

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46

**La Régie de l'énergie  
Demande d'Hydro-Québec  
Dossier R-3401-98**

**Demande d'augmentation des tarifs d'Hydro-Québec**

**Témoignage de William Marshall**

Régie de l'énergie
DOSSIER: R-3669-2008 Phase 2
DÉPOSÉE EN AUDIENCE
Date: 15/04/2011
Pièces n°: C-6.8 3 CB

**Q1. Comment vous appelez-vous? Quel est votre poste?**

Je m'appelle William Marshall et je suis le directeur - Planification stratégique de la Société d'énergie du Nouveau-Brunswick.

**Q2. Quelle est la portée de votre témoignage?**

Mon témoignage vise à évaluer le tarif de type « timbre-poste » que propose Hydro-Québec dans sa demande et à démontrer que cette pratique est discriminatoire en ce qui concerne le service de transport point à point.

**Q3. Quelles sont vos compétences relatives à votre témoignage?**

Je suis ingénieur. J'ai passé la majeure partie d'une carrière professionnelle de 30 ans dans le secteur des entreprises d'électricité. Au cours des dernières années, j'ai travaillé de près avec tous les enjeux de la déréglementation et de la restructuration du secteur de l'énergie, dont la création et la réglementation des tarifs de libre accès aux réseaux de transport de l'électricité. Mon curriculum vitae (ci-joint) fournit d'autres renseignements sur ma carrière.

**Q4. À votre avis, quel est l'enjeu fondamental que la Régie doit décider en ce qui concerne la demande?**

L'interprétation que donne Hydro-Québec au paragraphe 11 de l'article 49, soit que, pour les besoins de « l'uniformité territoriale de la tarification sur l'ensemble du réseau de transport d'électricité », il faut appliquer un seul tarif timbre-poste à tous les clients du service de transport est erronée et contraire aux principes reconnus. En outre, ce tarif n'est pas conforme à la structure tarifaire actuelle d'Hydro-Québec, qui prévoit l'application de rabais aux clients du réseau de transport en fonction de la fourniture de tension. Si le tarif de type timbre-poste est approuvé et appliqué uniformément à toutes les charges des clients du réseau au Québec, cela entraînera des augmentations sensibles des tarifs imposés à de nombreux gros clients. Je ne crois pas que, par ce projet de loi, le gouvernement du Québec avait l'intention de hausser sans aucune distinction les tarifs imposés aux clients Grandes entreprises du Québec. Il faut donner une interprétation plus large à « l'uniformité territoriale de la tarification ». Je suis d'accord avec la décision D-2000-102 de la Régie établissant que les mots n'impliquent pas nécessairement en fait « une allocation uniforme des coûts ni des tarifs uniformes ». Aux fins de conformité avec

1 les principes de base de la conception tarifaire qui sont en usage dans le secteur des entreprises  
2 d'électricité, on devrait lui donner le sens de « demande uniforme de structure uniforme de  
3 tarification sur l'ensemble du territoire ».

4  
5 **Q5. Quels sont les autres facteurs dont la Régie doit tenir compte dans sa décision?**

6  
7 La Loi définit le « réseau de transport d'électricité » au paragraphe 2 (6) comme « l'ensemble  
8 des installations destinées à transporter l'électricité, y compris les transformateurs élévateurs de  
9 tension situés aux sites de production, les lignes de transport à des tensions de 44 kV et plus, les  
10 postes de transport et de transformation ainsi que toute autre installation de raccordement entre  
11 les sites de production et le réseau de distribution ». Il faut donc déterminer les revenus requis de  
12 transport en fonction des actifs définis.

13  
14 De plus, selon l'article 164.1 de la Loi, les lignes de transport sur de longues distances visant à  
15 raccorder la production dans le Nord (CIRE) sont des « actifs qui sont réputés prudemment  
16 acquis et utiles pour l'exploitation d'un réseau ». À mon avis professionnel, ce point n'a jamais  
17 été mis en question. Je ne doute aucunement que les décisions d'Hydro-Québec de construire des  
18 centrales éloignées dans le Nord et des lignes de transport sur de longues distances aient été  
19 motivées par les avantages économiques découlant de la prestation du service aux clients de la  
20 Société.

21  
22 Je n'ai rien à redire au sujet de l'intégration des CIRE au réseau de transport ni à la définition  
23 donnée au réseau de transport aux fins de la détermination des revenus requis totaux. Ce qui me  
24 préoccupe, ce n'est pas la composition des revenus requis totaux, mais plutôt la méthode  
25 d'allocation des coûts aux catégories de clients et la méthode de récupération qui est appliquée.  
26 Le défi qui se présente à la Régie, c'est de fixer une structure uniforme de tarifs pour la  
27 génération des revenus requis et de calculer ces tarifs d'une manière non discriminatoire en  
28 fonction du coût de prestation du service.

