

# D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

D-2014-035

R-3823-2012

5 mars 2014

---

## PRÉSENTS :

Lise Duquette

Pierre Méthé

Bernard Houle

Régisseurs

---

**Association québécoise des consommateurs industriels  
d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec**  
Demandeur

et

**Hydro-Québec**

Mise en cause

et

**Intervenants dont les noms apparaissent ci-après**

---

**Décision sur le fond**

*Modification des tarifs et conditions des services de  
transport d'électricité pour les années 2013 et 2014*



**Intervenants :**

**Association coopérative d'économie familiale de l'Outaouais (ACEFO);**

**Énergie Brookfield Marketing s.e.c. (EBM);**

**Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (section Québec) (FCEI);**

**Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME);**

**Newfoundland and Labrador Hydro (NLH);**

**Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ);**

**Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (SÉ/AQLPA);**

**Union des consommateurs (UC).**

**Observateur :**

**Rio Tinto Alcan (RTA).**

## TABLE DES MATIÈRES

<b>LISTE DES TABLEAUX</b> .....	<b>6</b>
<b>LISTE DES GRAPHIQUES</b> .....	<b>7</b>
<b>LEXIQUE</b> .....	<b>8</b>
<b>ABRÉVIATIONS ET SIGNES CONVENTIONNELS</b> .....	<b>10</b>
<b>1. INTRODUCTION</b> .....	<b>11</b>
<b>2. EFFICIENCE, PERFORMANCE ET BALISAGE</b> .....	<b>14</b>
2.1 Efficience .....	14
2.2 Indicateurs de performance et objectifs corporatifs .....	30
2.3 Balisage.....	36
<b>3. PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES ET MÉTHODES COMPTABLES</b> .....	<b>39</b>
3.1 Principes réglementaires .....	39
3.2 Conventions, méthodes et pratiques comptables .....	39
<b>4. DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT</b> .....	<b>46</b>
4.1 Évolution des dépenses.....	46
4.2 Charges nettes d'exploitation .....	47
4.3 Autres charges .....	76
4.4 Frais corporatifs, intérêts reliés au remboursement gouvernemental et facturation externe .....	84
<b>5. BASE DE TARIFICATION</b> .....	<b>87</b>
5.1 Évolution de la base de tarification .....	87
5.2 Immobilisations corporelles en exploitation.....	89
5.3 Actifs incorporels, Autres éléments et Fonds de roulement.....	101
5.4 Mises en exploitation .....	102
5.5 Autorisations relatives aux mises en exploitation .....	104
5.6 Poste Chomedey.....	106
5.7 Dépassement de coûts et modification de projets autorisés en vertu de l'article 73 de la Loi.....	107
5.8 Révision des durées d'utilité.....	110

---

<b>6.</b>	<b>COÛT DU CAPITAL .....</b>	<b>110</b>
6.1	Structure du capital et taux de rendement sur l'avoir propre.....	112
6.2	Coût de la dette.....	114
6.3	Coût moyen pondéré du capital.....	116
6.4	Coût du capital prospectif .....	117
<b>7.</b>	<b>REVENU REQUIS .....</b>	<b>117</b>
<b>8.</b>	<b>PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT.....</b>	<b>119</b>
8.1	Évolution du réseau et état de la transformation des postes .....	120
8.2	Investissements et mises en service projetés sur un horizon de dix ans .....	122
<b>9.</b>	<b>COMMERCIALISATION DES SERVICES DE TRANSPORT .....</b>	<b>125</b>
9.1	Suivi du projet-pilote de programmation variable aux 15 minutes.....	126
9.2	Processus d'échanges et d'information relatif à la planification du réseau .....	127
9.3	Services complémentaires .....	133
9.4	Besoins et revenus des services de transport.....	135
9.5	Taux de pertes de transport.....	136
9.6	Compte d'écart des revenus des services de transport de point à point.....	137
<b>10.</b>	<b>RÉPARTITION DU COÛT DE SERVICE.....</b>	<b>137</b>
<b>11.</b>	<b>TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT .....</b>	<b>139</b>
11.1	Tarifification des services de transport.....	139
11.2	Ajouts au réseau de transport.....	144
11.3	Tarifs et conditions.....	148
<b>12.</b>	<b>CONFIDENTIALITÉ .....</b>	<b>150</b>
	<b>DISPOSITIF .....</b>	<b>150</b>
	<b>ANNEXE 1 : Liste des suivis requis par la présente décision .....</b>	<b>155</b>

