisation mensuels de trois chemins en 2005 2.3 Analyse par tous des cinq propositions déposées 3. Proposition de table des matières du rapport pour la Régie 4. Échéancier : lettre de report à la Régie
5 ^e rencontre (conférence téléphonique) : le 26 octobre 2006	Discussion de la proposition F de politique de rabais du Transporteur
6 ^e rencontre : le 13 décembre 2006	Commentaires sur les principales sections de la version préliminaire du rapport à la Régie, discussion sur un projet pilote et demande de données des clients pour supporter un projet pilote
7 ^e rencontre (conférence téléphonique) : 15 janvier 2007	Commentaires sur la version préliminaire du rapport à la Régie et discussions additionnelles sur un projet pilote ²
Fin des travaux du groupe de travail : le 15 mars 2007	Dépôt du rapport final du groupe de travail à la Régie

² Le 30 janvier 2007, le Transporteur a transmis aux participants au groupe de travail une estimation de l'impact d'un projet pilote sur les revenus de point à point. Cette estimation a été réalisée à partir des données reçues des clients.

3. POLITIQUES DE RABAIS POUR LES SERVICES DE TRANSPORT DE POINT À POINT

3.1 Contexte de la politique de rabais du Transporteur pour les services de transport de point à point

Historique des rabais pour les services de transport de point à point

Antérieurement, le Transporteur a adopté les mesures suivantes concernant la politique de rabais pour les services de transport de point à point :

- 1997 à 2001 :
 - Le Transporteur applique la politique de rabais de l'ordonnance 888 de la FERC
- Décision D-2002-95 (le 30 avril 2002) relative à la demande R-3401-98 :
 - La Régie rejette les modifications proposées à la politique de rabais basées sur les écarts de prix entre les marchés voisins et différenciés par interconnexion (selon FERC 888-A)
 - La Régie ordonne l'application d'un rabais de 25 % sur tous les services de transport de point à point à court terme (de mai 2002 à janvier 2003).
- Décision D-2003-02 (le 10 janvier 2003) relative à la demande R-3401-98 :
 - Politique transitoire : rabais de 25 % sur le tarif horaire hors pointe durant un an (de janvier 2003 à janvier 2004).
- Demande R-3549-2004 – Phase 2 :
 - Bilan de la politique transitoire : l'octroi à l'avance d'un rabais fixe de 25 % sur tous les chemins n'a pas permis d'atteindre les objectifs visés, puisque la majorité des transactions avec rabais auraient été faites même sans rabais (transactions opportunistes)
 - Suite à la demande de la Régie, dépôt d'une politique de rabais variables à posteriori en fonction des prix de marché et des frais de transport applicables sur les réseaux voisins.
- Décision D-2006-66 (le 18 avril 2006) relative à la demande R-3549-2004 – Phase 2 :

- La Régie n'a approuvé aucune politique de rabais et a ordonné la mise en place d'un groupe de travail composé des utilisateurs actuels et potentiels des services de transport de point à point.

Taux d'utilisation mensuels des réservations des services de transport de point à point (pointe et hors pointe)

Dans le but d'appuyer ses travaux, le groupe de travail a convenu que le Transporteur produirait les taux d'utilisation mensuels pour l'année 2005, pour les périodes définies par le NERC comme étant en périodes de pointe et hors pointe de trois de ses chemins les plus utilisés, soit HQT-MASS, HQT-NE et OTTO-HQT.

L'annexe 3 fournit ces renseignements, lesquels montrent les capacités disponibles pour des transactions additionnelles durant les périodes de pointe et hors pointe.

3.2 Critères à respecter

Lors de la première rencontre, le Transporteur a proposé des critères devant encadrer l'analyse et l'évaluation de la viabilité des propositions à venir sur la politique de rabais. Au fil des discussions, ces critères ont été établis comme suit par les participants au groupe de travail :

1. **Faisabilité réglementaire** : conformité à la *Loi sur la Régie de l'énergie* et aux décisions antérieures de la Régie : accès non discriminatoire au réseau de transport, transparence et équité.
2. **Optimisation** : les revenus générés par l'utilisation du réseau du Transporteur devraient être optimisés. Afin de respecter l'équité envers tous ses clients et ainsi que pour favoriser la baisse de tous les tarifs de transport, la politique de rabais du Transporteur doit minimiser les transactions opportunistes, c'est-à-dire celles qui auraient été effectuées même en l'absence de rabais, et elle doit également couvrir les coûts de

développement et de gestion d'une telle politique de rabais. La politique de rabais ne doit pas entraîner une hausse du tarif de transport payé par HQD pour alimenter la charge locale.

3. **Faisabilité** : l'implantation et la gestion de la politique de rabais par le Transporteur devraient se réaliser avec des délais et des coûts raisonnables, tout en étant facilement opérationnelles pour les clients.

Seul le critère de l'uniformité territoriale évoqué dans le cadre du critère de faisabilité réglementaire n'a pas fait l'unanimité chez les participants. Le Transporteur a informé les participants, que la *Loi sur la Régie de l'énergie*, article 49, premier alinéa, onzième paragraphe, stipule que la Régie doit « *maintenir, sous réserve d'un décret du gouvernement à l'effet contraire, l'uniformité territoriale de la tarification sur l'ensemble du réseau de transport d'électricité* ».

L'un des plus grands défis dans l'évaluation des propositions consistera à vérifier que le critère de minimisation des transactions opportunistes est respecté et que l'offre de rabais n'est pas discriminatoire. Le point de vue des participants diffère sur l'interprétation et l'atteinte de ces deux objectifs, et donc sur les moyens à prendre pour minimiser l'impact sur la charge locale.

Certains participants, dont ÉBM, PWXSC, SÉNB et OPG, favorisent des rabais tarifaires spécifiques uniquement pour le transit de passage (« wheel-through »). Ils font valoir qu'une telle proposition n'est pas discriminatoire puisque tous les clients ayant une convention de service de transport, y compris HQP, peuvent profiter d'une telle politique de rabais puisqu'ils connaissent à l'avance les règles qui s'appliquent. Ils font aussi valoir que selon eux, c'est le seul mécanisme qui peut attirer de nouveaux clients hors Québec au sein du réseau du Transporteur, tout en atténuant l'impact des réservations opportunistes.

L'analyse des propositions sur la politique de rabais doit être faite en ayant à l'esprit les préoccupations émises par la Régie, soit « *l'optimisation du réseau de transport dans une perspective à long terme* » et « *les impacts des propositions à court, moyen et long terme sur l'utilisation du réseau, ainsi que sur les revenus du service point à point.* »

3.3 Analyse des propositions de politique de rabais déposées

Six propositions sur la politique de rabais (désignées A à F) ont été déposées, trois d'entre elles ont été proposées par le Transporteur, une par ÉBM, une par OPG et une autre par PWXSC. Ces propositions ont toutes fait l'objet d'une présentation au groupe de travail suivie d'une discussion. Trois de ces propositions reposent sur une méthode prescriptive pour déterminer le rabais applicable (propositions A, B et D), et les trois autres reposent sur un mécanisme d'encan (propositions C, E et F). À l'annexe 4, le tableau Grille d'analyse, résume en quoi, la dernière version de chacune de ces propositions répond aux critères émis précédemment. Également, le groupe de travail a accepté de discuter d'un projet pilote découlant de la proposition D, appelée D-révisée.