29  
30 En s'acquittant de cette obligation, la Régie doit clarifier la portée et le sens d'« uniformité  
31 territoriale de la tarification ». En effet, l'avocat d'Hydro-Québec, M<sup>e</sup> F. Jean Morel, reconnaît  
32 que la Régie a une latitude à cet égard. Dans la présentation sur le droit de l'énergie au Québec  
33 après le Projet de loi 116, selon la perspective d'Hydro-Québec qu'il a donnée devant  
34 l'Association du Barreau canadien – Division Québec, M<sup>e</sup> Morel a déclaré, (Notre traduction)  
35 « J'ai l'assurance que la Régie entendra, lors des audiences portant sur la requête tarifaire du  
36 transporteur d'électricité, les arguments des intervenants ayant trait à l'interprétation du  
37 paragraphe 11 de l'article 49 de la Loi et déterminera la portée et le sens de celui-ci ».

38  
39 **Q6. Quelle est la méthode de tarification appliquée dans la demande de tarif**  
40 **d'Hydro-Québec?**

41  
42 La demande d'Hydro-Québec applique une méthode de tarification de transport de type  
43 timbre-poste qui ressemble au contrat de transport type de la FERC.

1  
2 **Q7. Dans son témoignage, M. Orans affirme qu'« en Amérique du Nord, le contrat de**  
3 **transport type de la FERC constitue la norme ». Êtes-vous de cet avis?**  
4

5 Il s'agit de la conception tarifaire la plus courante, je le reconnais. Par contre, elle ne constitue  
6 pas la norme dans l'industrie. On ne peut pas vraiment parler de contrat de transport type en  
7 Amérique du Nord. On a plutôt un énoncé de principe qu'a émis la FERC le 26 octobre 1994,  
8 lequel établit les principes à observer pour la tarification des services de transport<sup>1</sup>. Ces principes  
9 sont conformes aux objectifs de la conception d'un tarif de transport qu'a énumérés M. Orans.

10  
11 L'énoncé de principe de la FERC ne privilégie aucune approche de tarification spécifique. Il  
12 donne plutôt une marge de manoeuvre dans la tarification des services de transport. La FERC a  
13 reconnu que certaines méthodes de tarification innovatrices mais effectives pourraient se traduire  
14 par des améliorations en ce qui concerne le traitement équitable, la facilité d'application et  
15 l'efficacité économique.

16  
17 La Commission affirme que la tarification du transport doit satisfaire à l'exigence de la *Federal*  
18 *Power Act* (FPA), c'est-à-dire que les tarifs de transport « sont justes et raisonnables et qu'ils ne  
19 sont pas indûment discriminatoires ni préférentiels ». Elle a décidé d'accorder une plus grande  
20 souplesse aux entreprises d'électricité afin de les amener à présenter des propositions de  
21 tarification innovatrices qui satisfont aux exigences relatives aux revenus requis traditionnels ...  
22 tant et aussi longtemps que celles-ci observent certains principes de tarification. La FERC estime  
23 que les propositions de cette catégorie sont conformes.

24  
25 **Q8. Quels sont les principes que la FERC demande d'observer?**  
26

27 La FERC a formulé les cinq principes suivants pour la conformité des propositions de  
28 tarification. Les propositions conformes doivent satisfaire aux exigences énoncées pour les  
29 deux premiers principes. Les trois derniers principes sont les objectifs qu'une proposition  
30 conforme doit chercher à atteindre, en tenant compte, cependant, de la nécessité d'établir des  
31 tarifs justes et raisonnables :

32  
33 1. La tarification du transport doit satisfaire aux exigences applicables aux revenus requis  
34 traditionnels.

35 Premièrement, une entreprise d'électricité doit déterminer l'ensemble des revenus requis de  
36 l'entreprise, dont la composante des coûts de capital a été mesurée traditionnellement à  
37 l'aide des coûts (d'origine dépréciés) moyens. Deuxièmement, elle doit allouer entre les  
38 clients ou les catégories de clients la part des revenus requis totaux qui sont attribuables à la  
39 prestation des services de transport, d'une manière qui reflète de façon appropriée les coûts  
40 de la prestation de ces services à ces clients ou catégories de clients. Finalement, l'entreprise  
41 d'électricité doit concevoir des tarifs pour récupérer les coûts alloués à chaque catégorie de  
42 clients. Différents clients pourraient payer des tarifs différents s'ils font différentes  
43 utilisations du réseau. ... Ainsi, même si la FPA ne privilégie pas nécessairement une  
44 méthode de tarification, ce principe de tarification assurera que les utilisateurs paient des

<sup>1</sup> Inquiry concerning the Commission's pricing policy for transport services provided by Public Utilities under Federal Power Act; Policy Statement, October 26, 1994, Docket No. RM93-19-000, 18 CFR 2, 59 FR 55031, p. 1

1 tarifs justes et raisonnables pour les services de transport et que les transporteurs, en étant  
2 indemnisés de manière appropriée et adéquate, ne seront pas en mesure d'exercer leur  
3 position dominante sur le marché pour percevoir des tarifs exorbitants.  
4

5 2. La tarification du transport doit refléter un accès comparable.