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1	Gains d'efficience aux CNE - Horizon 2008 à 2014 .....	20
Tableau 2	Gains d'efficience aux CNE par chantier - Horizon 2008 à 2011 .....	22
Tableau 3	Composantes du coût de retraite selon la norme IAS 19 .....	41
Tableau 4	Évolution des dépenses nécessaires à la prestation du service 2011-2014.....	47
Tableau 5	Évolution des charges brutes directes 2011-2014.....	52
Tableau 6	Évolution du niveau des effectifs en fonction des besoins 2013 et 2014 .....	54
Tableau 7	Progression des salaires de base et du temps supplémentaire 2008-2014 .....	57
Tableau 8	Composantes du coût de retraite pour la période 2011-2014.....	61
Tableau 9	Évolution des autres charges directes pour la période 2011-2014.....	62
Tableau 10	Évolution des charges de services partagés pour la période 2011-2014.....	66
Tableau 11	Progression des charges de services partagés de 2008 à 2014.....	67
Tableau 12	Évolution des coûts capitalisés pour la période 2011-2014.....	68
Tableau 13	Coûts capitalisés vs investissements pour la période 2010-2014 .....	69
Tableau 14	Progression des coûts capitalisés de 2008 à 2014.....	70
Tableau 15	Charges nettes d'exploitation selon la formule paramétrique.....	72
Tableau 16	Évaluation par la Régie des charges nettes d'exploitation pour 2013 et 2014 à l'aide de la formule paramétrique .....	75
Tableau 17	Évolution des « Autres charges » 2011-2014 .....	77
Tableau 18	Achats de services de transport.....	78
Tableau 19	Évolution de l'amortissement pour la période 2011-2014.....	81
Tableau 20	Progression des frais corporatifs pour la période 2008-2014 .....	86
Tableau 21	Évolution de la base de tarification 2011-2014 .....	88
Tableau 22	Évolution des immobilisations corporelles en exploitation 2011-2014.....	89
Tableau 23	Écarts de prévision associés à la base de tarification.....	96
Tableau 24	Taux de rendement des capitaux propres, 2013 et 2014 .....	113

---

Tableau 25	Coût moyen pondéré du capital .....	116
Tableau 26	Coût moyen pondéré du capital prospectif .....	117
Tableau 27	Évolution du revenu requis 2011-2014.....	118
Tableau 28	Coûts ou revenus nets et pénalités pour le service de compensation d'écart de réception .....	133
Tableau 29	Tarifs 2012 et Tarifs proposés .....	140
Tableau 30	Évolution du tarif point à point de long terme et de la facture de la charge locale.....	142
Tableau 31	Évolution de la répartition par catégorie des coûts des postes de départ.....	145
Tableau 32	Contributions maximales pour l'année 2014 pour les postes de départ et le réseau collecteur .....	147

## LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1	Indicateur composite Durée (en minutes) d'interruption de service (T-SAIDI) et coûts d'exploitation, de maintenance et d'administration plus les coûts des investissements en pérennité par la valeur des immobilisations corporelles et des actifs incorporels (en %) .....	18
-------------	---	----

## LEXIQUE

Distributeur	Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité
Régie	Régie de l'énergie
Transporteur	Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité
Producteur	
HQP	Hydro-Québec dans ses activités de production
ACÉ	Association canadienne de l'électricité
ATPC	Actif au titre des prestations constituées
CFR	Compte de frais reportés
CNE	Charges nettes d'exploitation
COPE	<i>Committee on Performance Excellence</i>
CRT	<i>Cedars Rapids Transmission</i> (Société de transmission électrique de Cedars Rapids limitée)
DPPEAR	Direction principale Planification, Expertise et Affaires réglementaires
ÉLL	Énergie La Lièvre
ÉTC	Équivalent temps complet
FERC	<i>Federal Energy Regulatory Commission</i>
HIM	Huiles isolantes minérales
HQÉ	Hydro-Québec Équipement
HQÉSP	Hydro-Québec Équipement et services partagés
IFRS	<i>International Financial Reporting Standards</i> (Normes internationales d'information financière)
IPC	Indice des prix à la consommation
MIV	Maîtrise intégrée de la végétation
MR	Matières résiduelles
NERC	<i>North American Electric Reliability Corporation</i>
NPCC	<i>Northeast Power Coordinating Council</i>
NYISO	<i>New York Independent System Operator</i>
OASIS	<i>Open Access Same-Time Information System</i>
OATT	<i>Open Access Transmission Tariff</i>
PCGR	Principes comptables généralement reconnus



---

RTA	Rio Tinto Alcan
SAIFI	<i>System Average Interruption Frequency Index</i>
SCHM	Société en commandite Hydroélectrique Manicouagan
T-SAIDI	<i>Transmission System Average Interruption Duration Index (minutes)</i>
TSO	<i>Transmission System Operation</i>
VPEI	Vice-présidence exploitation des installations

## ABRÉVIATIONS ET SIGNES CONVENTIONNELS

\$	dollar canadien
G	milliard – placé devant une unité, la multiplie par $10^9$
ha	hectare
k	kilo (mille) – placé devant une unité, la multiplie par $10^3$
kV	kilovolt
kW	kilowatt
kWh	kilowattheure
M	méga (million) – placé devant une unité, la multiplie par $10^6$
MVA	mégavoltampère
MW	mégawatt
MWh	mégawattheure
T	téra (billion) – placé devant une unité, la multiplie par $10^{12}$
TWh	térawattheure

## 1. INTRODUCTION

[1] Le 11 septembre 2012, le regroupement formé par l'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et le Conseil de l'industrie forestière du Québec (l'AQCIE/CIFQ ou le Demandeur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie), en vertu des articles 31, 32, 36, 48, 49, 50 et 51 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*<sup>1</sup> (la Loi), une demande relative à la modification des tarifs de transport d'électricité pour l'année 2013.

[2] Le 30 novembre 2012, la Régie rend sa décision D-2012-164 dans laquelle elle maintient, provisoirement, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013, les tarifs de transport d'électricité qu'elle a approuvés pour l'année 2012. Dans cette même décision, la Régie suspend l'étude du présent dossier jusqu'à la décision à être rendue dans le dossier R-3826-2012 portant sur la demande de révision de la décision D-2012-126, déposée par Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur).

[3] Le 22 février 2013, la Régie rend sa décision D-2013-030<sup>2</sup> par laquelle elle rejette la demande en révision et en révocation du Transporteur.

