

# DÉCISION

QUÉBEC

## RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2006-66 | R-3549-2004 | 18 avril 2006

### PRÉSENTS :

M<sup>e</sup> Benoît Pepin, LL.M.  
M. François Tanguay  
M. Richard Carrier, B.Sc. (Écon.), M.A. (Écon.)  
Régisseurs

Hydro-Québec  
Demanderesse

et

Intervenants dont les noms apparaissent à la page suivante  
Intervenants

Décision sur la Phase 2 : répartition du coût de service,  
tarifs et conditions de service

*Demande relative à la modification des conditions des  
services de transport d'Hydro-Québec*

D-2006-66, R-3549-2004, 2006 04 18

2

### Intervenants :

- Association coopérative d'économie familiale de Québec (ACEF de Québec);
- Association de l'industrie électrique du Québec (AIEQ);
- Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AOQIE/CIHQ);
- Brascan Énergie Marketing Inc. (BEMMI);
- Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI);
- Option consommateurs (OC);
- Ontario Power Generation (OPG);
- Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ);
- Union des consommateurs (UC);
- Union des municipalités du Québec (UMQ).

Régie de l'énergie

DOSSIER: R-3649-2007

DÉPOSÉE EN AUDIENCE

Date: 13 DÉCEMBRE 2007

Pièces n°: B-71

## TABLE DES MATIÈRES

1	INTRODUCTION.....	4
2	SUJVIS DE LA PHASE 1.....	5
2.1	Règlementation inclusive et performance du transporteur.....	5
2.2	Procédure accélérée d'examen des plaintes.....	6
3	RÉPARTITION DES COÛTS.....	7
3.1	Répartition des coûts par location.....	8
3.2	Répartition des coûts par composante.....	13
3.3	Répartition des coûts par service.....	18
4	TARIFS.....	22
4.1	Tarif de long terme.....	22
4.2	Tarifs de court terme.....	24
4.3	Politique de rabais.....	25
5	SERVICES COMPLÉMENTAIRES.....	28
5.1	Services de Réglage de tension et de maintien des réserves tournante et arrêtée.....	28
5.2	Service de Réglage de fréquence.....	31
5.3	Services de Compensation d'écart de livraison et de réception.....	32
5.4	Application aux services de transport de point à point.....	33
5.5	Services complémentaires pour la charge locale.....	34
6	CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ.....	34
6.1	Ajouts au réseau.....	35
6.2	Priorités d'utilisation des interconnexions.....	43
6.3	Énergie d'urgence.....	46
6.4	Convention de service de transport de point à point.....	48
6.5	Autres.....	48
7	RÉTRACTIVITÉ.....	49
7.1	Rétractivité des tarifs des services de transport d'électricité.....	49
7.2	Rétractivité des tarifs des services complémentaires.....	50
7.3	Rétractivité des Conditions de services de transport d'électricité.....	51
8	ARTICLE 75.....	52
	ANNEXE A – Politique accélérée d'examen des plaintes.....	55
	ANNEXE B – Tarifs des services de transport.....	57
	ANNEXE C – Tarifs des services complémentaires.....	59
	ANNEXE D – Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec.....	61

## 1. INTRODUCTION

Le 30 septembre 2004, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) en vertu des articles 31, 32, 48, 49, 50, 51 et 164.1 de la Loi sur la Régie de l'énergie (la Loi) une demande relative à la modification de ses tarifs et conditions de service. La Régie procède à l'étude du dossier tarifaire 2005 du Transporteur en deux phases.

Le 31 mars 2005, la Régie rend la décision D-2005-50, relative à la Phase 1 du dossier, portant sur la détermination du revenu requis du Transporteur pour l'année tarifaire 2005. Le 15 avril 2005, la Régie émet sa décision finale D-2005-63 sur le revenu requis.

Le 23 juin 2005, le Transporteur dépose une demande amendée ainsi que la preuve concernant la Phase 2 de son dossier tarifaire 2005. Les conclusions recherchées sont les suivantes :

« **ACCUEILLIR** la présente demande révisée portant sur la Phase 2 de la cause tarifaire 2005 du Transporteur; »

**RECEVOIR** le rapport final du Transporteur sur sa politique transitoire de rabais pour la période du 15 janvier 2003 au 14 janvier 2004 déposé auprès de la Régie comme pièce **HQT-2, Document 3;**

**APPROUVER** la procédure accélérée d'examen des plaintes du Transporteur déposée auprès de la Régie comme pièce **HQT-2, Document 4;**

**APPROUVER** la méthode de répartition du coût du service de transport utilisée par le Transporteur ainsi que les résultats présentés en preuve, à la section **HQT-3, pour les fins d'établissement des tarifs des services de transport pour l'année tarifaire 2005;**

**MODIFIER** les tarifs de transport d'électricité du Transporteur applicables à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2005 tels que présentés à la section **HQT-4** de la preuve de façon à ce qu'ils génèrent des revenus de 2 591,0 M\$, pour permettre de rembourser le coût total de la prestation du service, incluant l'attribution du taux de rendement autorisé;

**APPROUVER** les conditions des services de transport telles que proposées en vertu des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec déposés en preuve auprès de la Régie comme pièce HQT-5, Document 3;

**AUTORISER** le Transporteur à appliquer les tarifs de transport et les conditions des services de transport d'Hydro-Québec résultant de la décision à être rendue sur la présente demande révisée de façon rétroactive, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2005. »

Le 11 juillet 2005, le Transporteur dépose la pièce révisée HQT-2, document 4, relative à la procédure accélérée d'examen des plaintes. Ce même jour, la Régie demande au Transporteur de déposer au dossier pour examen une politique de rabais selon les critères énoncés dans sa preuve. Le 10 août 2005, le Transporteur dépose une telle politique comme pièce HQT-2, document 5.