6 Ce principe établit qu'« un tarif de libre accès qui n'est pas indûment discriminatoire ni  
7 anticoncurrentiel doit offrir aux tiers un accès au réseau sur une base semblable ou  
8 comparable, et dans des conditions semblables ou comparables, à celles qui s'appliquent aux  
9 utilisations dont en fait le fournisseur des services de transport » (Trad.).  
10

11 La tarification fondée sur un accès comparable ne signifie aucunement que la Commission  
12 endosse un résultat final où il n'y a aucune différence dans les tarifs payés par les différents  
13 clients. Par exemple, la Commission n'est pas en train de proposer que les tarifs soient basés  
14 sur des coûts très regroupés afin que tous les clients se fassent imposer un tarif uniforme par  
15 kWh de service. Nous sommes plutôt favorables à des propositions de tarification qui  
16 séparent les coûts afin de donner des meilleurs signaux de prix à tous les utilisateurs du  
17 réseau—les tiers et le transporteur lui-même. Ce traitement permet encore de demander à  
18 différents clients de payer différents tarifs. La tarification fondée sur un accès comparable  
19 n'exclue aucunement ce résultat.  
20

21 3. La tarification du transport doit favoriser l'efficacité économique.

22 La FERC précise que la tarification du transport doit favoriser l'efficacité économique du  
23 secteur des entreprises d'électricité sous les aspects suivants :

- 24 ➤ Expansion efficace de la capacité de transport.
- 25 ➤ Emplacement efficace des nouveaux producteurs et de la nouvelle charge.
- 26 ➤ Utilisation efficace des installations de transport actuelles, dont la répartition  
27 efficace des chemins hautement sollicités en les dégageant par l'application des  
28 pratiques commerciales appropriées.
- 29 ➤ Répartition efficace des ressources actuelles.  
30

31 4. La tarification du transport doit être équitable.

32 Règle générale, la tarification du transport être juste et équitable. Les clients actuels du gros,  
33 du détail et du transport ne devraient pas payer les coûts associés à la prestation des services  
34 de transport de gros...ne croient pas que les tiers devraient financer les clients actuels. ... La  
35 réforme de la tarification du transport a pour objet premier de donner des signaux de prix  
36 plus efficaces, notamment pour les nouvelles utilisations du transport; elle ne cherche pas  
37 tout simplement à redistribuer les coûts irrécupérables.  
38

39 5. La tarification du transport doit être pratique.<sup>2</sup>

40 La tarification du transport doit être pratique, et elle doit être facile à administrer et  
41 appropriée compte tenu des autres principes de tarification.

---

<sup>2</sup> Ibid., p. 5 [31,141]

1  
2 **Q9. Quelles sortes de propositions de tarification du transport la FERC a-t-elle**  
3 **acceptées?**

4  
5 Après avoir émis l'ordonnance 888 en 1996 obligeant tous les transporteurs sous sa juridiction à  
6 déposer des tarifs de transport fondés sur un libre accès au réseau, la FERC a accepté différentes  
7 méthodes de tarification, à savoir :

- 8 ➤ La tarification uniforme de type timbre-poste (de nombreuses entreprises d'électricité  
9 individuelles).  
10 ➤ La tarification zonale (ISO Californie).  
11 ➤ La tarification réseau uniquement (ISO Nouvelle-Angleterre).  
12 ➤ La tarification selon la distance (MEPCO, MAPP).  
13 ➤ La tarification combinant tarifs par zone et tarifs timbre-poste par région (PJM et NY).  
14

15 **Q10. Est-ce exact que Hydro-Québec a présenté dans la demande une méthode de**  
16 **tarification de type timbre-poste qui est semblable au contrat type de la FERC?**

17  
18 Oui.

19  
20 **Q11. Hydro-Québec applique-t-elle cette méthode de tarification en conformité aux**  
21 **exigences ayant trait à l'allocation des coûts aux termes du contrat type de la FERC?**

22  
23 Non.

24  
25 **Q12. En quoi la méthode d'Hydro-Québec ne respecte-t-elle pas les exigences applicables**  
26 **à la tarification uniforme de la FERC?**

27  
28 Les revenus requis de 2 674 M\$ dans la demande ne respectent pas les exigences de la FERC  
29 pour les raisons suivantes :

- 30 ➤ Ils comprennent les coûts de raccordement associés à la distribution que la FERC  
31 n'accepterait pas comme coûts de transport.  
32 ➤ Ils comprennent les coûts de raccordement associés à la production que la FERC  
33 n'accepterait pas comme coûts de transport.  
34

35 **Q13. Veuillez expliquer le manque de conformité de la demande avec les exigences de la**  
36 **FERC en ce qui a trait aux coûts de distribution?**

37  
38 Dans le tableau intitulé « *Coûts par fonction 2001 (en \$M)* » à la page 3 de la pièce *HQT-10,*  
39 *Document 2* de la demande, le coût associé aux équipements de *transformation HT/MT* qui  
40 assurent l'interconnexion du réseau de transport HT (tensions de 44 kV à 315 kV) au réseau de  
41 distribution MT (tensions de 25 kV) est de 260 M\$ et il est intégré à l'ensemble des revenus  
42 requis totaux pour le réseau de transport. Ces équipements sont considérés par la FERC comme  
43 des équipements de distribution et il ne faut pas récupérer les revenus requis de cette composante  
44 auprès des clients du transport, mais des clients du réseau de distribution. La FERC énonce ce  
45 principe à la partie 14B de ses lignes directrices du formulaire 715.  
46