La présentation ci-dessous de ces propositions a été faite en fonction de ces deux catégories. Chacune des propositions sur la politique de rabais est d'abord décrite puis suit un résumé des commentaires de certains participants sur la façon dont la proposition respecte ou non les critères définis plus haut.

À titre d'observation générale concernant l'optimisation de son réseau, HQD estime que toute politique de rabais qui serait appliquée par le Transporteur doit avoir pour effet d'accroître ses revenus de service de transport de point à point, et par conséquent, ne doit pas contribuer à augmenter le tarif de transport pour la charge locale.

Il importe de noter que les commentaires sur le critère de la faisabilité d'implantation et opérationnelle se sont limités à des aspects qualitatifs pour le moment. Ils n'entrent pas dans le détail des modalités d'implantation, de gestion et d'exploitation dans la mise en œuvre de chacune de ces politiques de rabais.

3.3.1 Propositions reposant sur une méthode prescriptive

Proposition A (méthode prescriptive)

La proposition initiale du Transporteur a été présentée dès la première rencontre. Il s'agit de la même proposition sur la politique de rabais qui avait été proposée à la Régie dans sa requête tarifaire R-3549-2004 – Phase 2. Selon cette proposition, le rabais est déterminé a posteriori en fonction de la différence de prix des marchés limitrophes pour les heures où aura eu lieu la transaction, et ce, seulement pour les périodes hors pointe telles que définies par le NERC. Certains intervenants avaient critiqué cette proposition. La Régie n'a pas statué sur cette proposition dans sa décision D-2006-66, mais elle a plutôt ordonné au Transporteur de mettre en place ce groupe de travail en vue d'analyser l'opportunité et les modalités d'une politique de rabais.

Commentaires sur la proposition A

Selon le Transporteur, cette proposition de rabais offert à tous les clients variant en fonction de l'heure et du chemin, est la meilleure en ce qui concerne la minimisation des transactions opportunistes, puisqu'elle démontre que sans ce rabais sur le tarif de transport, cette transaction n'aurait pas eu lieu.

Certains participants conviennent que cette proposition protège les revenus prévus du Transporteur. Cependant, tous les participants ont indiqué qu'ils

préfèrent connaître a priori le rabais applicable, afin de déterminer avec plus de précisions le bénéfice qu'ils peuvent tirer de leurs transactions potentielles.

ÉBM, PWXSC, OPG et NLH sont d'avis que cette proposition ne présente pas suffisamment d'incitatifs pour effectuer des transactions additionnelles, puisque le niveau du rabais ne serait pas connu lors de la prise de décision de faire une transaction ou non. C'est en quelque sorte une police d'assurance qui limite les pertes potentielles lorsque les écarts de prix anticipés entre les marchés sont faibles.

NLH est d'avis que l'implantation de cette proposition serait très lourde, puisque sa complexité pourrait créer des malentendus et exiger beaucoup de temps pour la conciliation de la facture de transport, ce qui pourrait entraîner des dépenses supplémentaires qui n'inciteraient pas de nouvelles participations.

Compte tenu du volume de données à traiter, les participants du groupe de travail prévoient que cette proposition impliquerait des coûts de développement et de gestion appréciables.

Proposition B (méthode prescriptive)

OPG a initialement proposé une politique de rabais prédéfinis qui seraient offerts en fonction du moment de la réservation déposée par le client et en fonction de l'atteinte de certains seuils de réservation prédéterminés sur certains chemins et pour certains services. Par conséquent, si les réservations sur un chemin n'ont pas atteint un seuil prédéterminé à certaines périodes préétablies, une partie de la capacité excédentaire serait offerte à un rabais prédéfini. Bien que ce type de rabais puisse être offert à tous les utilisateurs, le problème de la protection des revenus actuels serait réduit si le rabais ne s'appliquait qu'aux réservations de transit de passage.

Dans la mesure où le concept de rabais destiné seulement aux utilisateurs de transit de passage n'est pas acceptable et où la protection de revenus actuels est jugée essentielle, OPG a par la suite déposé une version révisée de cette proposition qui pourrait s'appliquer à toutes les formes de transit. La version révisée de cette proposition consiste à offrir un rabais à prix fixe, sans excéder un maximum établi au préalable (par exemple : tarif minimum de 2 \$/MW/heure pour couvrir les coûts de développement et de gestion). Ce rabais ne serait offert que durant certaines périodes et sur des chemins particuliers qui par le passé affichaient un taux d'utilisation faible (soit du point de vue de OPG, moins de 50 %), ce qui minimiserait les pertes de revenus obtenus historiquement. Pour ces périodes et ces chemins, chaque jour, une heure après l'heure permise pour les réservations fermes quotidiennes du lendemain, le Transporteur indiquerait sur OASIS les blocs de puissance disponibles et les rabais qui s'y rattachent.

Commentaires sur la proposition B

OPG suggère que sa proposition initiale, si elle était appliquée seulement au transit de passage, serait une façon viable d'accroître l'utilisation du réseau de transport et par conséquent, les revenus du Transporteur. Par ailleurs, elle reconnaît que la tâche de déterminer les périodes et les seuils auxquels les rabais sont accordés, ainsi que l'ampleur de ces rabais, serait considérable. La solution de rechange suggérée, offerte uniquement après le délai permis pour les réservations fermes quotidiennes du lendemain, a été proposée en présumant qu'il ne serait pas possible d'établir différents tarifs pour les transits de passage et les transits d'exportation. En supposant que cette hypothèse soit vraie, OPG croit que la seule façon d'empêcher les transactions opportunistes est d'offrir un rabais « de dernière minute » pour les chemins sous-utilisés. De cette manière, les utilisateurs habituels auraient déjà fait leurs réservations.

ÉBM croit pour sa part que cette dernière proposition est plus intéressante que la proposition A, puisqu'elle est fondée sur l'attrait ponctuel qu'exerce le produit sur les participants.

Le Transporteur considère qu'en vertu de cette proposition, il ne pourra atteindre les revenus prévus, puisque la plus grande part de ceux-ci sont à court terme et proviennent des réservations horaires, lesquelles sont effectuées en grande partie après l'échéance proposée. Le Transporteur croit qu'il est très peu probable que les revenus additionnels générés lors des journées avec offre de rabais (c'est-à-dire, celles avec atteinte du seuil de revenus quotidien) compensent les revenus non générés à tarif régulier lors des journées qui elles n'atteindraient pas leur seuil de revenus. Ainsi, si on reprend l'exemple de l'application d'un rabais fixe de 6,33 \$/MW/heure équivalent à un tarif de 2 \$/MW/heure, il faudrait que pour chaque MW non vendu à 8,33 \$/MW/heure, le Transporteur vende plus de 4 MW avec ce rabais (soit quatre fois plus), pour espérer atteindre son seuil annuel de revenus. La question qui se pose est liée à l'existence d'un marché potentiel pour créer dans le réseau du Transporteur des réservations supplémentaires suffisantes pour compenser les pertes de revenus sur les réservations existantes.