[4] Le 27 février 2013, par sa décision D-2013-034 la Régie met fin à la suspension du dossier R-3823-2012 et invite les personnes intéressées à déposer leur demande d'intervention au plus tard le 2 avril 2013.

[5] Le 29 avril 2013, la Régie, par sa décision D-2013-069, accorde le statut d'intervenant à l'ACEFO, à EBM, à la FCEI, au GRAME, au RNCREQ, à SÉ/AQLPA et à l'UC.

[6] Le 19 juin 2013, la Régie rend sa décision D-2013-090. Par cette décision, elle décide de traiter, dans le cadre du présent dossier, de façon concomitante, les années tarifaires 2013 et 2014 et ordonne au Transporteur de déposer une proposition tarifaire, accompagnée de la preuve à son soutien, aux fins de la détermination des tarifs 2013 et 2014. La Régie indique également que les intervenants reconnus au dossier par sa décision D-2013-069 le sont également pour le traitement de l'année tarifaire 2014.

---

<sup>1</sup> L.R.Q., c. R-6.01.

<sup>2</sup> Dossier R-3826-2012, p. 47.

[7] Le 6 août 2013, le Transporteur dépose une demande de modification de ses *Tarifs et conditions des services de transport* (les Tarifs et conditions) pour les années 2013 et 2014, accompagnée de la preuve à son soutien.

[8] Le 13 août 2013, la Régie rend sa décision procédurale D-2013-123. L'avis public paraît le 17 août 2013.

[9] Le 15 août 2013, la Régie rend sa décision D-2013-128 portant sur les frais intérimaires.

[10] Le 22 août 2013, le Demandeur et les intervenants au dossier précisent les enjeux sur lesquels ils souhaitent intervenir et déposent leur budget de participation.

[11] Le 26 août 2013, NLH dépose une demande d'intervention.

[12] Le 30 août 2013, le Transporteur dépose ses commentaires sur les enjeux, la demande d'intervention de NLH et les budgets de participation. Le Demandeur, les intervenants et NLH déposent leur réplique le 4 septembre 2013.

[13] Le 11 septembre 2013, la Régie rend sa décision procédurale D-2013-145, par laquelle elle accorde, notamment, le statut d'intervenant à NLH et précise le cadre des interventions des participants. Elle demande également au Transporteur de déposer un complément de preuve lié à l'impact de la demande R-3842-2013 sur les tarifs 2014. Le 13 septembre 2013, le Transporteur fournit, à cet effet, les pièces C-HQT-0054 à C-HQT-0062.

[14] Les 18 et 26 septembre 2013, la Régie, le Demandeur et les intervenants transmettent leurs demandes de renseignements n° 1 au Transporteur. Ce dernier dépose ses réponses les 9 et 16 octobre 2013.

[15] Les 23 et 25 octobre 2013, la Régie rend ses décisions D-2013-172 et D-2013-175 relatives aux contestations émises par les participants sur certaines réponses du Transporteur. À la suite de ces décisions, le Transporteur dépose ses compléments de réponses aux demandes de renseignements n° 1 des participants le 30 octobre 2013.

[16] Le 11 novembre 2013, le Transporteur corrige certaines erreurs d'écriture de sa preuve documentaire et dépose les pièces révisées<sup>3</sup> à cet effet.

[17] Les 11 et 12 novembre 2013, les participants répondent aux demandes de renseignements qui leur ont été transmises le 5 novembre 2013.

[18] L'audience se déroule du 18 au 29 novembre 2013.

[19] Le 16 décembre 2013, le Transporteur dépose la « *Demande amendée du Transporteur de modification des tarifs et conditions des services de transport pour les années 2013 et 2014* » (la Demande amendée).

[20] Le même jour, le Transporteur dépose une demande interlocutoire afin que les « *tarifs proposés des services de transport pour l'année témoin 2014, incluant les tarifs des services complémentaires et le taux de pertes [(les Tarifs proposés)], soient déclarés provisoires à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014* »<sup>4</sup>.

[21] Le Transporteur dépose également les pièces suivantes, révisées à la suite de la mise à jour du coût du capital :

- C-HQT-0132 : Revenus requis du service de transport 2011-2014;
- C-HQT-0133 : Coût moyen pondéré du capital;
- C-HQT-0134 : Tarification des services de transport - Application des tarifs provisoires pour l'année 2014;
- C-HQT-0135 et C-HQT-0136 : Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec - Application des tarifs provisoires pour l'année 2014 (versions française et anglaise).

[22] Le 19 décembre 2013, la Régie rend sa décision D-2013-204 relative à la demande interlocutoire du Transporteur. Par cette décision, elle modifie, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2014, les tarifs provisoires fixés à la décision D-2012-164 par les Tarifs proposés. Elle demande également aux participants de lui transmettre, le cas échéant, leurs commentaires sur les modifications apportées par le Transporteur dans la Demande amendée.

---

<sup>3</sup> Pièces C-HQT-0096 à C-HQT-0102.

<sup>4</sup> Pièce C-HQT-0130, p. 3, par. 8.

[23] Le 10 janvier 2014, la FCEI et SÉ/AQLPA transmettent leurs commentaires. Le Transporteur y réplique le 17 janvier 2014.

[24] Le 4 mars 2014, la Régie rend sa décision D-2014-034 dans le dossier R-3842-2013.

[25] La présente décision porte sur la modification des Tarifs et conditions pour les années 2013 et 2014.