1 **Q14. Pourquoi la FERC allouerait-elle au réseau de distribution les coûts associés à la**  
2 **fonction de transformation HT/MT au lieu du réseau de transport?**  
3

4 Selon la méthode de base d'allocation des coûts pour la conception tarifaire, les coûts sont  
5 alloués aux catégories de clients selon le principe de l'« origine des coûts ». Les coûts associés à  
6 la composante du réseau requise pour desservir une catégorie de clients et qui sont réputés être  
7 « acquis et utiles » par rapport à cette catégorie de clients sont alloués à cette catégorie. Ceci  
8 découle de la nécessité d'offrir des tarifs équitables; ainsi les catégories de clients paient le coût  
9 de prestation du service et ne financent pas indûment une autre catégorie.  
10

11 Par exemple, les gros clients du secteur industriel ou du marché de gros qui sont desservis  
12 directement par le réseau de transport ne sont pas tenus de payer les coûts associés au réseau de  
13 distribution, car ni l'un ni l'autre n'utilisent le réseau de distribution du transporteur. Le gros  
14 client du secteur industriel distribue l'énergie à l'intérieur de son secteur d'activités à ses propres  
15 frais, tandis que le client du marché de gros distribue l'énergie à ces clients par son propre réseau  
16 de distribution à ses propres frais. De plus, un gros client du secteur industriel qui possède et  
17 entretient ses propres équipements de transformation HT/MT ne devrait pas payer de coûts pour  
18 cette fonction.  
19

20 Tous les clients utilisent le réseau de transport HT, mais ce ne sont pas tous les clients qui  
21 utilisent le réseau de distribution et les équipements de transformation HT/MT. En choisissant la  
22 borne haute tension des équipements de transformation HT/MT comme ligne de démarcation  
23 entre la fonction transport et la fonction distribution, cela permet d'établir un tarif équitable pour  
24 les services de transport qui s'applique à tous les clients.  
25

26 **Q15. Y a-t-il des clients au Québec actuellement qui fournissent leur propre équipement**  
27 **de transformation HT/MT?**  
28

29 Oui.  
30

31 **Q16. Paient-ils les coûts associés aux équipements de transformation HT/MT**  
32 **d'Hydro-Québec et les coûts associés à leur propre équipement?**  
33

34 Non. Conformément à une pratique courante en Amérique du Nord, Hydro-Québec applique  
35 actuellement des rabais sur les tarifs en fonction de la fourniture en tension au client.  
36

37 **Q17. Pourquoi s'agit-il d'une pratique courante?**  
38

39 Il s'agit d'une pratique courante, car les tarifs imposés aux clients sont fondés sur le coût associé  
40 à la prestation des services que ces derniers reçoivent. Cependant, il est d'usage de socialiser le  
41 coût de prestation d'un service assuré aux clients sur l'ensemble d'un seul territoire desservi par  
42 l'entreprise d'électricité. Deux raisons sont à l'origine de cette pratique. Premièrement, les coûts  
43 qui découlent de la complexité des méthodes permettant de déterminer exactement le coût de  
44 prestation à un client individuel ne sont pas justifiés. Deuxièmement, c'est un fait reconnu qu'il  
45 est avantageux pour une société de ne pas désavantager certains clients à l'intérieur d'une  
46 catégorie à cause de leur situation géographique. La tension de raccordement est un moyen

1 approprié de séparer les clients en catégories pour calculer le coût de prestation de services  
2 spécifiques.

3  
4 **Q18. À quels niveaux de tension Hydro-Québec accorde-t-elle des rabais et quel est le**  
5 **montant de ces rabais?**  
6

7 Les rabais sont énoncés à l'article 303 du Règlement tarifaire d'Hydro-Québec, à savoir  
8 « lorsque le distributeur fournit l'électricité en moyenne ou en haute tension, et que le client  
9 l'utilise à cette tension ou la transforme lui-même sans frais pour le distributeur, ce client, et lui  
10 seul, a droit à un rabais mensuel ». <sup>3</sup> Ces rabais sont appliqués de la façon suivante :

<u>Tension</u>	<u>Rabais mensuel (en \$/kW)</u>
5 kV, mais inférieure à 15 kV	0,501 \$
15 kV, mais inférieure à 50 kV	0,804 \$
50 kV, mais inférieure à 80 kV	1,788 \$
80 kV, mais inférieure à 170 kV	2,193 \$
170 kV et plus	2,934 \$

11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19 **Q19. Quelles sont les tensions utilisées par les clients du service de transport point à**  
20 **point?**  
21

22 La tension au point de sortie du réseau de transport point à point d'Hydro-Québec dépend du  
23 point de sortie, mais elle est habituellement d'au moins 80 kV et le plus souvent de plus de  
24 170 kV. Dans un cas comme dans l'autre, cette tension au point de sortie est supérieure à la  
25 tension de 15 kV à 50 kV qu'utilise Hydro-Québec pour faire la démarcation entre le transport et  
26 la distribution.