Le 14 octobre 2005, le Transporteur révisé certaines pièces de sa preuve<sup>2</sup>. Puis, la Régie reporte au 18 octobre 2005 le dépôt des preuves des intervenants.

L'audience se déroule sur 11 jours, du 14 au 30 novembre 2005. Les 28, 29 et 30 novembre sont consacrés aux argumentations des parties et à la réplique du Transporteur. La Régie entreprend son délibéré le 30 novembre 2005.

## 2. SUIVIS DE LA PHASE 1

### 2.1 RÉGLEMENTATION INCIATIVE ET PERFORMANCE DU TRANSPORTEUR

Dans la décision D-2005-50 relative à la Phase 1, la Régie s'exprime sur l'étude de la réglementation incitative pour le Transporteur.

« La Régie considère enfin que la mise en place d'une réglementation incitative est une étape importante de l'évolution de la réglementation. Elle accepte la proposition de mettre sur pied un groupe de travail sur l'élaboration d'un régime de réglementation incitative du Transporteur. Ce groupe de travail produira son rapport à la Régie à la fin de l'année 2005. Puisque la Régie poursuit l'objectif d'examiner la question sur un horizon plus court que le

<sup>2</sup> Pièces HQT-5, document 3, HQT-2, documents 1, 4, 2 et 5, HQT-3, documents 2 à 6 et HQT-4, documents 1 et 2.

*Transporteur, elle demande à ce dernier de soumettre un plan de travail et les modalités de fonctionnement de ce groupe de travail lors de la Phase 2 du présent dossier. Elle encourage le Transporteur à continuer dans cette voie de collaboration avec les intervenants afin de se donner les meilleures chances de mettre en place un outil de réglementation approprié, qui permette de créer un régime incitatif fonctionnel et durable.*

*La Régie souligne que ce groupe de travail ne doit pas se limiter au seul examen de la détermination du rendement à l'actionnaire. Son examen peut englober l'ensemble des incitatifs portant sur la gestion, les dépenses d'opération, les investissements et le rendement. » (page 8)*

Le Transporteur réitère, en Phase 2, qu'il déposera à la fin de 2005 un rapport présentant le résultat de ses réflexions et qu'il proposera alors un plan de travail à la Régie et aux intervenants, de même que les modalités de fonctionnement d'un groupe de travail constitué à cette fin. À l'audience, la Régie prend acte de la disponibilité du Transporteur, en début 2006, à rencontrer les intervenants en vue d'initier les travaux d'un tel groupe de travail. Le 6 janvier 2006, le Transporteur dépose son « Rapport sur la Réglementation de la performance ». À la suite de ce dépôt, la Régie informe les participants que la formation au présent dossier les convoquera sous peu à une rencontre préparatoire pour assurer le suivi des travaux demandés par la décision D-2005-50<sup>3</sup> portant sur la réglementation incitative et la performance du Transporteur.

### 2.2 PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE D'EXAMEN DES PLAINTES

Dans sa décision D-2002-95<sup>4</sup>, la Régie demandait au Transporteur de soumettre une proposition de modification à la procédure d'examen des plaintes approuvée par la décision D-98-25<sup>5</sup> pour en prévoir le traitement d'urgence. La Régie doit approuver cette procédure conformément à l'article 87 de la Loi.

La procédure proposée prévoit que pour toute question relative au rejet d'une demande de service de transport, dont le début est prévu dans un délai de moins de 90 jours, le client doit contacter le délégué commercial. Si aucune entente n'intervient, il peut présenter une plainte écrite au Transporteur. Le client reçoit une réponse à sa plainte dans un délai de cinq jours ouvrables qui suit la réception de la plainte et est informé du droit de recours devant la Régie.

<sup>3</sup> Dossier R-3549-2004, 31 mars 2005, pages 8 et 18.

<sup>4</sup> Dossier R-3401-98, 30 avril 2002, page 354.

<sup>5</sup> Dossier R-3392-97, 13 mai 1998.

BENI, le seul client du Transporteur ayant témoigné devant la Régie, reconnaît le caractère raisonnable du délai de cinq jours proposé.

Seul commentaire sur cette proposition, la FCEI propose d'en clarifier le texte pour qu'il se lise «... il peut présenter à ce dernier une plainte. Cette plainte doit être déposée par écrit...». Ce changement vise à rendre explicite que la plainte doit obligatoirement être écrite.

La Régie approuve la procédure accélérée d'examen des plaintes du Transporteur, telle que présentée à la pièce HQ1-2, document 4, page 3, en incluant l'amendement proposé par la FCEI.

La Régie ordonne au Transporteur d'afficher le texte de la procédure accélérée d'examen des plaintes jointe comme Annexe A à la présente décision sur son site OASIS dans les meilleurs délais.