[583] La Régie considère que les investissements ciblés par SÉ/AQLPA sont liés aux mises en exploitation de projets pour lesquelles la Régie exige déjà du Transporteur, depuis sa décision D-2012-059<sup>147</sup>, un suivi pour trois années historiques et l'année de base. Par ailleurs, les écarts relatifs aux projets de 25 M\$ et plus font déjà l'objet d'un suivi par la Régie, chaque année, dans le cadre de l'exercice d'examen du Rapport annuel du Transporteur.

[584] En conséquence, la Régie ne juge pas utile de donner suite à la proposition de SÉ/AQLPA.

## 9. COMMERCIALISATION DES SERVICES DE TRANSPORT

[585] Le Transporteur présente certains éléments de contexte du marché de l'électricité.

[586] En ce qui a trait au marché hors Québec, le Transporteur fait état de la publication, par la *Federal Energy Regulatory Commission* (la FERC), de son ordonnance 1000-B en octobre 2012 et de son énoncé de politique pour clarifier et définir l'attribution de droits de transport afférents aux nouvelles installations marchandes en janvier 2013.

[587] Pour ce qui est du marché au Québec, le Transporteur fait rapport sur le projet-pilote de programmation variable aux 15 minutes, mis en place en collaboration avec le *New York Independent System Operator* (NYISO) à l'interconnexion MASS.

[588] Pour ce qui est des services offerts à sa clientèle, le Transporteur propose de reconduire les modalités des Tarifs et conditions ayant trait au service de transport pour l'alimentation de la charge locale, au service de transport en réseau intégré et au service de transport de point à point.

[589] Par ailleurs, le Transporteur indique avoir pris diverses mesures afin de donner suite aux décisions D-2012-010<sup>148</sup> et D-2012-069<sup>149</sup>, qui apportaient des modifications

---

<sup>147</sup> Dossier R-3777-2011, p. 61, par. 245.

<sup>148</sup> Dossier R-3669-2008 Phase 2.

<sup>149</sup> *Ibid.*

aux Tarifs et conditions, à la suite des ordonnances 890 à 890-D de la FERC. Le Transporteur mentionne qu'il continue de suivre l'évolution de l'OATT de la FERC afin d'évaluer les améliorations applicables au contexte québécois.

## **9.1 SUIVI DU PROJET-PILOTE DE PROGRAMMATION VARIABLE AUX 15 MINUTES**

[590] Tel que demandé par la Régie dans sa décision D-2012-059<sup>150</sup>, le Transporteur fait rapport sur le projet-pilote de programmation variable aux 15 minutes.

[591] Le Transporteur explique que le projet-pilote, qui s'est échelonné de juillet 2011 à juillet 2012, permet aux clients du Transporteur, actifs dans le marché de New York, de programmer des transactions variables aux 15 minutes durant l'heure. Le projet-pilote visait à tester la faisabilité d'une variation intra-horaire des programmes à l'interconnexion MASS. La capacité pouvant être programmée aux 15 minutes est passée de 100 MW à 400 MW au cours de cette période et la capacité effectivement utilisée est d'environ 200 MW<sup>151</sup>. Le Transporteur précise que les résultats du projet-pilote ont permis de valider la mécanique et l'opérationnalisation de la programmation variable, qui pourraient être applicables à d'autres projets, dépendamment des particularités propres à chaque exploitant de réseau et opérateur de marché<sup>152</sup>. Cette fonctionnalité est demeurée en place à l'interconnexion MASS et continue d'être utilisée<sup>153</sup>.

[592] Le Transporteur soutient que la programmation variable aux 15 minutes à l'interconnexion MASS est conforme aux Tarifs et conditions. Il indique à ce sujet que les programmes des clients continuent d'être déposés auprès du Transporteur sur une base horaire et que c'est le NYISO qui a la possibilité de modifier ces programmes, toutes les 15 minutes<sup>154</sup>.

---

<sup>150</sup> Dossier R-3777-2011.

<sup>151</sup> Pièce C-HQT-0065, p. 48 et 49.

<sup>152</sup> Pièce A-0046, p. 211.

<sup>153</sup> Pièce A-0046, p. 202.

<sup>154</sup> Pièce A-0046, p. 204.



[593] EBM recommande à la Régie d'inciter le Transporteur à discuter avec les réseaux voisins pour susciter l'implantation de ce type de programmation à d'autres interconnexions<sup>155</sup>.

[594] À cet égard, le Transporteur allègue que le projet-pilote a été une première expérience dans les marchés du Nord-Est américain. Bien qu'il soit ouvert à la mise en place d'une telle fonctionnalité à d'autres interconnexions, il soutient qu'elle pourrait s'avérer plus complexe pour les réseaux voisins. De plus, il précise que ces derniers ont peu d'intérêt en ce moment pour cette fonctionnalité, soit par manque de nécessité, soit en raison de la priorité accordée à d'autres projets.