27  
28 **Q20. Quels rabais sur le tarif proposé dans la demande faudrait-il offrir aux clients du**  
29 **service de transport point à point pour leur assurer un traitement égal aux clients du**  
30 **réseau d'Hydro-Québec?**  
31

32 Il faudrait convertir la différence de rabais entre la tension de 15 kV à 50 kV et la plage à  
33 laquelle la tension réelle du service est fournie aux clients du réseau de transport point à point en  
34 un rabais annuel et l'appliquer de la façon suivante :

<u>Tension point à point</u>	<u>-----Rabais-----</u>			<u>Tarif obtenu</u>
	<u>Différence</u>	<u>Mensuelle</u>	<u>Annuelle</u>	
15 kV, mais inférieure à 50 kV	0,804-0,804	0,000	0,000	75,18 \$/kW
50 kV, mais inférieure à 80 kV	1,788-0,804	0,984	11,808	63,37 \$
80 kV, mais inférieure à 170 kV	2,193-0,804	1,389	16,668	58,51 \$
170 kV et plus	2,934-0,804	2,130	25,56	49,62 \$

3 <sup>3</sup> Règlement tarifaire d'Hydro-Québec, article 303, p. 154

1  
2 **Q21. Pourquoi devrait-on appliquer des rabais équivalents aux clients du réseau de**  
3 **transport point à point et aux clients du service en réseau?**  
4

5 Les clients du réseau de transport point à point d'Hydro-Québec devraient recevoir des rabais  
6 équivalents à ceux offerts aux clients du réseau d'Hydro-Québec pour deux raisons.  
7 Premièrement, ce serait discriminatoire à l'endroit des clients du service point à point de  
8 procéder autrement et, deuxièmement, cela irait à l'encontre des dispositions du paragraphe 11  
9 de l'article 49 de la Loi, qui prévoient l'uniformité de la tarification sur l'ensemble du territoire  
10 desservi par le réseau de transport.  
11

12 **Q22. Veuillez expliquer en quoi le traitement des coûts de raccordement associés à la**  
13 **production dans la demande n'est pas conforme au contrat de transport type de la**  
14 **FERC?**  
15

16 Dans le tableau intitulé « *Coûts par fonction 2001 (en \$M)* » à la page 3 de la pièce *HQT-10,*  
17 *Document 2* de la demande, les *postes de départ* comprennent les coûts associés aux unités de  
18 transformation, aux dispositifs de protection et à l'appareillage de commutation connexes des  
19 producteurs qui sont nécessaires pour raccorder ces derniers au réseau de transport. La pratique  
20 courante dans l'industrie en Amérique du Nord et appliquée par la FERC est d'imputer les coûts  
21 de ces installations aux producteurs et de ne pas les recouvrer à partir des tarifs de transport.  
22

23 **Q23. Pourquoi ces coûts sont-ils imputés aux producteurs plutôt qu'au réseau de**  
24 **transport?**  
25

26 Le coût de ces installations est entraîné par le producteur, et ces utilisations sont acquises et  
27 utiles uniquement aux producteurs qui veulent élever la tension de la production à un niveau  
28 acceptable aux fins du transport. Ceci est conforme à la ligne de démarcation entre la fonction  
29 distribution et la fonction transport que la FERC fixe à la borne haute tension des  
30 transformateurs HT/MT. Pour le transport, la limite est fixée à la borne haute tension également  
31 des transformateurs des producteurs.  
32

33 **Q24. Existe-t-il une pratique courante dans l'industrie pour la récupération des coûts**  
34 **nécessaires au raccordement d'un producteur au réseau de transport?**  
35

36 Oui. Les coûts de l'unité de transformation et des dispositifs de protection et de l'appareillage  
37 connexes sont imputés directement au producteur comme sa part des coûts du projet. Même si les  
38 travaux mêmes peuvent être effectués par le transporteur, les coûts sont facturés au producteur.  
39 Le projet de Bayside au Nouveau-Brunswick est un exemple de cette pratique que je connais  
40 bien. Tous les coûts de raccordement seront imputés à Bayside, mais ils ne seront pas imputés à  
41 nouveau aux clients du service de transport. Cette approche est appliquée également en Ontario  
42 où TransAlta, pour le projet de Sarnia, doit payer non seulement les coûts des unités de  
43 transformation, des dispositifs de protection et de l'appareillage de commutation, mais également  
44 le coût d'une ligne de transport pour assurer le raccordement au réseau de transport  
45 d'Hydro One.  
46

1 **Q25. Pouvez-vous donner un exemple de cette pratique aux États-Unis qui serait assujéti**  
2 **aux règles de la FERC?**

3  
4 En Nouvelle-Angleterre, selon la dernière politique qu'a approuvée la FERC, il faut imputer aux  
5 producteurs interconnectés la totalité des coûts associés au raccordement direct et aux  
6 améliorations connexes afin de satisfaire à la norme minimale d'interconnexion. Cette règle fait  
7 suite à une intervention devant la FERC portant sur le projet de cogénération de la Champion de  
8 175 MW à Bucksport, dans le Maine. Les promoteurs du projet de la Champion, auquel participe  
9 Hydro-Québec, ont fait valoir le droit de procéder sans retard au raccordement et de régler toute  
10 amélioration qui pourrait se révéler nécessaire pour préserver la fiabilité du réseau de transport.<sup>4</sup>

11  
12 **Q26. Est-ce que la totalité des coûts associés aux unités de transformation de tous les**  
13 **producteurs d'électricité en Nouvelle-Angleterre sont récupérés à partir du tarif de**  
14 **transport?**

15  
16 Non. Si elle utilise le service de transport point à point en Nouvelle-Angleterre pour acheminer  
17 l'énergie du projet de la Champion à New York, HQUS devra régler seulement les coûts reliés  
18 au réseau de transport HT. Elle paie les coûts associés à son unité de transformation et à son  
19 interconnexion, mais elle ne contribue pas aux coûts associés aux unités de transformation des  
20 autres producteurs.