De plus, le Transporteur croit que l'octroi d'un rabais, qui ne serait disponible qu'après l'heure limite pour déposer une réservation pour le lendemain, diminue l'efficacité du système de programmation des activités dans le réseau, puisqu'il incite les clients à repousser leurs réservations afin de bénéficier des rabais, ce qui accroît le nombre de réservations de dernière minute à être traitées en temps réel. De plus, les tâches quotidiennes d'établissement, d'affichage et de facturation des rabais impliquent une lourdeur administrative et des coûts de gestion plus importants que ceux envisageables avec les autres propositions. Finalement, avec la solution de

rechange proposée, le seuil d'un taux d'utilisation de 50 % suggéré par OPG est beaucoup trop élevé. Si cette proposition est considérée par la Régie, les rabais ne doivent alors être offerts que lorsque les taux historiques d'utilisation de 10 % à 15 % n'ont pas été atteints.

HQP estime que cette proposition est discriminatoire puisqu'elle exclut tous les producteurs localisés à l'intérieur du réseau de transport du Transporteur et qu'elle ne respecte pas non plus le principe d'uniformité territoriale de la tarification du transport de l'électricité au Québec. De plus, cette proposition n'offre aucune garantie visant à optimiser les revenus du Transporteur.

NLH est d'avis que cette approche s'adresse davantage à un marché mature où la rareté motiverait les participants à se faire concurrence pour profiter des capacités résiduelles de transport disponibles sur un chemin précis et une période de temps déterminée. Les conditions actuelles du marché sont telles que les participants préféreraient attendre de plus grands rabais pour faire une réservation de transport. Un tel processus requerrait des modifications majeures au logiciel soutenant la plate-forme actuelle d'OASIS.

Le Transporteur confirme que cette proposition nécessite d'importantes modifications à son système OASIS et exige par conséquent des coûts additionnels d'implantation.

Proposition D (méthode prescriptive)

La deuxième proposition du Transporteur est celle prévue au tarif pro forma de la FERC selon l'ordonnance 888. Avec cette proposition, le Transporteur peut offrir des rabais sur ses services de transport point à point, pourvu qu'il offre le même rabais autant à ses affiliés qu'à tous les clients admissibles sur un même chemin. Tous les renseignements relatifs à ces rabais doivent être affichés sur le site OASIS du Transporteur, comme l'exige la section 37 de

cette décision de la FERC. De plus, les rabais offerts aux affiliés doivent être offerts d'une façon qui ne peut être indûment discriminatoire. Cette politique de rabais a été appliquée par le Transporteur à la suite de l'ouverture du réseau au transit de gros en 1997. Cependant, dans sa décision D-2002-95 d'avril 2002, la Régie a refusé une modification proposée par le Transporteur, modification conforme à la mise à jour de la politique de rabais prévue au tarif pro forma de la FERC, sur le motif que celle-ci contrevenait au principe de l'uniformité territoriale des tarifs de transport d'électricité prévu à la *Loi sur la Régie de l'énergie*, article 49, premier alinéa, onzième paragraphe, et qu'une politique de rabais devait être transparente envers tous ses clients actuels et potentiels.

Commentaires sur la proposition D

Selon le Transporteur, la politique de rabais du tarif pro forma de la FERC est non discriminatoire et facile à gérer. De plus, selon lui, elle permet de minimiser le nombre de transactions opportunistes en donnant la latitude voulue au Transporteur pour établir des rabais applicables à tous en fonction des conditions de marché. Dans le cadre d'une telle politique de rabais, le Transporteur peut également s'assurer de maintenir et d'optimiser ses revenus.

Tous les participants considèrent que pour que la proposition D soit une option acceptable au niveau de l'implantation d'un essai d'une politique de rabais, il faut que les critères indiqués à la section 3.2 du présent rapport soient rencontrés et que les règles de gestion relatives au mode de fixation des rabais soient approuvées au préalable par la Régie, afin de préciser la marge de manœuvre dont dispose le Transporteur.

Selon HQP, le Transporteur doit envisager sérieusement l'offre de deux types de rabais, un qui s'appliquerait aux réservations en pointe, et un autre aux

réservations hors pointe. Afin de maintenir le niveau de revenus requis par le Transporteur, le niveau des rabais devrait être tel qu'il créerait un incitatif financier significatif pour tous les clients.

NLH croit que la force de cette proposition est sa simplicité. Le système OASIS semble être capable de la gérer et la réconciliation des factures resterait plutôt simple. La Régie doit autoriser les éléments déclencheurs de tels rabais pour faire en sorte que le Transporteur n'ait pas un niveau discrétionnaire trop élevé dans l'application de ces rabais. Des évaluations et des vérifications annuelles devront être possibles afin de mesurer si leur application est adéquate. Des paramètres clairement définis devront être connus à l'avance de tous les clients potentiels. De plus, toujours selon NLH, cette politique de rabais pourrait être introduite comme projet pilote afin de minimiser tout impact économique défavorable. Cependant, pour être efficaces, ces rabais doivent être offerts sur tous les services à court terme (en périodes de pointe et hors pointe, horaires, quotidiens, hebdomadaires et mensuels). Ces prix réduits doivent aussi être concurrentiels avec ceux des transporteurs voisins. Plus de détails sur la façon dont ces rabais seraient établis par le Transporteur sont requis.

Afin d'évaluer la faisabilité d'une telle politique de rabais, le Transporteur a proposé au groupe de travail un mécanisme selon lequel, pendant les périodes où le taux historique d'utilisation d'une interconnexion était inférieur à un certain pourcentage des capacités de transport disponibles (ATC), par exemple 20 %, un rabais serait offert sur le tarif horaire pour les périodes hors pointe de ces interconnexions (c'est-à-dire qu'un rabais, par exemple de 4 \$/MW/heure, serait appliqué sur le tarif horaire hors pointe pour les interconnexions qui ont eu un taux d'utilisation inférieur à 20 % des capacités de transport disponibles) et ce rabais serait affiché sur OASIS. Les priorités déterminées dans le tarif pro forma de la FERC pour les rabais tarifaires

seront appliquées (c'est-à-dire que la demande pour un service à prix plus élevé aura priorité sur celui avec un rabais tarifaire et dans les cas de réduction ou d'interruption de services, les réservations à prix plus élevé auront priorité sur les réservations avec rabais tarifaires³). Même si ÉBM n'était pas d'accord à priori avec une méthode prescriptive et qu'il aurait favorisé un mécanisme d'encan, il accepte de se joindre à la majorité et de considérer les avantages d'un projet pilote de trois mois.

Toutefois, certains participants, regroupés dans une Coalition suite à la dernière rencontre du groupe de travail, ont suggéré une méthode alternative et proposé une alternative dans laquelle le rabais offert serait de 6 \$/MW/heure pour une utilisation historique inférieure à 20 % et un rabais de 4 \$/MW/heure quant l'utilisation historique de l'interconnexion serait entre 20 % et 40 %. Après réception de la méthode alternative proposée par la Coalition, le Transporteur a effectué certains calculs afin d'évaluer les gains ou pertes potentielles du projet pilote proposé. Le résultat de cette estimation est présenté ci-dessous.