### 3. RÉPARTITION DES COÛTS

En suivi des décisions D-2002-95<sup>6</sup> et D-2004-206<sup>7</sup>, le Transporteur soumet une méthodologie de répartition de son coût de service et en fournit les résultats pour les années 2001 à 2005. Pour l'année 2005, la méthodologie est appliquée au revenu requis approuvé par la Régie en Phase 1, soit 2 591,0 M\$. Elle comporte les trois étapes généralement reconnues dans la répartition du coût de service, soit la répartition des coûts par fonction, puis selon les composantes puissance, énergie et abonnement et l'allocation des coûts entre les catégories tarifaires assimilées *in situ* aux services de transport.

De plus, la méthodologie proposée respecte, selon le Transporteur, les principes suivants :

- le traitement équitable de la clientèle;
- la relation de causalité entre les coûts encourus et les clientèles desservies;
- la simplicité et la précision des méthodes.

<sup>6</sup> Dossier R-3401-98, 30 avril 2002.

<sup>7</sup> Dossier R-3549-2004, 6 octobre 2004.

### 3.1 RÉPARTITION DES COÛTS PAR FONCTION

Conformément à la décision D-2002-95, les fonctions et sous-fonctions considérées par la Régie dans cette première étape de sa répartition des coûts sont les suivantes :

- Raccordements des centrales
  - Postes éleveurs
  - Lignes de raccordement
- Réseau
  - Transport très haute tension (THT)
  - Transport 450 KV
  - Transport haute tension (HT)
- Raccordements des clients
  - Postes abaisseurs
  - Raccordements des clients haute tension
- Interconnexions
  - Churchill Falls
  - Autres interconnexions
- Centre de conduite du réseau (CCR) et centre de téléconduite (CT)
- Soutien

#### 3.1.1 RÉPARTITION DE LA BASE DE TARIFICATION

Le Transporteur répartit sa base de tarification de 14 840,6 M\$ entre les différentes fonctions et sous-fonctions selon les actifs au 31 décembre 2005.

L'écart entre la base de tarification au 31 décembre 2005 et celle approuvée en Phase 1 selon les moyennes des 13 soldes de 14 657,1 M\$ se chiffre à 183,5 M\$. Cet écart risque de s'amplifier étant donné l'importance des investissements à venir.

Le Transporteur indique que les données mensuelles des immobilisations en exploitation et des actifs incorporels découpées par fonction du réseau ne sont pas disponibles, puisque ces données ne sont pas suivies de la sorte dans sa gestion courante. Il mentionne que, même dans l'hypothèse où le système comptable était adapté, un travail extracomptable serait nécessaire pour effectuer un exercice précis. Le Transporteur allègue qu'un tel découpage nécessiterait un travail d'enquêteur qui ne serait pas justifié, compte tenu du niveau de précision adéquat que procure son approche.

La Régie doit pouvoir identifier les éléments d'actifs qui se retrouvent dans chaque fonction et sous-fonction pour pouvoir en apprécier l'évolution, notamment lorsque la méthodologie de répartition des coûts fait intervenir des critères de répartition différents selon les fonctions.

La Régie comprend qu'une répartition de la base de tarification sur la base de la moyenne des 13 soldes requiert des efforts importants et un délai pour la mise à jour du système comptable du Transporteur. Toutefois, une fois cette mise à jour réalisée, le travail extracomptable du Transporteur s'en trouvera facilité. Cette opération se soldera par un gain en temps et une plus grande précision dans l'exercice de répartition des coûts.

La Régie accepte la répartition des coûts fondée sur la base de tarification au 31 décembre. À l'avenir, la Régie souhaite raffiner la répartition des coûts et que le Transporteur explore, dès à présent, les moyens d'assurer la cohérence entre son système comptable et sa méthodologie de répartition des coûts réels et prévisionnels. Elle demande au Transporteur de lui soumettre le résultat de cet exercice lors de son prochain dossier tarifaire.

### 3.1.2 FONCTIONS SOUTIEN ET CENTRE DE CONDUITE DU RÉSEAU ET CENTRE DE TÉLÉCONDUITE (CCR/CT)

Le Transporteur propose de répartir les coûts liés aux fonctions Soutien et CCR/CT entre les quatre fonctions principales du réseau au prorata de leurs actifs nets. Du point de vue du Transporteur, cette approche permet une estimation plus juste des coûts liés aux fonctions de transport et respecte l'orientation donnée par la Régie pour la fonction Soutien. Pour la Régie, ce type de répartition se justifie, pour la fonction Soutien, par la nature des coûts de cette fonction.<sup>9</sup>

Quant au CCR/CT, ces installations jouent un rôle unique et primordial au sein du réseau de transport. Elles rendent un service continu à toutes les heures de l'année, quel que soit le niveau de la demande.

*« Pour réaliser leur mission de base, soit assurer l'équilibre offre-demande en temps réel sur le réseau de transport, les fonctions CCR et CT doivent non seulement permettre le contrôle du transit sur le réseau de transport, mais elles doivent également assurer la gestion des capacités de transport, le maintien de la stabilité du réseau, le réglage des niveaux de tension et l'application de*

<sup>9</sup> Décision D-2002-95, dossier R-3401-98, 30 avril 2002, page 214.