21  
22 **Q27. Est-ce que cela a toujours été la pratique?**

23  
24 Non. Dans le code des comptes de la FERC qui sert à réglementer de manière uniforme les coûts  
25 des entreprises d'électricité, les unités de transformation ont été inscrites comme des actifs de  
26 transport. Conformément à l'ordonnance 888, de nombreuses entreprises d'électricité ont intégré  
27 ces coûts aux revenus requis de transport. Hydro-Québec et Énergie NB les ont intégrés  
28 également à leurs tarifs initiaux. C'est maintenant un fait reconnu qu'il s'agit d'une pratique  
29 discriminatoire à l'endroit des producteurs indépendants concurrents, raison pour laquelle les  
30 coûts de raccordement associés à la production ne sont plus compris dans les tarifs de transport.

31  
32 **Q28. Quelle est la pratique actuelle au Nouveau-Brunswick?**

33  
34 Le tarif actuel d'Énergie NB a été établi il y a 4 ans et il comprend les unités de transformation  
35 des producteurs. Énergie NB reconnaît que cette approche s'éloigne de la pratique actuelle et est  
36 en train de modifier le tarif pour le rendre conforme à la pratique.

37  
38 **Q29. Est-ce que la demande d'Hydro-Québec est conforme à la pratique actuelle?**

39  
40 Non. Selon la demande, un client du service de point à point se verrait imposer les coûts de  
41 raccordement de tous les producteurs d'Hydro-Québec et il devrait payer également lui-même les  
42 coûts de son raccordement.

---

<sup>4</sup> Order on Complaint, October 29, 1998. FERC Docket No. EL98-69-000, p. 4.

1  
2 **Q30. Jugez-vous qu'il s'agit d'un traitement discriminatoire des clients du service point à**  
3 **point?**

4  
5 Oui. Hydro-Québec ne traite pas les producteurs qui relèvent d'elle au Québec de la même  
6 manière où la Société l'a soutenue devant la FERC, à savoir que ceux-ci sont traités de la même  
7 façon que les producteurs qui relève d'elle aux États-Unis. La demande finance les coûts des  
8 producteurs qui relèvent d'Hydro-Québec en imposant aux clients du transport point à point des  
9 coûts dont la totalité devrait être allouée à la production d'Hydro-Québec.

10  
11 **Q31. Est-il possible de modifier la demande simplement de manière à éviter cette**  
12 **discrimination?**

13  
14 Oui. On pourrait appliquer une structure uniforme de rabais en fonction du point de réception de  
15 la tension, tant aux clients du service en réseau qu'aux clients du service de point à point  
16 d'Hydro-Québec. Les coûts de production d'Hydro-Québec qui sont assumés pour voir à  
17 l'approvisionnement de la charge locale seraient intégrés aux tarifs du service en réseau, ce qui  
18 se traduirait par une tarification uniforme du service en réseau sur l'ensemble du territoire. Les  
19 coûts de production d'Hydro-Québec qui sont imposés à la prestation du service point à point ne  
20 se retrouveraient pas à financer Hydro-Québec; ainsi, la Société pourrait accéder au marché  
21 régional du Nord-Est à des conditions comparables à celles de tous les autres producteurs sur ce  
22 marché.

23  
24 **Q32. La demande serait-elle appropriée si elle était révisée en fonction des commentaires**  
25 **que vous venez de faire?**

26  
27 Les modifications que j'ai proposées rendraient la demande conforme au contrat de transport  
28 type de la FERC. Cependant, les directives de la FERC concernant la conception d'une  
29 tarification de transport insistent plus sur le respect des principes de tarification du transport que  
30 sur la conformité avec les pratiques des autres transporteurs (c'est-à-dire l'observation du contrat  
31 type). Pour ce qui est du respect ou non des principes de tarification de la FERC, cela dépendra  
32 de l'ampleur des rabais applicables à la fourniture de tensions en ce qui concerne le service de  
33 transport point à point.

34  
35 **Q33. Pourquoi est-ce que cela dépendrait de l'ampleur des rabais?**

36  
37 En énonçant les principes de tarification, la FERC ouvre la porte à l'innovation afin que l'on  
38 puisse concevoir des méthodes de tarification qui contribuent avec efficacité à la compétitivité  
39 de réseaux ayant des caractéristiques particulières. Hydro-Québec est un tel réseau. Ses sites de  
40 production hydroélectrique éloignés dans le Nord ont entraîné la construction de lignes de  
41 transport sur de longues distances qui servent uniquement à approvisionner les centres de charge.  
42 Cette situation distingue Hydro-Québec des autres producteurs d'énergie thermique typiques aux  
43 États-Unis qui ont adopté l'approche de tarification de type timbre-poste.