[595] La Régie constate que le Transporteur a donné suite à sa décision D-2012-059, quant au projet-pilote de programmation aux 15 minutes. **Elle demande au Transporteur de l'informer, dans le cadre de ses prochains dossiers tarifaires, d'éventuels développements quant à l'implantation de cette programmation à d'autres interconnexions.**

[596] Par ailleurs, la Régie juge que la programmation variable aux 15 minutes, par son aspect particulier, devrait être décrite dans le texte des Tarifs et conditions. **En conséquence, la Régie demande au Transporteur de déposer, lors de son prochain dossier tarifaire, un libellé descriptif de la programmation variable aux 15 minutes, à inclure dans le texte des Tarifs et conditions.**

## **9.2 PROCESSUS D'ÉCHANGES ET D'INFORMATION RELATIF À LA PLANIFICATION DU RÉSEAU**

[597] Dans sa décision D-2013-145, la Régie acceptait les interventions d'EBM et de NLH sur le processus d'échanges et d'information relatif à la planification du réseau prévu à l'appendice K des Tarifs et conditions (le Processus). La Régie délimitait cependant le cadre des interventions sur ce sujet. Elle indiquait qu'il était prématuré de remettre en cause les termes de l'appendice K des Tarifs et conditions, compte tenu de l'adoption récente de ce dernier et que, si une partie croyait que le Transporteur n'avait pas appliqué correctement les dispositions des Tarifs et conditions, il lui était loisible de déposer une plainte à cet effet, en vertu des articles 86 et suivants de la Loi. Elle acceptait,

---

<sup>155</sup> Pièce C-EBM-0014, p. 11.

par ailleurs, d'entendre les parties quant au respect par le Transporteur de sa décision D-2012-010<sup>156</sup>, relativement à l'appendice K. Elle référerait, à cet égard, au rapport de la rencontre du 7 juin 2013, déposé par le Transporteur à la Régie sous pli administratif en suivi de sa décision D-2012-010<sup>157</sup>.

[598] Dans sa décision D-2013-175, la Régie précisait, comme suit, le cadre du débat dans le présent dossier relativement au Processus :

*« [14] Le débat dans le présent dossier se limite à examiner si le processus d'échange et d'information relatif à la planification du réseau (le processus) entrepris à ce jour par le Transporteur respecte, de manière globale, les objectifs de la décision D-2012-010. Dans le corps de cette décision, il est mentionné que le processus doit répondre à certains objectifs tels que l'implication des clients en temps opportun et une meilleure compréhension des méthodes utilisées par le Transporteur. [note de bas de page omise]*

[...]

*[16] De plus, comme précisé à la décision D-2012-010, un dossier réglementaire tel que le présent dossier tarifaire ne constitue pas le forum approprié pour tenir les échanges prévus dans le cadre du processus »<sup>158</sup>.*

[599] Le Transporteur estime avoir respecté la décision D-2012-010. Il allègue avoir entrepris, en conformité avec cette décision, la mise en œuvre du Processus. Il indique avoir tenu, à ces fins, une première rencontre annuelle le 7 juin 2013, soit au cours de la première année de l'entrée en vigueur de l'appendice K. Il indique y avoir, notamment, traité d'intrants liés à la planification et des méthodologies employées<sup>159</sup>.

[600] Le Transporteur rappelle que dans sa décision D-2012-010, la Régie a retenu deux éléments significatifs, soit le besoin exprimé par certains intervenants de mieux comprendre les divers intrants liés à la planification et le souhait des clients d'être impliqués en temps opportun dans le Processus et d'avoir la possibilité de tenir des échanges préalablement à l'élaboration de la planification du Transporteur. À cet égard, le Transporteur considère importante la première rencontre, portant notamment sur les

---

<sup>156</sup> Dossier R-3669-2008 Phase 2.

<sup>157</sup> Pièce A-0024, p. 13.

<sup>158</sup> Pièce A-0030, p. 6.

<sup>159</sup> Pièce C-HQT-0126, p. 48.

intrants liés à la planification. Elle a permis, selon lui, de mettre à niveau l'ensemble des participants à la rencontre et, par le biais de son site OASIS, toutes les parties intéressées par cette question. De plus, la rencontre a permis de sonder les participants sur le contenu à venir des rencontres<sup>160</sup>.

[601] Le Transporteur reconnaît que la première rencontre n'a pas permis d'atteindre tous les objectifs de la décision D-2012-010<sup>161</sup>. Il précise que cette rencontre visait essentiellement le premier objectif établi dans la décision D-2012-010, soit une meilleure compréhension des intrants liés à la planification du réseau. Le Transporteur fait valoir qu'il lui apparaissait essentiel de mettre à jour les connaissances des participants avant de répondre aux autres objectifs du Processus. Il rappelle aussi que la Régie, dans sa décision D-2013-175, constatait qu'il avait pris bonne note des commentaires et suggestions soumis par les participants lors de la rencontre du 7 juin 2013.

[602] Par ailleurs, le Transporteur explique qu'il s'agit d'un processus adapté au contexte québécois et qu'il est, par conséquent, impossible d'importer un modèle d'une autre juridiction. Le Transporteur ajoute qu'il envisageait une deuxième rencontre à l'automne 2013 qui n'a pu se tenir en raison d'un manque de disponibilité<sup>162</sup>. Selon lui, plusieurs rencontres seraient nécessaires avant que le Processus ne soit pleinement satisfaisant. Les échanges avec les participants permettront, au fur et à mesure, une amélioration du Processus<sup>163</sup>.

[603] Le Transporteur mentionne que, lors des prochaines rencontres, il compte orienter les échanges sur l'évolution des actifs, en considérant à la fois les besoins exprimés par les clients et le développement requis de son réseau. Il sollicitera alors les intrants des participants et permettra à ces derniers de proposer, dans le respect du cadre réglementaire, des solutions dont il pourra tenir compte dans sa planification. Les participants pourront, notamment, bonifier les intrants présentés et discuter des propositions quant aux solutions.