Impact possible d'un projet pilote de trois mois (proposition D révisée)

Les Tableaux A et B de l'Annexe 5 présentent une compilation de l'impact net possible sur les revenus de point à point provenant de certains participants au groupe de travail, d'un rabais de 4 \$/MW/heure durant les périodes de pointe et hors pointe pendant une période de 3 mois en 2006 (avril, mai et octobre). Le Transporteur a demandé aux participants de fournir des données à partir de leur propre expérience, de l'accroissement potentiel de leurs réservations avec un tel rabais de 4 \$/MW/heure. ÉBM, HQP, OPG, PWXSC et SÉNB ont fourni un estimé de l'augmentation potentielle de leurs réservations en appliquant le rabais de 4 \$/MW/heure pendant cette période. En résumé, sur

³ Les règles de priorisation sont décrites aux articles 14.1 et 14.7 du tarif pro forma de la FERC (ordonnance 888, décision finale, CFR 18, parties 35 et 385, et ordonnance 888-A, CFR 18, partie 35.

la base uniquement de l'impact possible des réservations par les participants ayant fourni un estimé, un rabais de 4 \$/MW/heure appliqué pendant toutes les heures de pointe et hors pointe pour trois mois en 2006 aurait causé une réduction dans les revenus de point à point estimée à 4,5 \$ millions (Tableau A), alors que les mêmes rabais appliqués uniquement durant les périodes hors pointe auraient causé une réduction de revenus estimée à 0,4 \$ million (Tableau B). Cette analyse est toutefois incomplète, puisqu'elle ne tient pas compte de réservations additionnelles pouvant provenir de clients ne participant pas au groupe de travail et qui seraient attirés par les rabais, le cas échéant.

À partir des données fournies par les participants, il n'est pas possible d'extrapoler les pertes estimées pour un rabais de 6 \$/MW/heure durant les périodes hors pointe quant l'utilisation de la capacité disponible était inférieure à 20 %, en plus d'un rabais de 4 \$/MW/heure quant l'utilisation de la capacité disponible était entre 20 % et 40 %, puisqu'un seul client a fourni des données sur les réservations potentielles additionnelles avec un rabais de 6 \$/MW/heure et que de plus ces données n'étaient pas différenciées selon le niveau d'utilisation des interconnexions à différentes périodes. Aucune donnée n'est disponible pour estimer l'impact à long terme de ce mécanisme de rabais.

3.3.2 Propositions fondées sur un mécanisme d'encan

Proposition C (mécanisme d'encan)

La proposition de PWXSC repose sur un projet pilote d'une durée d'un an comportant un mécanisme de vente à l'encan offert uniquement aux clients désirant effectuer du transit de passage. La proposition comporte un prix plancher (exemple : 1 \$/MW/heure ou 2 \$/MW/heure) pour couvrir les coûts de développement et de gestion d'une telle politique de rabais. Plus précisément,

PWXSC propose que, selon le type de service offert (horaire, quotidien, hebdomadaire, mensuel), le Transporteur offre celui-ci à l'encan à une période qui précède celle où le service serait offert. Pour le service ferme quotidien par exemple, l'encan aurait lieu la journée précédant celle où le service serait utilisé. L'encan ne serait pas appliqué aux périodes de très grandes utilisations, comme lors des pointes estivales.

Commentaires sur la proposition C

Selon le Transporteur, cette proposition est discriminatoire dans la mesure où elle exclut tous les producteurs situés au Québec; de plus, elle ne respecte pas le principe d'uniformité territoriale. Aussi, cette proposition n'offre aucune garantie d'optimisation des revenus du Transporteur, et donc, elle pourrait avoir des conséquences sur le tarif de transport payé par HQD pour alimenter la charge locale.

Certains participants considèrent que cette proposition n'est pas discriminatoire puisque tous les clients potentiels seront traités de la même façon, dont HQP, qui serait en mesure de participer à l'encan de la même façon que tous les autres. De plus, certains participants estiment que les revenus additionnels générés par cette politique de rabais atténueraient l'effet discriminatoire à l'égard des producteurs locaux en contribuant à diminuer les tarifs que le Transporteur leur facturerait l'année suivante.

HQP considère cette proposition comme discriminatoire puisqu'elle exclut tous les producteurs situés au Québec et qu'elle ne respecte pas le principe d'uniformité territoriale des tarifs de transport de l'électricité au Québec. De plus, dans les cas où les capacités de transport disponibles ne permettent pas de répondre à la demande, aucune réduction de service ne doit être faite sur une réservation faite à plein tarif au bénéfice d'une autre qui serait effectuée à tarif réduit (avec rabais). À cet égard, les dispositions standard du tarif pro

forma de la FERC concernant la priorité des services à plein tarif devraient s'appliquer à n'importe quelle politique de rabais. Finalement, HQP croit que l'argument de l'atténuation de l'effet discriminatoire soulevé par certains participants est hautement hypothétique, n'est pas étayé et que, dans tous les cas, elle ne contribuerait pas à faire disparaître la nature discriminatoire de la proposition.

Selon NLH, la nature concurrentielle d'un mécanisme d'encan est telle que les prix tendront à augmenter avec la proximité des délais de réalisation des réservations, dans la mesure où l'effet de rareté contribuera à motiver les acheteurs. En théorie, le risque d'une attitude attentiste, que peuvent créer d'autres formes d'encan, s'en trouve réduit. Avec cette proposition, la tâche de réconciliation de la facturation peut être réduite. Cependant, le logiciel requis pour sa mise en œuvre nécessitera d'importants travaux de développement.

Le Transporteur confirme que toute forme d'encan en temps réel nécessitera des efforts importants dans la conception et l'implantation informatique du mécanisme d'encan afin de le rendre compatible avec les processus de réservations et de programmation sur OASIS.

Proposition E (mécanisme d'encan)

Dans le cadre des travaux du groupe de travail, ÉBM a déposé une proposition reposant sur le concept de droits d'option. En vertu de cette proposition, le Transporteur détermine une quantité en TWh par an ou en pourcentage des capacités de transit disponibles, qu'il compte vendre à l'encan au moins un mois avant la période où ils pourraient être réservés, et ce, pour tous ses services de court terme. Le Transporteur tiendrait cet encan électronique par le biais de son site OASIS (modalités à préciser, mais l'approche de prix d'équilibre est favorisée par ÉBM, puisqu'elle est consistante selon ÉBM avec les pratiques de l'industrie) pour des droits

d'option sur le service ferme quotidien (convertible au quotidien, à l'hebdomadaire ou mensuel ferme ou à l'horaire non ferme) pour les transits de point à point de passage seulement, pour une période définie (préférence pour une période d'un an comme incitatif afin d'attirer de nouveaux clients) et valide pour toutes les interconnexions (selon leur disponibilité). Ce mécanisme d'encan ne serait offert qu'aux clients qui souhaitent effectuer des transits de passage entre deux interconnexions, afin de préserver les revenus de point à point.