*configurations sécuritaires, le tout de façon à assurer l'exploitation optimale du réseau de transport. »<sup>9</sup>*

Ces caractéristiques particulières des équipements des centres de conduite et de téléconduite amènent la Régie à les maintenir comme fonction distincte. La Régie retient toutefois la proposition du Transporteur de répartir les coûts de cette fonction au prorata des immobilisations nettes des autres fonctions. Cette approche permet de prendre en compte la nature particulière de ces installations et leur finalité qui est d'assurer la gestion en tout temps de l'ensemble des installations de transport et l'alimentation fiable du réseau.

### 3.1.3 ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT ASSOCIÉS À LA PRODUCTION

Dans la décision D-2002-95<sup>10</sup>, la Régie faisait ressortir la nécessité de porter une attention particulière à certaines installations, dont les équipements associés aux centrales de production.

Dans sa demande, le Transporteur propose de ne considérer que les postes élévateurs et les lignes de raccordement comme équipements de transport associés à la production. Ces deux sous-fonctions sont définies comme suit :

*« Sous-fonction Postes élévateurs : les postes élévateurs assurant la transformation de la puissance à un niveau supérieur de tension afin de transporter de façon optimale l'électricité sur le réseau de transport;*

*Sous-fonction Lignes de raccordements : les lignes à haute et très haute tension reliant les centrales de production au réseau de transport »<sup>11</sup>*

Le Transporteur indique qu'il ne peut segmenter son réseau afin d'identifier d'autres tronçons de ligne et postes servant exclusivement au raccordement des centrales puisque les autres équipements ont une fonction de transport sur le réseau, lequel est conçu, planifié et exploité de façon intégrée.<sup>12</sup>

<sup>9</sup> Pièce HQT-6, document 1, page 34.

<sup>10</sup> Décision D-2002-95, dossier R-3401-98, 30 avril 2002, page 212.

<sup>11</sup> Pièce HQT-3, document 1, page 13.

<sup>12</sup> Pièce HQT-6, document 1, page 48.

La conception, la planification et l'exploitation du réseau de transport de façon intégrée ne sont pas mises en cause par le choix d'une répartition des coûts par fonction. Toutefois, si toutes ces installations restent destinées à transporter l'électricité, leurs caractéristiques auvent la Régie à se questionner sur le choix du Transporteur d'un seul inducteur de coût applicable à toutes les fonctions.

À cet égard, la Régie note que le concept d'équipement de transport associé à la production est utilisé ailleurs dans la répartition du coût de service, comme en témoigne l'expert de OC<sup>13</sup>. La Régie constate également que ce concept a été examiné par Hydro-Québec dans le passé<sup>14</sup>.

**La Régie porte une attention particulière à la notion d'équipement de transport associé à la production en raison des caractéristiques propres au réseau, notamment son étendue géographique, le rôle particulier de certaines lignes et la nature essentiellement hydraulique du parc de production.** Ainsi, si les centrales n'avaient pas été construites, les équipements de transport associés, dont une très grande partie des lignes THT, n'auraient pas été requis. Le rôle de ces équipements est d'intégrer la production électrique des centrales vers les centres de consommation, ce qui explique que leur flux électrique soit, pour l'essentiel, à sens unique.

Les équipements regroupés dans la fonction Raccordements des centrales, comprenant les postes éleveurs et les lignes de raccordement, possèdent ces caractéristiques et constituent, de ce fait, des équipements de transport associés à la production. Pour la Régie, d'autres équipements respectent également ce critère.

Il en est ainsi des lignes THT depuis l'interconnexion avec Churchill Falls qui sont utilisées exclusivement en mode réception<sup>15</sup>. Même si des charges de faible ampleur par rapport à la capacité des lignes sont alimentées au passage par le réseau THT<sup>16</sup>, il n'a pas été démontré que l'alimentation de ces charges en a justifié la construction.

Il en est de même de la ligne à courant continu à 450 kV qui sert exclusivement à intégrer la production de la centrale LG-2A au réseau<sup>17</sup>. Avant le poste Nicolet, à proximité de Trois-Rivières, aucune charge n'est desservie par la ligne. La ligne à 450 kV répond donc aux caractéristiques des équipements associés à la production.

<sup>13</sup> Pièce OC-1, page 14.

<sup>14</sup> Pièces ACHÉ de Québec, 4 et 5.

<sup>15</sup> Notes sémiographiques (NS), volume 3, page 44.

<sup>16</sup> NS, volume 3, page 45.

<sup>17</sup> NS, volume 3, page 47.

De même, le Transporteur confirme à l'audience que les lignes à 735 kV provenant de la Baie-James sont requises pour intégrer au réseau l'ensemble de la production éloignée provenant de cette région<sup>18</sup>. Elles répondent donc également à ce critère.

En contrepartie, quant au rôle de la boucle autour de Montréal et des lignes à 735 kV entre Québec et Montréal, le Transporteur explique que ces équipements sont requis, non pas pour intégrer la production au réseau mais pour en alimenter la charge. Il confirme également que le flux sur la boucle autour de Montréal et sur les lignes THT entre Montréal et Québec peut s'inverser. À ce titre, ces équipements ne peuvent être associés à la production.

*« [...] tout le corridor des lignes à 735 kV entre Québec et Montréal et la boucle autour de Montréal a principalement pour but d'alimenter la charge locale. »*<sup>19</sup>

Ainsi, les lignes THT provenant des complexes de production hydroélectriques, autres que les lignes à 735 kV autour de Montréal et reliant Montréal et Québec, ont pour rôle d'achever la production des centrales vers les centres de consommation. Elles répondent donc au critère au même titre que les équipements composant la fonction Raccordements des centrales et sont des équipements de transport associés à la production.