1  
2 **Q34. Y a-t-il des précédents établis au Canada pour la séparation des coûts de transport**  
3 **associés à des sites de production éloignés?**  
4

5 Oui. Plusieurs décisions ont été rendues au sujet de la question de l'allocation des revenus requis  
6 de transport en ce qui concerne des sites de production éloignés. Pour ce qui est du transport  
7 d'électricité, la BCPUC a rendu une décision au sujet des coûts de transport de BC Hydro par  
8 rapport à des sites de production éloignés établissant que ces coûts sont alloués à la fonction  
9 production de l'entreprise d'électricité. Dans l'industrie gazière, les coûts reliés aux installations  
10 de collecte du gaz ne sont pas alloués au transport mais à la production gazière.  
11

12 **Q35. Pouvez-vous donner un exemple précis dans l'industrie gazière?**  
13

14 Oui. Le témoignage de M. Roland Priddle cite la Maritimes and Northeast Pipeline (M&NP)  
15 comme exemple de tarif timbre-poste approuvé par l'organisme de réglementation. Le gazoduc  
16 de M&NP montre bien comment le coût relié à la collecte du produit aux installations de  
17 production est traité différemment du coût du transport de ce produit à l'intérieur des marchés et  
18 entre ces marchés. Dans le cas de la M&NP, ce sont les producteurs gaziers de l'île de Sable qui  
19 paient le coût relié au stockage du gaz provenant des champs et au transport par canalisation  
20 sous-marine jusqu'au réseau de transport en vrac. Quant à eux, les utilisateurs du gazoduc paient  
21 un tarif timbre-poste basé uniquement sur les coûts reliés au gazoduc de la M&NP. Les  
22 producteurs gaziers de l'île de Sable paient le coût du transport du gaz aux installations  
23 communes de transport.  
24

25 **Q36. Comment la FERC prévoit-elle des écarts au contrat de transport type?**  
26


27 Pour ce qui est de propositions de tarification innovatrices, mais conformes, la FERC fournit des  
28 directives en énonçant qu'il faut spécifier les trois éléments suivants pour faciliter l'analyse :

- 29
- 30 • La méthode utilisée pour déterminer les coûts.
  - 31 • La méthode utilisée pour traiter les mouvements d'énergie (le parcours réservé ou  
32 l'approche fondée sur le parcours d'acheminement).
  - 33 • La méthode utilisée pour classer les installations de transport (tarif global de type  
34 timbre-poste ou approches de tarification dégroupée comme les zones ou les méthodes  
selon la part de la charge des coûts).

35 Ces lignes directrices impliquent que l'innovation dans n'importe quelle combinaison de ces  
36 trois éléments sera prise en considération.  
37

38 **Q37. Pourquoi le tarif d'Hydro-Québec devrait-il se conformer aux principes de la FERC**  
39 **lorsque cette dernière soutient qu'elle n'a aucune juridiction sur le transport au**  
40 **Québec?**  
41

42 Hydro-Québec (US Energy Services) a présenté la Régie à la FERC comme une entité ayant des  
43 fonctions, des pouvoirs et des procédures semblables à ceux de la FERC dans sa demande  
44 portant sur des tarifs du marché aux États-Unis.<sup>5</sup> En effet, en entérinant cette requête, la FERC a



---

<sup>5</sup> H.Q. Energy Services (U.S.) Inc. Docket No. ER97-851-000

1 reconnu ce qui suit « ...Hydro-Québec, après l'adoption de la loi par le gouvernement du  
2 Québec, ... a adopté des tarifs de libre accès.<sup>6</sup> (Trad.)

3  
4 Des participants sur le marché américain ont contesté devant la FERC, soutenant que la  
5 tarification du service de transport point à point du Québec est discriminatoire à l'endroit des  
6 compétiteurs d'Hydro-Québec. Il est important pour le marché régional que le service point à  
7 point d'Hydro-Québec non seulement ne soit pas discriminatoire, mais qu'il ne soit pas perçu  
8 comme étant l'être. Le meilleur moyen d'y arriver, c'est en observant la totalité des principes de  
9 la FERC concernant l'allocation des coûts et la tarification du transport.

10  
11 **Q38. Y a-t-il d'autres influences sur la réglementation du transport dont la Régie devrait**  
12 **tenir compte?**

13  
14 La demande s'inspire des exigences de l'ordonnance 888 de la FERC qui a été délivrée en 1996.  
15 La tendance actuelle dans le secteur de l'électricité en Amérique du Nord est fortement  
16 influencée par l'ordonnance 2000 de la FERC. Cette ordonnance prévoit la formation  
17 d'organisations régionales de transport (ORT) sur des zones géographiques de grande étendue. Il  
18 est évident que, à long terme, qu'il y aura des ORT qui chevaucheront ces frontières ou tout au  
19 moins, qu'il y aura une coordination entre les ORT à travers ces frontières. Si je le mentionne,  
20 c'est que, même si la FERC n'a aucune juridiction au Canada, il y a des relations étroites sur le  
21 plan des échanges et de la fiabilité entre les entreprises d'électricité régionales qui chevauchent  
22 les frontières internationales. Ces relations nécessitent qu'une attention soit portée à la  
23 compatibilité sur le plan des échanges et de la fiabilité.