Les offres d'achat retenues par le Transporteur pourraient être utilisées par les clients participants selon les règles habituelles de gestion et de priorité conformes à celles du tarif pro forma de la FERC. Chaque mois, le Transporteur ne facturerait à ses clients que les droits d'option utilisés pendant ledit mois. La valeur des droits d'option non utilisés par les clients leur serait facturée à la fin de la période couverte par la vente à l'encan.

Commentaires sur la proposition E

ÉBM estime que cette proposition n'est pas discriminatoire puisque les producteurs québécois n'en sont pas exclus et qu'ils bénéficieraient des mêmes règles de jeu, avec l'entière liberté de décider du montant de leurs offres. Par ailleurs, la protection des revenus des services point à point sera assurée, tant que les taux d'utilisation des transits de passage augmenteront. Cette situation correspondrait fidèlement à la façon dont les participants au marché évaluent les services de transport et elle offrira un incitatif suffisant pour attirer de nouveaux clients. Les revenus additionnels générés par cette politique de rabais ont un impact positif sur la facture de la charge locale selon ÉBM. Cette proposition de politique de rabais est aussi conforme au principe d'uniformité tarifaire, puisqu'elle serait appliquée aux services sur tout le territoire et que les règles pourraient être connues à l'avance par tous les clients éventuels.

Selon le Transporteur, cette proposition est discriminatoire, puisqu'elle exclut tous les producteurs situés au Québec. De plus, elle ne respecte pas non plus le principe d'uniformité territoriale et elle n'offre aucune garantie de revenus minimaux au Transporteur. En ce qui concerne la mise en œuvre d'une telle proposition, il importe de mentionner que le site OASIS du Transporteur n'a jamais été conçu pour prendre en charge un tel mécanisme de vente à l'encan, et que d'importants travaux informatiques seraient nécessaires pour offrir ce service et pour l'intégrer de façon transparente et le rendre compatible avec les mécanismes actuels de programmation et de facturation d'OASIS.

Selon NHL, cette proposition pourrait accroître l'utilisation du réseau de transport. Cependant, les particularités du mécanisme d'encan, dont celle de pouvoir échanger les droits d'option contre n'importe quel service de transport à court terme, doivent être définies et approuvées par la Régie. La plateforme électronique pour un tel service existe déjà et la conciliation des factures resterait assez simple. Cette proposition pourrait être testée sous forme de projet pilote, mais le mécanisme d'encan devrait avant tout être mieux défini, afin de mettre en place une méthode adéquate de fixation des prix. Si l'objectif est de diversifier le bassin de clients du Transporteur, le défi dans ce cas provient du fait que, contrairement au processus de détermination du prix d'équilibre selon lequel les demandeurs (charge) et les offreurs (producteurs) se font concurrence dans l'envoi d'un signal de prix servant à établir le prix définitif, ce type de vente aux encan est unilatéral et ne comprend qu'un seul agent important pouvant faire monter le prix des droits d'option. Même si cette proposition est très prometteuse, elle comprend un grand nombre de variables qui peuvent la rendre largement inefficace.

OPG ne considère pas que cette proposition est discriminatoire puisque le service pour le transit de passage est un produit différent qui pourrait être offert à tous les clients au moyen de ce mécanisme de vente à l'encan, y

compris HQP. Par ailleurs, OPG croit que cette proposition est la seule qui permet à la fois d'attirer de nouveaux clients et de respecter le second critère du Transporteur, soit de minimiser les réservations opportunistes. Aussi, selon OPG, puisque ce nouveau produit pourrait être acheté par n'importe quel client exportant à partir du réseau de transport du Transporteur, il ne comporte aucun effet discriminatoire devant être atténué.

HQP estime que cette proposition est discriminatoire puisqu'elle exclut tous les producteurs situés au Québec et qu'elle ne respecte pas le principe d'uniformité territoriale des tarifs de transport de l'électricité au Québec. De plus, dans les cas où les capacités de transit disponibles ne permettent pas de répondre à la demande, aucune réduction de service ne doit être faite sur une réservation à plein tarif au bénéfice d'une autre qui serait effectuée à tarif réduit (avec rabais). Finalement, HQP croit que l'argument de l'atténuation de l'effet discriminatoire soulevé par certains participants est hautement hypothétique, n'est pas étayé et que dans tous les cas, elle ne contribuerait pas faire disparaître la nature discriminatoire de la proposition, dans la mesure où elle ne s'appliquerait qu'aux transits de passage seulement.

Proposition F (mécanisme d'encan)

La proposition précédente d'ÉBM a inspiré la troisième proposition du Transporteur. Celle-ci consiste en une vente à l'encan semestrielle comprenant deux rondes de soumission ouvertes à tous ses clients, où pour les heures et périodes à faible utilisation de ces chemins, périodes prédéterminées par le Transporteur, celui-ci définirait un seuil de revenus à gagner qui serait fonction de la moyenne des revenus générés lors des dernières années pour ces heures précises pour des réservations des services de transport de point à point horaires non fermes. Lors de la première ronde, tous les clients seraient invités à faire une offre pour acheter des droits d'option d'un nombre de MW-heures au prix qu'ils sont prêts à payer. Les

enchères ne seraient valides que si la valeur totale des offres est égale ou supérieure au seuil préétabli, auquel cas on procéderait à la deuxième ronde. Lors de celle-ci, tous les participants doivent refaire ou confirmer leur offre d'achat (la quantité) et ce, au prix le plus élevé retenu à la première ronde. Encore une fois, l'encan ne serait valide que si la somme des offres d'achat est égale ou supérieure au seuil de revenus préétabli.

Commentaires sur la proposition F

Selon le Transporteur, cette proposition serait non discriminatoire, respecterait l'uniformité territoriale, optimiserait l'utilisation de ses chemins et de ses revenus, et serait relativement facile à implanter et à exploiter. Elle permet aussi de garantir à HQD qu'elle n'assumerait aucune hausse tarifaire pour l'alimentation de la charge locale.

Certains participants, notamment ÉBM, OPG et PWXSC, ont signalé que la principale faiblesse de cette proposition réside dans le fait que les résultats de la vente à l'encan dépendraient largement des offres d'achat d'un seul participant, soit HQP. En effet, pour que l'encan semestriel atteigne le seuil prévu de revenus, HQP doit offrir d'acheter à un prix adéquat d'importantes quantités de droits d'option. Ceux-ci ont donc proposé une variante restreinte de cette proposition qui ne s'appliquerait qu'aux transits de passage. Ils ont aussi proposé que l'encan ne comporte qu'une seule ronde pour laquelle les droits d'option seraient octroyés aux acheteurs au prix qu'ils ont offert si le seuil de revenus est atteint, ou encore, à un prix de compensation qui serait fonction de la dernière offre d'achat acceptée (au prix le plus bas) selon les pratiques des territoires environnants en vigueur sur les marchés de l'énergie, des capacités de transit et des services complémentaires. ÉBM, OPG, PWXSC et NLH préfèrent également que les droits d'option soient valides pour des services quotidiens fermes, mais qu'ils puissent être convertis en réservations fermes quotidiennes, hebdomadaires ou mensuelles ou en

réservations de services horaires non fermes. OPG précise en outre que si les droits d'option ne sont valables que pour les services quotidiens non fermes, ils n'auront alors que très peu de valeur.