En conclusion, la Régie accepte la répartition des coûts par fonction proposée par le Transporteur, à l'exception de celle relative aux équipements de transport associés à la production.

La Régie considère, aux fins de la répartition des coûts, comme équipements de transport associés à la production, les équipements inclus dans les fonctions et sous-fonctions suivantes :

- la fonction Raccordements des centrales;
- la sous-fonction Réseau THT, déduction faite des lignes à 735 kV entre Montréal et Québec et de la boucle autour de Montréal;
- la sous-fonction Réseau 450 kV; et
- la sous-fonction Churchill Falls de la fonction Interconnexions.

Le Transporteur pourra apporter dans le futur les raffinements nécessaires aux données servant à déterminer, en application du critère choisi par la Régie, les équipements de transport associés à la production.

<sup>18</sup> NS, volume 3, pages 51 et 52.

<sup>19</sup> NS, volume 3, pages 50 et 51.

### 3.2 RÉPARTITION DES COÛTS PAR COMPOSANTE

La répartition des coûts par composante est examinée successivement pour les fonctions, sous-fonctions ou regroupements suivants :

- Équipements de transport associés à la production,
- Réseau de transport THT (Boucle de Montréal et lignes à 735 KV entre Montréal et Québec) et Réseau de transport HT,
- Interconnexions - Autres, et
- Raccordements des clients.

Cette répartition est effectuée en fonction de l'énergie et de la puissance, la Régie ayant conclu, dans la décision D-2002-95, que l'identification de frais spécifiques d'abonnement est peu utile en raison de leur part minime du coût de service.<sup>20</sup>

#### 3.2.1 ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT ASSOCIÉS À LA PRODUCTION

Le Transporteur propose, pour le coût des équipements de Raccordements des centrales, une allocation en puissance à raison de 100 %. Le Transporteur affirme, à plusieurs reprises, que sa planification est basée sur la pointe annuelle et que la capacité des équipements est dimensionnée en fonction de cette puissance. Il affirme également que la puissance est son seul inducteur de coût.

Dans un scénario alternatif présenté à la demande de la Régie, le Transporteur réparti, à raison de 60,14 % à l'énergie et de 39,86 % à la puissance, les coûts de la fonction Raccordements des centrales. Ces facteurs sont calculés par le Transporteur à partir de l'énergie totale consommée et de la pointe coïncidente du réseau de transport.<sup>21</sup> Ils excluent la contribution de l'interconnexion Churchill Falls. En incluant cette dernière, ces facteurs de répartition sont de 61,16 % énergie et 38,84 % puissance.

La Régie comprend que la notion de puissance de pointe sur laquelle le Transporteur base sa planification annuelle est un inducteur de coût important. Toutefois, elle considère que d'autres facteurs que l'appel de puissance en pointe sont à prendre en compte aux fins de la répartition des coûts.

<sup>20</sup> Décision D-2002-95, dossier R-3401-98, 30 avril 2002, page 213.

<sup>21</sup> Pièce HQ1-3, document 7, pages 8 et 13.

L'expert de l'AOCCE/CIFQ résume bien la complexité du problème :

*«... the transmission system is driven by lot of other things that occurred like reliability, the contingencies and all these are a lot more complex than just I want to meet my peak demand, it's a component to the system. You change where the generator is going to be located, your peak demand is exactly the same, your transmission system is completely different.»<sup>22</sup>*

De même, l'expert de l'ALÉQ explique l'impact de la distance sur les caractéristiques des équipements :

*« Évidemment, c'est clair que lorsqu'un réseau de transport doit véhiculer l'énergie sur de longues distances, bien, il va y avoir des caractéristiques différentes tant au niveau de sa conception qu'au niveau de son coût.»<sup>23</sup>*

Le Transporteur planifie ses installations en fonction de la localisation des sources de production et la fiabilité du réseau de transport est une préoccupation dominante pour lui.

*« Je dirais que le réseau d'Hydro-Québec s'est grandement amélioré si on compare au début des années quatre-vingt-dix (90). Donc si on revient, quatre-vingt-huit (88), quatre-vingt-neuf (89), pour ceux qui se rappellent de nos deux pannes générales successives, qui ont créé une certaine, en tout cas disons un impact majeur à Hydro-Québec, il y a eu la mise sur pied d'un programme important d'amélioration, que j'ai noté tout à l'heure, le programme AFR, l'amélioration de la fiabilité du réseau de transport. Mais même depuis ce temps-là, Hydro-Québec a continué à investir beaucoup dans la simulation de réseaux, dans les automatismes.»<sup>24</sup>*

Ces programmes de fiabilité ont nécessité des investissements considérables et profitent, non pas à la seule heure de pointe, mais à toutes les heures de l'année. Le coût des investissements en fiabilité doit être considéré à sa juste mesure dans la répartition du coût de service du Transporteur.

Il apparaît ainsi qu'en plus de la puissance à la pointe, les dépenses en fiabilité et la distance liée à la localisation des centrales de production en expliquent les coûts.

<sup>22</sup> NS, volume 4, page 60.