[604] EBM est d'avis que le Transporteur n'a pas respecté les objectifs de la décision D-2012-010<sup>164</sup> quant à la mise en place d'un véritable processus de planification avec les

---

<sup>160</sup> Pièce C-HQT-0126, p. 48.

<sup>161</sup> Pièce A-0041, p. 182.

<sup>162</sup> Pièce A-0046, p. 137.

<sup>163</sup> Pièce A-0041, p. 182 à 184 et pièce C-HQT-0126, p. 48.

<sup>164</sup> Dossier R-3669-2008 Phase 2.

participants. L'intervenante prétend que le Transporteur a répondu en partie à un des besoins notés par la Régie, soit de fournir certains intrants liés à la planification. EBM énonce des recommandations sur le contenu du Processus lui-même et demande à la Régie de formuler des directives claires à cet égard. L'intervenante recommande, notamment, que le Coordonnateur de la fiabilité organise les rencontres tenues en vertu de l'appendice K des Tarifs et conditions<sup>165</sup>.

[605] EBM est d'avis que les prochaines rencontres devraient permettre aux participants des échanges sur un certain nombre d'aspects :

« [...] À l'avenir, ces rencontres devraient permettre aux intervenants d'avoir de véritables échanges en matière de planification incluant notamment les besoins, les données horaires sur les interconnexions, la question des réseaux régionaux et la congestion interne ou les contraintes internes, les enjeux de fiabilité, la question des retraits d'actifs, les solutions de transport dans un sens large pouvant inclure les questions de production (voir le site internet de BC Hydro dont l'extrait C-EBM-0023) en vue d'un développement optimal du réseau de transport »<sup>166</sup> [note de bas de page omise].

[606] À cet égard, le Transporteur indique qu'il s'agit d'un forum d'échanges sur la planification et non sur l'exploitation du réseau ou la gestion des retraits. Ces derniers sujets n'ont d'ailleurs pas fait l'objet des débats ayant mené à la décision D-2012-010. Le Processus doit tenir compte du cadre réglementaire, dont le respect du texte des Tarifs et conditions et de la Loi. Le Transporteur rappelle ainsi qu'il est responsable de fournir et commercialiser les services de transport, conformément aux Tarifs et conditions, dont fait partie l'appendice K. Selon lui, la Régie a prescrit, dans cet appendice, que les rencontres sont sous sa responsabilité. Il rappelle également que la suffisance des approvisionnements constitue une activité qui appartient au Distributeur, en vertu de l'article 72 de la Loi. Le Transporteur prétend que certaines informations recherchées par EBM ont trait à ces activités, référant à un document que le Distributeur dépose au *Northeast Power Coordinating Council* (NPCC)<sup>167</sup>.

[607] Les témoins d'EBM ont mentionné en audience qu'ils n'ont pas cru bon de faire connaître immédiatement leur insatisfaction lors de la rencontre du 7 juin 2013. EBM a

---

<sup>165</sup> Pièce C-EBM-0014, p. 16 et pièce C-EBM-0025, p. 8.

<sup>166</sup> Pièce C-EBM-0025, p. 8.

<sup>167</sup> Pièce A-0055, p. 97 à 101 et pièce C-HQT-126, p. 49.

plutôt décidé de la manifester par écrit par la suite. Le témoin d'EBM a affirmé que ce document écrit s'est matérialisé par la preuve déposée au présent dossier<sup>168</sup>.

[608] NLH allègue que la Régie pourrait ordonner au Transporteur de compléter la mise en place du Processus le plus rapidement possible. La Régie pourrait aussi apporter certaines clarifications à sa décision D-2012-010 pour mieux diriger le Transporteur et les intervenants en ce qui concerne, par exemple, le niveau d'information et la confidentialité des informations qui y sont échangées<sup>169</sup>.

[609] Le Transporteur souligne avoir des obligations envers ses clients eu égard à des données confidentielles<sup>170</sup>. Il rappelle aussi que le site OASIS est le forum dédié en Amérique du Nord pour transmettre l'information et, ainsi, permettre un traitement non discriminatoire et accessible à tous.

### **Opinion de la Régie**

[610] La Régie constate que le Transporteur a entrepris la mise en œuvre du Processus. Le Transporteur a tenu, à cet égard, une rencontre le 7 juin 2013, laquelle portait, notamment, sur les intrants liés à la planification. Le Transporteur envisageait une seconde rencontre à l'automne 2013, laquelle n'a pu être tenue en raison d'un manque de disponibilité.

[611] La Régie note que la démarche du Transporteur pour mettre en place le Processus se veut évolutive. À cet égard, il indique qu'il entend tenir compte des commentaires et préoccupations des participants.

[612] Il ressort de la preuve au dossier que la rencontre tenue le 7 juin 2013 n'a pas permis d'atteindre l'ensemble des objectifs prévus à la décision D-2012-010<sup>171</sup>, ce que le Transporteur reconnaît d'ailleurs.

[613] Compte tenu, d'une part, de l'adoption récente de l'appendice K des Tarifs et conditions et, d'autre part, du caractère évolutif de la démarche du Transporteur, la Régie

---

<sup>168</sup> Pièce A-0050, p. 117.

<sup>169</sup> Pièce A-0053, p. 125 à 133.

<sup>170</sup> Pièce C-HQT-0126, p. 49.

<sup>171</sup> Dossier R-3669-2008 Phase 2.

comprend qu'il faut plus d'une rencontre afin d'atteindre l'ensemble des objectifs visés par la décision D-2012-010.