NLH est d'avis que cette proposition soulève essentiellement les mêmes difficultés que la proposition E. La façon dont la vente à l'encan sera conçue revêt une importance cruciale. Sur quel type de prix l'encan doit-il s'appuyer : un prix d'équilibre, un prix moyen, le prix offert par l'acheteur ? NLH ne croit pas en la nécessité d'appliquer un seuil si des périodes d'interdiction pré-autorisées non admissibles sont adoptées, surtout si les revenus des services de transport point à point à court terme ne représentent qu'une petite fraction de l'ensemble des revenus du Transporteur. Même si cette proposition est très prometteuse, elle comprend un grand nombre de variables qui peuvent avoir un impact considérable sur son efficacité.

Du point de vue du Transporteur, la variante ne portant que sur les transits de passage va à l'encontre du critère de faisabilité réglementaire, à l'instar des propositions B, C et E. En effet, elle ne s'appliquerait qu'à un nouveau type de service devant être créé, soit le service de transit de passage, qui n'est pas défini comme tel dans le tarif pro forma de la FERC, ni dans les *Tarifs et conditions du service de transport d'Hydro-Québec*. En outre, cette proposition ne permettrait pas de garantir le maintien des revenus pour les services de transport point à point puisqu'elle ne permettrait pas d'obtenir un prix supérieur à zéro, sauf pour les quelques heures dans l'année où l'utilisation des interconnexions s'établirait à près de 100 %.

HQP ne partage pas l'opinion émise par ÉBM, OPG et PWXSC et estime que leur contre-proposition est discriminatoire du fait qu'elle exclut tous les producteurs situés au Québec et qu'elle ne respect pas le principe de l'uniformité territoriale des tarifs de transport au Québec. En outre, dans les cas où la capacité de transfert disponible ne permet pas de répondre

à la demande, aucune réduction des transactions ne doit avantager une réservation de service faite à tarif réduit aux dépens d'une réservation de service faite à un tarif plus élevé.

3.4 Points de consensus et de divergence

Après étude des six propositions, tous les participants au groupe de travail sont tombés d'accord sur les *consensus* suivants :

- L'analyse des données déposées par le Transporteur sur les taux d'utilisation mensuels de trois de ses interconnexions en 2005 indique qu'il est possible d'effectuer des transactions additionnelles, particulièrement en périodes hors pointe.
- Les participants sont d'accord sur le fait que la proposition D, avec approbation préalable par la Régie des règles de gestion sur la façon dont seront administrés les rabais par le Transporteur est la meilleure approche pour mettre à l'essai une politique de rabais. Les règles approuvées assureront que la Régie ne délègue pas à un tiers, soit le Transporteur, l'autorité qui lui est donnée par la loi sur la Régie de l'énergie d'établir les tarifs de transport appliqués par le Transporteur.
- Si les critères identifiés par le groupe de travail sont respectés, un projet pilote d'au moins trois mois pourrait être effectué pour étudier l'impact de toute politique de rabais, et il devrait avoir lieu au mieux avant la mise en service de la nouvelle interconnexion de 1 250 MW entre le Québec et l'Ontario qui est prévue en 2009. En effet, il est à prévoir que cette nouvelle interconnexion accroîtra de façon substantielle les transactions de passage entre l'Ontario et les États américains de New York et de la Nouvelle-Angleterre, ce qui rendra les volumes historiques des réservations inutiles pour l'établissement de seuils futurs de revenus. Cependant, l'écart attribuable à la mise en

service de la nouvelle interconnexion se résorbera de lui-même avec les années.

- Un prix minimum serait nécessaire pour couvrir les frais de développement et de gestion du projet pilote et réduire au minimum l'impact éventuel sur le tarif pour l'alimentation de la charge locale.
- Toutes les modalités d'une politique de rabais doivent être mises à la disposition de tous les clients sur OASIS et des délais raisonnables doivent être alloués pour y répondre.

Les points de *divergence* ont trait principalement aux éléments suivants :

- Appliquer la politique de rabais aux réservations de passage uniquement ou non et son caractère discriminatoire ou non à l'égard des producteurs situés au Québec;
- La possibilité que pour un service identique sur un même chemin, des prix différents soient offerts aux utilisateurs et la relation entre la priorité d'un service et le prix payé pour l'obtenir.
- Les conséquences d'une politique de rabais sur l'optimisation des revenus du Transporteur, les retombées sur le tarif de transport payé par HQD pour l'alimentation de la charge locale et l'élimination des transactions opportunistes.

3.5 Recommandations du groupe de travail pour une politique de rabais

Après des discussions laborieuses, et à partir des données fournies par les participants, aucun projet pilote n'a recueilli l'accord unanime des participants au groupe de travail.

Le Transporteur croit qu'un tel projet pilote ne satisferait pas les critères acceptés par les participants au groupe de travail et, plus spécifiquement, qu'il

n'optimiserait pas les revenus des services de transport de point à point à partir d'une prévision d'utilisation accrue du réseau à un prix moindre qui compenserait au moins la perte de revenus provenant des réservations opportunistes (i.e. les réservations faites à prix moindre en raison d'un rabais et qui auraient été faites de toutes façons à un prix sans rabais).

Toutefois, en tant que membres de la Coalition, ÉBM, EEI, NLH, OPG, PWXSC et SÉNB, supportent la réalisation d'un projet pilote de trois mois, afin de mieux évaluer une politique de rabais et fournir des données concrètes qui ne sont pas actuellement disponibles selon ces participants, tel que l'impact de différents rabais significatifs par rapport aux tarifs du Transporteur.

En conséquence, aucune recommandation unanime ne ressort du groupe de travail pour une politique de rabais qui réponde aux critères établis par les participants.

HQD tient à rappeler que toute politique de rabais appliquée par le Transporteur doit avoir pour effet d'accroître les revenus des services de transport de point à point et ne doit donc pas augmenter le tarif de transport pour la charge locale.

4. SERVICES COMPLÉMENTAIRES POUR LES SERVICES DE TRANSPORT DE POINT À POINT

4.1 Nature des services complémentaires

- Les services complémentaires sont essentiels pour assurer la fiabilité du réseau.
- À l'exception de la gestion du réseau, les services complémentaires sont fournis par des groupes de production situés dans la zone de réglage et sous le contrôle opérationnel du Transporteur (réglage de tension, de fréquence, réserve tournante et arrêtée).
- Le Transporteur a la responsabilité d'assurer la concordance entre les réceptions et les livraisons des clients (écarts de réception et écarts de livraison).
- La tarification approuvée par la Régie pour les services complémentaires est de type timbre-poste.
- Les fournisseurs de service complémentaire ont le droit de bénéficier du tarif approuvé par la Régie pour la fourniture des services complémentaires.