<sup>23</sup> NS, volume 8, page 114.

<sup>24</sup> NS, volume 1, page 50.

L'ACEF de Québec souligne que le Transporteur n'a pas démontré qu'il existe une relation linéaire entre les coûts encourus et la demande de pointe.

L'expert d'UC mentionne également qu'on ne peut se permettre d'utiliser, sans démonstration, les puissances annuelles à la pointe comme seul paramètre de répartition des coûts. Selon ce dernier, il faut s'assurer que tous les utilisateurs participent équitablement à la couverture des coûts, que ces utilisations se produisent au moment de la pointe annuelle ou aux autres heures de l'année.<sup>25</sup> Il recommande à cet égard de répartir les coûts de transport selon la méthode des 12 pointes coïncidentes (12-PC). À défaut, il recommande d'utiliser la méthode du facteur d'utilisation (FU). L'ACEF de Québec partage cette position.

Bien qu'acceptant la proposition du Transporteur pour ces équipements, l'expert d'OC complète sa preuve sur le sujet avec le commentaire suivant :

*«... generation integration costs are often considered to be "generation" costs ... This inclusion as transmission cost by HQT arises as a result of the statutory definition of transmission. As generation costs, the costs of these facilities would likely be classified as both energy and demand-related.»<sup>26</sup>*

La pratique nord-américaine réfère à la possibilité de répartir les coûts de transport en énergie et en puissance lorsque les coûts des équipements de production sont répartis sur cette base.<sup>27</sup> Selon cette approche, une part des coûts de transport est présumée être encourue pour desservir de façon fiable l'appel de puissance moyen des clients tout au long de l'année, soit la portion énergie, et l'excédent de ces coûts est présumé encouru pour satisfaire l'appel de puissance à la pointe. Les méthodes de ce type sont généralement établies à partir de la méthode du facteur d'utilisation du réseau.

Selon la Régie, la finalité du réseau est d'assurer le transport de l'électricité, de façon fiable à tous les utilisateurs, et ce durant toutes les heures de l'année. En raison de l'importance des équipements associés à la production dans le réseau du Transporteur et de la nature de la production qu'ils acheminent, la Régie conclut à l'inclusion d'une composante énergie dans la répartition des coûts des équipements de transport associés à la production. L'énergie transmise dessert aussi bien les besoins de pointe que ceux des autres périodes de l'année. Pour déterminer la composante énergie, la Régie privilégie la méthode du facteur d'utilisation qui alloue à l'énergie une part des coûts égale au

facteur d'utilisation mesuré en fonction de la pointe du réseau. Cette méthode prend également en compte une composante puissance permettant de refléter les coûts supplémentaires encourus en pointe pour desservir les clients.

Cette approche reflète la mission du Transporteur et les caractéristiques essentielles du réseau de transport. Pour la détermination des composantes puissance et énergie du coût de service du Transporteur, la Régie retient le facteur d'utilisation déterminé à partir de l'énergie totale et de la pointe coïncidente, incluant l'interconnexion Churchill Falls. La Régie retient comme facteur de répartition les pourcentages de 61 % pour la composante énergie et 39 % pour la composante puissance.

### 3.2.2 RÉSEAU DE TRANSPORT THT (BOUCLE DE MONTRÉAL ET LIGNES À 735 KV ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC) ET RÉSEAU HAUTE TENSION

Le Transporteur propose que le coût de ces équipements soit alloué en puissance à 100 %. Ces actifs sont associés au transport pour l'alimentation de la charge. Tel que mentionné dans la décision D-2002-95, page 213, cette vocation charge justifie, pour la Régie, leur répartition en puissance à 100 %.

### 3.2.3 INTERCONNEXIONS - AUTRES

Le Transporteur propose, pour des motifs de stabilité, d'allouer en puissance 100 % des coûts de la sous-fonction Interconnexions – Autres et de retenir, comme critères de répartition des coûts, les capacités d'interconnexion à l'importation et les capacités d'interconnexion à l'exportation. L'approche proposée par le Transporteur est acceptée par OC<sup>28</sup>, UC<sup>29</sup> et l'ACEF de Québec.<sup>30</sup>

La Régie constate que la proposition du Transporteur résulte en une allocation des coûts indépendante de l'utilisation de ces installations. Quel que soit le niveau de réservation du service de pointe à point de long terme, le coût attribué à ce service avoisine le montant de 80 M\$. Face à cette préoccupation, soulevée par la Régie en audience, l'expert d'OC, bien qu'appuyant la méthode proposée par le Transporteur, s'exprime comme suit :

*«... it is hard to go back and look at how, why things were built twenty (20), thirty (30), how many years ago, you can't assign cost responsibility to contracts that no*

<sup>25</sup> Pièce UC-2, page 12.

<sup>26</sup> Pièce OC-1, page 34.

<sup>27</sup> Pièce Régie-1, APFA, page IX-7 et NARUC, page 75.

<sup>28</sup> Pièce OC-1, page 43 (avec une modification à l'allocation proposée).

<sup>29</sup> Pièce UC-2, page 19.

<sup>30</sup> Pièce ACEF de Québec-2, page 16.