24  
25 L'ordonnance 2000 visait à pallier les déficiences du côté des changements qui sont survenus  
26 dans l'industrie suite à la délivrance de l'ordonnance 888. Par exemple, mentionnons le fait que  
27 les tarifs actuels de transport soient basés sur les coûts moyens et qu'ils reflètent les coûts  
28 moyens sur des territoires qui sont des sous-ensembles des marchés actuels de gros où prennent  
29 place les échanges bilatéraux. Pour déplacer l'énergie sur une grande distance, un négociant doit  
30 payer plus qu'un seul tarif basé sur les coûts moyens. De même, les tarifs basés sur les coûts  
31 moyens tiennent souvent compte de l'ensemble des coûts des réseaux respectifs plutôt que du  
32 coût de la composante du réseau sur laquelle est effectuée une transaction donnée. Ainsi, les  
33 tarifs de transport constituent un obstacle au remplacement d'énergie coûteuse par de l'énergie  
34 plus économique. Cette approche déficiente de la récupération des coûts moyens associés aux  
35 installations de transport donne le mauvais signal économique pour la répartition de la  
36 production. L'un des résultats visés par l'ordonnance 2000 est l'élimination de la tarification  
37 pour chaque zone de transit afin que le coût total de transport ne constitue plus un obstacle  
38 déraisonnable aux échanges commerciaux.

39  
40 Même si nous ne pouvons demander à la Régie d'intégrer les exigences de l'ordonnance 2000,  
41 elle devrait être consciente des déficiences du contrat de transport type en vertu de  
42 l'ordonnance 888 et de leur influence sur le marché régional.

---

<sup>6</sup> ER97-851-001 Order Accepting For Filing Proposed Market Based Rates

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25

**Q39. Pouvez-vous résumer brièvement votre témoignage?**

Le tarif du type timbre-poste que propose Hydro-Québec dans la demande n'est pas conforme aux normes de la FERC et de l'industrie et il est discriminatoire à l'endroit de certains gros clients du service en réseau et de tous les clients du service point à point.

Il faut interpréter le paragraphe 11 de l'article 49 « selon une approche fondée sur le contexte, le pragmatisme et l'objet visé », en tenant compte de l'intérêt public par rapport à l'absence de discrimination et de la nécessité concomitante de transparence et d'utilisation équitable. Pour prévoir des tarifs équitables et non discriminatoires, la Régie doit observer les principes de base de conception tarifaire qui sont en usage dans le secteur de l'électricité et interpréter la Loi comme une « demande uniforme de structure uniforme de tarification sur l'ensemble du territoire ».

Il est possible de corriger les déficiences dans la demande concernant les coûts de raccordement associés à la distribution et les coûts de raccordement associés à la production en appliquant une structure uniforme de rabais qui serait basée sur la tension au point de réception et au point de livraison.

Ces renseignements ont une pertinence par rapport aux audiences, car la demande de tarifs imposés aux transactions qui chevauchent les territoires des entreprises d'électricité en Amérique du Nord doit tenir compte de l'influence qui sera exercée sur l'ensemble du marché et, de ce fait, sur la société en général.

1  
2 **Curriculum Vitae de William K. Marshall, ing.**  
3

4 **Formation**  
5

6 B.Sc. (génie électrique), Université du Nouveau-Brunswick, 1968  
7 B.Ed. (niveaux secondaire et postsecondaire), Mount Allison University, 1971  
8 M.Sc.E. (systèmes électriques), Université du Nouveau-Brunswick, 1972  
9

10 **Expérience**  
11

12 Huit années d'expérience à titre d'éducateur professionnel aux niveaux  
13 secondaire 2<sup>e</sup> cycle, collégial et universitaire.

14 Trois années d'expérience à titre d'expert-conseil en génie dans le secteur privé  
15 ayant trait aux réseaux électriques, aux systèmes informatiques et aux services  
16 éducatifs.

17 Vingt années d'expérience à titre d'ingénieur auprès d'Énergie NB dans le  
18 secteur des entreprises d'électricité et responsable des activités suivantes :  
19 planification de l'approvisionnement en énergie, analyse des systèmes  
20 électriques, planification intégrée des ressources, contrats d'énergie privés,  
21 conception tarifaire, développement des interconnexions, stratégies relatives aux  
22 émissions dans l'environnement, réorganisation de l'entreprise et possibilités  
23 associées au gaz naturel.  
24

25 Expérience de plus de 31 ans dont :

26 participation à titre de membre et d'intervenant à un éventail de comités,  
27 de groupes de travail et de groupes d'étude internes, provinciaux,  
28 régionaux, nationaux et internationaux;

29 participation à titre de témoin aux audiences de différents conseils  
30 administratifs et comités gouvernementaux;

31 rédaction et présentation de divers documents, cours et ateliers  
32 techniques;

33 supervision de la recherche menée à Énergie NB et à l'Université du  
34 Nouveau-Brunswick.  
35  
36