4.2 Applicabilité actuelle et proposée

Tableau 3 – Application actuelle

	Tarif horaire (\$/MW/heure)	Réservations applicables	Fournisseur	
			Transporteur	Tiers ou client
Gestion réseau	Inclus	Toutes	Exclusif	Non
Réglage de tension	0,04	Toutes	Exclusif	Non
Réglage de fréquence	0,04	Celles qui alimentent une charge dans la zone de réglage du Transporteur	Offert	Le client doit faire la preuve qu'il a acquis ou obtenu le service d'une source située dans la zone de réglage.*
Réserve tournante	0,16		Offert	
Réserve arrêtée	0,08		Offert	
Écart de réception	+ = 37,50 - = 112,50		Offert	
Écart de livraison	+ = 112,50 - = 37,50		Offert	
* La capacité disponible pour fournir ces services doit être identifiée et sous le contrôle opérationnel du Transporteur.				

**Tableau 4 – Application proposée par le Transporteur
(Demande R-3605-2006)**

	Tarif horaire (\$/MW/heure)	Réservations applicables	Fournisseur	
			Transporteur	Tiers ou client
Gestion réseau	Selon la demande du Transporteur dans le prochain dossier tarifaire à être déposé à la Régie.	Toutes	Exclusif	Non
Réglage de tension		Toutes	Exclusif	Non
Réglage de fréquence		<u>Toutes</u>	Offert	Le client doit faire la preuve qu'il a acquis ou obtenu le service d'une source située dans la zone de réglage.*
Réserve tournante		<u>Toutes</u>	Offert	
Réserve arrêtée		<u>Toutes</u>	Offert	
Écart de réception		<u>Celles dont la source est située dans la zone de réglage</u>	Offert	
Écart de livraison		Charge dans la zone de réglage	Offert	
* La capacité disponible pour fournir ces services doit être identifiée et sous le contrôle opérationnel du Transporteur				

4.3 Points de consensus et de divergence

Dans le cadre des travaux du groupe de travail, le Transporteur a effectué deux présentations, la première portait sur la définition et l'applicabilité actuelle et proposée par le Transporteur pour chacun des services complémentaires requis et la seconde portait sur la nature des services complémentaires et leur rôle pour maintenir le transit sur le réseau du Transporteur.

La présentation technique destinée aux membres du groupe de travail explique les caractéristiques techniques et conceptuelles particulières au réseau de transport d'Hydro-Québec. Comme le système du Transporteur n'a

pas de liens synchrones avec les autres réseaux nord-américains, il doit maintenir son propre service de réserve pour assurer sa stabilité, ne pouvant compter sur les autres réseaux pour la lui garantir. Des planificateurs de réseau du Transporteur ont expliqué aux participants au groupe de travail qu'il est donc nécessaire que les installations de production situées à l'intérieur du réseau du Transporteur offrent des services de réglage de fréquence, de maintien de réserve tournante et de maintien de réserve arrêtée. Selon le Transporteur, l'offre de ces services par les installations de production qui ne sont pas comprises dans la base tarifaire du Transporteur n'est possible que par une baisse de la puissance que ces installations de production peuvent vendre, ce qui entraîne aussi une production hydroélectrique sous-optimale. Le réglage fréquence-puissance impose des contraintes aux centrales désignées pour effectuer le suivi de la charge, ce qui les oblige à s'écarter d'une production optimale et à maintenir en permanence les réserves nécessaires. Le Transporteur doit se procurer auprès de ces installations de production les services complémentaires requis pour se conformer aux exigences de fiabilité du NERC et du NPCC. Des discussions qui suivirent ces présentations, les points suivants ont été retenus :

Les points de *consensus* sont les suivants :

- Certains participants reconnaissent le bien-fondé de certains aspects techniques et commerciaux actuels concernant l'applicabilité actuelle et proposée des services de gestion du réseau, de réglage de la tension, d'écart de livraison et d'écart de réception.
- Certains participants conviennent que les services de réglage de fréquence et de réserve d'exploitation (tournante ou arrêtée) sont nécessaires pour transporter leur transit sur le réseau interconnecté du Transporteur, compte tenu de la nature particulière de ce réseau, qui est isolé d'un point de vue électrique de tous les réseaux de transport

voisins à l'extérieur du réseau du Québec et qui, en conséquence, doit maintenir en permanence sa propre fréquence et ses réserves et qui ne bénéficie pas, comme les autres réseaux électriquement synchrones, des services de ses réseaux voisins.

NLH a indiqué que la fréquence du Transporteur est unique. Dans le reste de la région de l'Interconnexion de l'Est, les transits de passage sont facturés uniquement pour les deux services complémentaires suivants : la gestion du réseau et le maintien de la tension. Le réseau du Transporteur n'a pas de liens synchrones avec les systèmes voisins en dehors du Québec et le réglage de fréquence repose exclusivement sur l'inertie et les régulateurs qui lui sont propres. NLH convient que, de par la nature non synchrone du réseau, le transit de passage forme un ensemble de deux transactions distinctes, l'une étant la consommation et l'autre la source. Bien qu'il soit possible de lier les deux par contrat, la transaction physique exige l'utilisation de la régulation et des réserves locales.

Cependant, les *points de divergence* suivants ont été soulevés par quelques uns des participants :

- Réserves d'exploitation – Services de réserve tournante et de réserve arrêtée : ÉBM considère que les réservations de transit de passage n'ont aucune incidence sur le niveau de réserves nécessaires pour répondre aux normes de fiabilité, et qu'il appartient au Transporteur de faire la preuve de l'augmentation du coût des services qui est attribuable aux services de transit de passage avant de demander un changement aux pratiques commerciales actuelles. D'après ÉBM, ce sujet a déjà fait l'objet d'une décision rendue par la Régie, décision D-2006-66, page 29, et il questionne le mandat du groupe de travail compte tenu de cette décision. Par ailleurs, à son avis, et en se basant sur les pratiques dans d'autres juridictions, il considère que ces

services ne devraient pas être facturés à la clientèle de transit de passage. En outre, ÉBM s'interroge sur la motivation d'une telle requête, sachant que les pratiques existantes sont en cours depuis bientôt dix ans.

- Écart de réception. Selon ÉBM, les déséquilibres d'énergie entre les réseaux sont toujours la conséquence de facteurs d'exploitation, et non à des facteurs commerciaux, et sont habituellement compensés en nature entre les exploitants de réseaux voisins. De plus, le centre de contrôle d'ÉBM est situé dans un édifice séparé et le personnel commercial n'est informé de telles situations qu'après le fait. Par conséquent, pour ÉBM, une telle proposition serait discriminatoire, et ÉBM propose de maintenir la pratique existante du solde d'échanges involontaires d'énergie à la journée, avec un même profil selon les heures de pointe ou les heures hors pointe, ou de fixer un taux de règlement du déficit énergétique de 75 \$/MWh, que ce soit pour le solde positif ou négatif, et ce dans un esprit d'équité.
- PWXSC ne croit pas que la proposition du Transporteur sur les services complémentaires soit comparable au tarif pro forma de la FERC selon lequel les services de programmation et de contrôle des mouvements d'énergie, de gestion de réseau, de fourniture de puissance réactive et de réglage de tension doivent être achetés à un Transporteur par tous les utilisateurs du réseau de transport et qui prévoit que les pertes peuvent être assumées ou auto-approvisionnées par les utilisateurs du réseau de transport. Les autres services complémentaires s'appliquent seulement aux distributeurs et aux producteurs. Les services de réglage fréquence-puissance et les services de réserves d'exploitation (réserves tournante et arrêtée) sont utilisés par les distributeurs, et le service de correction du déséquilibre est fourni par le Transporteur aux producteurs et aux distributeurs.