*longer exist now, you have to look at the customers that are using the system now and how are we going to apportion cost responsibility to those? »<sup>31</sup>*

Bien que le concept d'allouer le coût des interconnexions en fonction des capacités de transfert totales destinées à l'importation et à l'exportation ait recueilli l'adhésion d'une majorité de participants, la Régie se questionne sur la raisonnable de cette proposition en relation avec la répartition des coûts des autres composantes du réseau. Elle considère qu'une telle méthode s'apparente à une attribution spécifique des coûts de la capacité disponible des interconnexions à l'un ou l'autre des services. Or, à l'exception de la fonction Raccordements des clients, l'approche retenue pour toutes les fonctions est de considérer une utilisation commune à tous les services des actifs concernés.

Selon la Régie, les interconnexions, point de sortie de la production excédentaire locale ou de celle en transit sur le réseau et point d'entrée au bénéfice de la sécurité des approvisionnements de la charge locale ou au bénéfice de charges en transit, servent tant la charge locale que les usagers du service de point à point tout au long de l'année. Le recours à des approvisionnements externes que permettent les interconnexions s'ajoute à la production locale. La Régie juge, dans ces circonstances, que le rôle des interconnexions s'apparente à celui des équipements associés à la production et qu'une alternative basée sur les inducteurs traditionnels de coûts que sont la puissance et l'énergie est appropriée. Cette alternative, retenue par la Régie, est davantage susceptible de prendre en compte les variations dans l'usage de ces actifs.

Une répartition exclusive des coûts des interconnexions en énergie ne prend pas en compte les caractéristiques des besoins en pointe des usagers du transport, en particulier ceux de la charge locale. Par ailleurs, une approche basée sur la puissance à 100 % ne reflète pas l'utilisation réelle des interconnexions en dehors de la période de pointe.

**Par conséquent, la Régie privilégie l'utilisation de la méthode du facteur d'utilisation du réseau.** Compte tenu du mode de répartition retenu pour les autres fonctions, cette méthode permet une répartition équitable entre l'usage local en importation et celui offert aux producteurs pour l'exportation.

### 3.2.4 RACCORDEMENTS DES CLIENTS

**En continuité avec la décision D-2002-95, la Régie alloue les coûts de cette fonction directement aux clients concernés, tel à la charge locale qui en est la seule bénéficiaire.**

<sup>31</sup> NS, volume 6, page 62.

### 3.3 RÉPARTITION DES COÛTS PAR SERVICE

Le Transporteur répartit les composantes de son coût de service entre la charge locale et le service de point à point de long terme. Cette répartition entre les services fermes de long terme est adéquate puisque seuls ces services sont pris en compte aux fins de la planification du réseau. Seuls ces services sont à la source de dépenses significatives d'investissement pour le Transporteur.

#### 3.3.1 RÉPARTITION DE LA COMPOSANTE ÉNERGIE

Lorsque la composante énergie doit être répartie entre les services, la Régie estime que la part de la consommation d'énergie annuelle du service dans la consommation totale d'énergie annuelle constitue le facteur de répartition approprié.

#### 3.3.2 RÉPARTITION DE LA COMPOSANTE PUISSANCE

Le Transporteur propose l'utilisation de la méthode de la pointe coïncidente du réseau (1-PC) pour répartir le coût de puissance entre ses services. Le Transporteur justifie ce choix par la capacité des équipements dimensionnés en fonction de la puissance et sa planification basée sur la pointe annuelle du réseau, fortement influencée par le chauffage électrique. Diverses méthodes alternatives sont proposées par les intervenants.

L'AIBQ et l'AOCE/CFQ appuient l'approche 1-PC pour la répartition des coûts de puissance. L'AOCE de Québec et UC préconisent l'utilisation de l'approche basée sur les pointes mensuelles coïncidentes (12-PC). L'AOCE de Québec plaide que la vraie valeur économique du réseau de transport n'est pas nulle en dehors de la pointe.<sup>32</sup> UC partage cette préoccupation et recommande de « *revisiter correctement l'utilisation du réseau par différents services en considérant différents paliers de puissance et ce, à toutes les heures d'une année donnée, ce que la méthode du 1-PC ne permet pas de faire* ».<sup>33</sup>

La FCEI et OC proposent l'utilisation de l'approche fondée sur trois pointes coïncidentes (3-PC). Pour la FCEI, cette méthode établit un équilibre raisonnable entre les méthodes 1-PC et 12-PC et permet de prendre en considération la période d'hiver au cours de laquelle le réseau est le plus sollicité.<sup>34</sup> OC s'appuie sur les tests effectués par l'expert du Transporteur.

<sup>32</sup> NS, volume 10, page 128.

<sup>33</sup> Pièce OC-2, page 17.

<sup>34</sup> Pièce FCEI-1, page 12.

« [...] while HQT and Dr. Orans support the continued use of I-CP, there are equally compelling reasons for adopting a 3-CP allocation factor, including :

- The relatively close proximity of the December, January and February transmission system peak requirements and Dr. Orans' observation that the coldest day of the year can fall in any of these three months,
- The fact that over the past 4 winters the maximum utilization of the transmission system has occurred in December, January or February,
- US state regulatory practice to adopt I-CP, 3- or 4-CP and 12-CP for utilities with single seasonal peaks, and
- The lack of any broad adoption of I-CP for purposes of setting transmission tariffs.