[614] Toutefois, la Régie note que le Transporteur, lors des prochaines rencontres, orientera les échanges sur l'évolution des actifs, sollicitera les intrants des participants et permettra à ces derniers de proposer, dans le respect du cadre réglementaire, des solutions, dont il pourra tenir compte dans sa planification<sup>172</sup>.

[615] Dans ce contexte, la Régie ne juge pas opportun d'émettre des directives additionnelles au Transporteur, ni d'apporter des clarifications à la décision D-2012-010. Cependant, la Régie partage la position du Transporteur selon laquelle le Processus doit se mettre en place en tenant compte du contexte réglementaire. Elle rappelle également qu'il appartient au Transporteur, tenant compte des préoccupations des intervenants, de le mettre en place.

[616] Par ailleurs, la Régie constate que certaines recommandations d'EBM vont au-delà de la décision D-2013-145, ainsi que des précisions apportées à cet égard par la décision D-2013-175. C'est, par exemple, le cas lorsque l'intervenante recommande que les rencontres soient organisées par le Coordonnateur de la fiabilité.

[617] La Régie constate qu'EBM avait des doléances à la suite de la première rencontre du Processus mais qu'elle a préféré les faire connaître au moyen du présent dossier tarifaire plutôt que de les signaler directement au Transporteur.

[618] Considérant que le Processus en est à ses débuts, la Régie se serait plutôt attendue à ce qu'EBM communique avec le Transporteur afin de discuter des aménagements possibles qui pourraient satisfaire l'ensemble des parties avant d'intervenir à cet égard dans le cadre du dossier tarifaire.

[619] Un dossier tarifaire inclut habituellement une multitude d'enjeux et requiert des ressources importantes afin de rendre une décision en temps opportun. Ces ressources doivent être utilisées à bon escient et il faut s'assurer, en premier lieu, que les problèmes soulevés ne puissent être réglés autrement que par un dossier tarifaire.

---

<sup>172</sup> Pièce A-0041, p. 182 à 184 et pièce C-HQT-0126, p. 48.

### 9.3 SERVICES COMPLÉMENTAIRES

[620] Les annexes 1 à 7 des Tarifs et conditions prévoient que le Transporteur offre des services complémentaires aux clients des services de transport de point à point. Ces derniers doivent obtenir du Transporteur les services de gestion du réseau et de réglage de tension.

[621] Historiquement, seul le service de réglage de tension était facturé à la clientèle des services de transport de point à point. Le Transporteur présente les revenus qui découlent de cette facturation et précise qu'ils sont remis au Producteur qui est le seul fournisseur du service.

[622] Les nouvelles modalités des services de compensation d'écart de réception et de livraison, approuvées par la décision D-2012-010<sup>173</sup>, sont entrées en vigueur le 14 décembre 2012. Ces services sont décrits aux annexes 4 et 5 des Tarifs et conditions. Des montants sont maintenant facturés à la clientèle des services de transport de point à point pour le service de compensation d'écart de réception, alors que le service de compensation d'écart de livraison n'a donné lieu à aucune facturation.

[623] Le Transporteur fournit les données relatives au service de compensation d'écart de réception en distinguant le coût ou le revenu de ce service et les pénalités qui y sont liées.

**TABLEAU 28**  
**COÛTS OU REVENUS NETS ET PÉNALITÉS<sup>1</sup> POUR LE SERVICE**  
**DE COMPENSATION D'ÉCART DE RÉCEPTION**

Année	Coût ou (revenu net facturé)	Pénalités	Total
<i>En milliers de dollars</i>			
2012 (déc.)	(2,3)	0,1	(2,2)
2013 (janv. –mars)	31,2	7,4	38,6

<sup>1</sup> Advenant un écart de plus de 10 % par rapport à la quantité, des pénalités s'ajoutent au coût (revenu) associé à la fourniture du service.

Source : pièce C-HQT-0040, tableau 2, p. 9.

[624] Conformément à la décision D-2009-015<sup>174</sup>, les pénalités sont conservées par le Transporteur. En réponse à une demande de renseignements de la Régie, ce dernier confirme que les revenus ou coûts associés à la fourniture du service de compensation d'écart de réception sont remis au Producteur ou payés par celui-ci<sup>175</sup>.

[625] En conformité avec les modifications apportées par la décision D-2012-010<sup>176</sup> à l'article 3 des Tarifs et conditions, le Transporteur facture des pénalités liées à l'exploitation sur les tarifs applicables aux services complémentaires prévus aux annexes 1 à 3, 6 et 7, advenant leur usage non autorisé. Des pénalités s'appliquaient déjà au tarif de transport en vertu des articles 13.7d) et 14.5 des Tarifs et conditions. Le traitement des pénalités applicables en vertu des articles 3, 13.7d) et 14.5 des Tarifs et conditions est décrit à la section 3.2.4 de la présente décision.

[626] Enfin, le Transporteur ne propose aucune modification aux services complémentaires associés au service d'alimentation de la charge locale, décrits à l'annexe 8 des Tarifs et conditions.

[627] La Régie juge satisfaisantes les informations produites par le Transporteur en suivi des décisions D-2012-010 et D-2012-069. **La Régie demande au Transporteur, dans le cadre de ses prochains dossiers tarifaires, de :**

- **mettre à jour les données liées au service de compensation d'écart de réception, selon le tableau 2 de la pièce C-HQT-0040 reproduit ci-dessus;**
- **préciser le traitement, envers le fournisseur des services complémentaires, des revenus ou des coûts découlant de la facturation de ces services;**
- **préciser les revenus tirés des pénalités liées à l'exploitation en distinguant ceux liés à l'article 3 des Tarifs et conditions et ceux liés aux articles 13.7d) et 14.5.**

---

<sup>174</sup> Dossier R-3669-2008.