- OPG et PWXSC déclarent qu'ils doutent que la proposition de services complémentaires du Transporteur, résumée dans le Tableau 4, soit conforme au tarif pro forma de la FERC, alors que la tarification actuelle des services complémentaires d'Hydro-Québec TransÉnergie résumée dans le Tableau 3, y répond. Bien qu'elle reconnaisse les aspects uniques du réseau du Transporteur, OPG ajoute que les services fournis par l'entremise des services complémentaires aux clients des transits de passage, comparés à ceux qu'elle fournit à sa charge locale, sont analogues aux services fournis par d'autres transporteurs en conformité avec le tarif pro forma de la FERC. Puisque la compatibilité avec la FERC constitue un élément important des *Tarifs et conditions*, OPG considère comme insuffisante la justification de cet écart à ce moment-ci.
- PWXSC souligne en outre que si le Transporteur peut montrer la valeur de sa proposition du point de vue de l'origine des coûts, cela signifie que ladite proposition consiste en fait à traiter les clients des exportations selon les mêmes principes que sa charge locale. Le fait que les clients des exportations (lorsqu'elles font partie d'une transaction de transit de passage) doivent payer pour les services complémentaires associés à l'alimentation de la charge locale (p. ex., le réglage de fréquence, la réserve tournante, la réserve arrêtée), signifie, pour le service de transport, que le Transporteur doit soutenir la partie exportation pour l'heure où la partie importation subirait des coupures. Dans le cas où la capacité de production sous le contrôle du Transporteur ne suffirait pas à alimenter à la fois les clients des exportations et la charge locale, il faudrait procéder à des coupures au prorata des services fournis tant aux clients des exportations qu'à la charge locale. Pour PWXSC, le Transporteur a clairement établi que sa proposition sur les services complémentaires n'accordait pas aux clients des exportations les mêmes priorité et niveaux de service qu'à la

charge locale pour des services complémentaires similaires. Selon PWXSC, la proposition du Transporteur est manifestement discriminatoire car, pour les mêmes services complémentaires, elle applique les mêmes tarifs aux clients des exportations qu'à la charge locale, tout en assurant des niveaux de service différents. Selon PWXSC, le Transporteur prévoit, en cas de situation exceptionnelle, couper les clients des exportations bien avant les clients locaux, même si les deux clientèles payent pour les mêmes services complémentaires afin de raffermir leurs programmes de livraisons.

- EEI n'est pas d'accord pour ajouter trois services complémentaires aux transactions non liées à la charge locale sur le réseau du Transporteur, ni pour ajouter aux transactions de point à point des services complémentaires autres que ceux prescrits à l'annexe «Gestion du réseau» (Annexe 1) et à l'annexe «Réglage de tension» (Annexe 2) du tarif pro forma de la FERC. Le Québec a sans doute un réseau électriquement isolé de par ses interconnexions, mais le Texas également. Toutefois, d'après EEI, le Texas se conforme aux normes de la FERC qui stipulent que le réglage de fréquence et les réserves d'exploitation sont des services liés à la charge et non à la production.
- SÉNB a fermement manifesté son désaccord avec la proposition demandant que les réservations de transit de passage soient facturées pour les services de réserve requis sur le réseau du Transporteur. SÉNB convient de la nature unique du réseau du Québec, mais croit que les participants du Québec reconnaissent également les qualités particulières du réseau du Nouveau-Brunswick qui n'applique aucune tarification des services de réserve aux transits de passage.

4.4. Recommandations du groupe de travail pour les services complémentaires

Le groupe de travail est parvenu à un consensus sur les aspects techniques et sur les aspects commerciaux actuels de deux services complémentaires : la gestion du réseau et le réglage de la tension.

Les participants s'entendent pour considérer que les cinq autres services, à savoir le réglage de la fréquence, les réserves d'exploitation telles que les réserves tournante et arrêtée, l'écart de réception et l'écart de livraison, sont attendus de tous les transporteurs et constituent des conditions préalables à leur participation au réseau de l'interconnexion du Transporteur.

Cependant, ÉBM diverge d'opinion quant à l'applicabilité des cinq autres services tels qu'ils sont proposés par le Transporteur, puisque c'est déjà couvert par les conditions tarifaires actuelles et le manque d'arguments invoqués pour justifier un changement aux pratiques commerciales actuelles à ce sujet. De plus, ÉBM est également en désaccord avec le Transporteur qui indique que, même si la fourniture de services complémentaires ne génère pas de coûts additionnels pour un MW additionnel transporté sur le réseau, chacun doit, selon la méthode du timbre-poste, partager les coûts de fourniture de ces services complémentaires, qui ne doivent pas incomber uniquement à la charge locale du Transporteur.

Le Transporteur est d'avis que chaque utilisateur du réseau de transport doit partager le coût de fourniture des services complémentaires qui sont requis pour la fiabilité du réseau, même s'il pourrait ne pas y avoir de coût additionnel pour l'utilisation du réseau par un tel utilisateur. La méthodologie timbre-poste pour la tarification des services complémentaires est basée sur des coûts moyens pour les services de point à point et non sur des coûts marginaux et la récupération des coûts suppose que chaque réservation se voit imputer sa

part des coûts. Avec la hausse anticipée de réservations point à point de court et de long terme sur le réseau pour les années futures, ce sujet peut très rapidement devenir un enjeu important .

Le tableau suivant résume les points de consensus, ainsi que les points devant être clarifiés ultérieurement.

Tableau 5 - Résumé concernant les services complémentaires

Services complémentaires	Consensus	À clarifier
Gestion réseau Réglage de tension	Les participants s'entendent sur tous les aspects techniques et les aspects commerciaux actuels. Ces services doivent être maintenus tels quels.	
Réglage de fréquence Réserve tournante Réserve arrêtée Écart de livraison	Les participants acceptent que ces services sont attendus et qu'ils constituent des conditions préalables pour participer au réseau interconnecté, étant donné la nature particulière du réseau du Transporteur, qui est électriquement isolé des réseaux de transport voisins à l'extérieur du réseau du Québec. Cependant, EBM, EEI, SÉNB, OPG et PWXSC croient que l'applicabilité actuelle des services complémentaires, tels que décrits dans le Tableau 3, devrait être maintenue.	Selon le tarif pro forma de la FERC, ces services sont fournis à la charge locale et aux producteurs, par le Transporteur, et aucun coût additionnel n'est facturé pour les services de point à point.
Écart de réception	Les participants sont d'accord pour que ce service s'applique à toutes les réservations de point à point.	EBM devrait être traité de façon similaire à un réseau de transport voisin, et non en négociant en électricité.