*When issues of year-to-year stability are also taken into account, it would be prudent for the Régie to adopt the 3-CP allocation factor.<sup>35</sup>*  
(notes de bas de pages omises)

Au Québec, la demande électrique se caractérise par une forte composante de chauffage qui génère une pointe hivernale marquée. La Régie considère que l'approche 12-PC accorde implicitement un poids égal aux pointes de chacun des 12 mois de l'année et n'apparaît pas justifiée compte tenu de l'importance marquée de la pointe hivernale sur le réseau du Transporteur.

La Régie juge également non représentative l'approche des quatre pointes coïncidentes (4-PC) qui considère la pointe du mois de mars en plus de celle des mois de décembre, janvier et février. La pointe prévue pour le mois de mars est significativement moins élevée que celle des trois mois d'hiver et correspond à moins de 90 % de la pointe annuelle.

Si la méthode 3-PC peut constituer une alternative à la proposition du Transporteur, les avantages que procure son utilisation n'ont pas été démontrés. L'approche 1-PC reflète davantage les caractéristiques de la demande électrique au Québec et son utilisation est cohérente avec celle du facteur d'utilisation du réseau retenue pour allouer les coûts des équipements de transport associés à la production.

**La Régie accepte la proposition du Transporteur d'allouer les coûts de puissance selon la pointe coïncidente (1-PC).**

<sup>35</sup> Piece OC-1, page 40.

Dans son application, la sous-fonction Réseau Haute Tension se caractérise par des équipements de tension inférieure ou égale à 315 kV. Ces éléments du réseau sont plus proches des centres de consommation et, de ce fait, calibrés pour des demandes régionales qui ne sont pas forcément coïncidentes. Les données fournies par le Transporteur<sup>36</sup> permettent de conclure que les pointes régionales ne sont coïncidentes ni entre elles ni avec la pointe globale du réseau.

Toutefois, selon les pointes des territoires d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur) pour l'année 2004<sup>37</sup>, cette non coïncidence apparaît trop faible, dans les circonstances, pour justifier une approche autre que celle de la 1-PC.

### 3.3.3 CONCLUSION SUR LA RÉPARTITION DU COÛT DE SERVICE

La Régie retient la répartition des coûts par service reproduite au tableau I. Elle demande au Transporteur, lors de ses prochains dossiers tarifaires, de présenter l'allocation de son coût de service selon la fonctionnalisation retenue dans la présente décision.

L'exercice de répartition du coût de service du Transporteur que la Régie vient de faire revêt une importance particulière aux fins de répartition des coûts de transport du Distributeur, comme en témoigne sa décision D-2003-93 dans le cadre du premier dossier tarifaire du Distributeur<sup>38</sup>.

Elle demande au Transporteur de fournir, dans son prochain dossier tarifaire, les résultats de l'exercice de répartition des coûts appliqués aux données de l'année témoin projetée considérée.

<sup>36</sup> Piece HQT-6, document 1, page 85.

<sup>37</sup> Piece HQT-9, document 20, page 3.

<sup>38</sup> Décision D-2003-93, dossier R-3492-2002, 21 mai 2003, page 150.

**TABLEAU 1**  
**RÉPARTITION DU COÛT DE SERVICE – ANNÉE TÉMOIN PROJETÉE 2005**

	Charge locale				Point à point			Total
	Puissance	Énergie	Spécifique	Sous-total	Puissance	Énergie	Sous-total	
<b>Raccordements des centrales</b>								
Postes éleveurs	86,8	135,6		222,4	1	1,8	2,8	225,2
Lignes de raccordement	19,4	30,3		49,7	0,2	0,4	0,6	50,3
<b>Réseau</b>								
Très haute tension								
- Postes et lignes (Mtl-Qc et boucle autour Mtl) <sup>(†)</sup>	334,6	0		334,6	4	0	4	338,6
- Autres	321,9	502,6		824,5	3,8	6,8	10,6	835,1
450 kV	45,7	71,3		117,0	0,5	1	1,5	118,5
Haute tension	428,6	0		428,6	5,1	0	5,1	433,7
<b>Raccordements des clients</b>			416,8	416,8			0	416,8
Postes abaisseurs								
Raccordements clients HT								
<b>Interconnexions</b>								
Churchill Falls	14,8	23,1		37,9	0,2	0,3	0,5	38,4
Autres	51,8	80,9		132,7	0,6	1,1	1,7	134,4
<b>TOTAL</b>	<b>1 303,6</b>	<b>843,8</b>	<b>416,8</b>	<b>2 564,2</b>	<b>15,4</b>	<b>11,4</b>	<b>26,8</b>	<b>2 591,0</b>

(†) Un ajustement a dû être apporté à la répartition du coût de service entre Postes et lignes (Montréal-Québec et boucle autour Montréal) et Autres afin que le total du coût de service du Réseau THT ne soit pas excédé. Le montant de 436,0 M\$ à la colonne 7 de la ligne Postes et lignes (Mtl-Qc et boucle autour Mtl) de la pièce HQT-6, document 1.2, page 3 a été ajusté à 338,6 M\$ pour y concilier les sous-totaux.

Aux fins de la répartition des coûts, les facteurs d'utilisation retenus sont de 61 % énergie et 39 % puissance. Pour la charge locale, la demande est de 34 060 MW en puissance et de 182 200 GWh en énergie. Pour le service de point à point de long terme, elle est de 405 MW en puissance et de 2 461 GWh en énergie.