<sup>175</sup> Pièce C-HQT-0065, p. 49.

<sup>176</sup> Dossier R-3669-2008 Phase 2.



#### 9.4 BESOINS ET REVENUS DES SERVICES DE TRANSPORT

[628] Le Transporteur présente la prévision des besoins des services de transport pour les années 2013 et 2014, incluant les pertes de transport.

[629] La prévision des besoins de transport pour le service d'alimentation de la charge locale est de 37 134 MW pour l'année de base 2013 et de 37 043 MW pour l'année témoin projetée 2014.

[630] Le Transporteur tient compte des réservations de long terme pour déterminer sa prévision des besoins du service de transport de point à point de long terme, qui s'établit, pour les années 2013 et 2014 à 4 683 MW et 4 675 MW respectivement.

[631] Dans sa prévision des besoins de services de transport de point à point de court terme, le Transporteur tient compte, pour l'année de base 2013, des réservations effectuées pour les quatre premiers mois de l'année et d'une anticipation de celles à venir au cours des huit derniers mois. La prévision 2013 des besoins en énergie est chiffrée à 2,8 TWh.

[632] Pour l'année témoin projetée 2014, le Transporteur anticipe les besoins pour les services de transport de point à point de court terme, sur la base des réservations horaires prévus en 2013 et de l'équivalent horaire de l'ensemble des besoins des autres services de transport de court terme de l'année 2013. Le Transporteur prévoit cependant une activité accrue relative aux réservations horaires faisant suite à la diminution des réservations de long terme. La prévision 2014 des besoins en énergie des services de point à point de court terme s'établit ainsi à 2,9 TWh.

[633] Conformément à la décision D-2012-059<sup>177</sup>, le Transporteur explique les écarts entre la prévision des besoins projetés des services de transport et les besoins réels. La baisse de 316 MW des besoins de long terme des services de transport de point à point du Producteur est essentiellement due au fait que certains des renouvellements anticipés ne se concrétiseront pas. Cette réduction s'est traduite en une hausse des besoins en services de transport de point à point de court terme.

---

<sup>177</sup> Dossier R-3777-2011.

[634] La même justification est fournie quant à l'écart de 11,3 M\$ entre les revenus projetés de 367,1 M\$ et les revenus réels de 355,8 M\$ associés aux services de transport de point à point pour 2012.

[635] Le Transporteur présente les données sur les revenus de transport selon le même niveau de détail que les besoins de services de transport<sup>178</sup>.

[636] La Régie juge adéquates les prévisions des besoins de transport présentées par le Transporteur pour le service d'alimentation de la charge locale, le service de point à point de long terme et les services de point à point de court terme pour l'année de base 2013 et l'année témoin projetée 2014.

**[637] La Régie demande au Transporteur de déposer, dans le cadre de ses prochains rapports annuels, les données sur les revenus de transport ainsi que les transits associés, selon le même niveau de détail que le tableau R31.1 de la pièce C-HQT-0065.**

## **9.5 TAUX DE PERTES DE TRANSPORT**

[638] En conformité avec la décision D-2009-015<sup>179</sup>, le Transporteur établit le taux de pertes de transport à partir de la moyenne des trois dernières années de pertes réelles, calculées à deux décimales, en arrondissant le résultat à une décimale. Le taux de pertes s'établit ainsi à 5,5 % pour 2013 et à 5,6 % pour 2014.

[639] Le calcul du taux de pertes proposé par le Transporteur est conforme à la décision D-2009-015.

**[640] La Régie fixe les taux de pertes de transport à 5,5 % pour l'année de base 2013 et à 5,6 % pour l'année témoin projetée 2014.**

---

<sup>178</sup> Pièce C-HQT-0065, p. 50 et 51.

<sup>179</sup> Dossier R-3669-2008 Phase 1.

## 9.6 COMPTE D'ÉCART DES REVENUS DES SERVICES DE TRANSPORT DE POINT À POINT

[641] Le compte d'écart des revenus des services de transport de point à point cumule les écarts, tant positifs que négatifs, relatifs aux revenus des services de transport de point à point. Le Transporteur présente le solde projeté du compte d'écart aux fins de l'établissement du cavalier pour l'année 2013<sup>180</sup>. Comme précisé à la section 3.2.4 de la présente décision, ce solde de 9,9 M\$, comprend un montant de 0,7 M\$ provenant des pénalités prévues aux articles 13.7d) et 14.5 des Tarifs et conditions<sup>181</sup>.

[642] La Régie constate que le solde du compte d'écart des revenus des services de transport de point à point est établi conformément à la méthodologie approuvée par ses décisions D-2007-08<sup>182</sup> et D-2008-019<sup>183</sup>. **Elle approuve le solde projeté de 9,9 M\$.**

[643] **La Régie demande au Transporteur, dans le cadre de ses prochains dossiers tarifaires, de présenter distinctement les sommes du compte d'écart associées aux pénalités prévues aux articles 13.7d) et 14.5 des Tarifs et conditions et celles associées aux écarts de prévision des revenus des services de transport de point à point, comme présenté au tableau R32.1 de la pièce C-HQT-0065.**

## 10. RÉPARTITION DU COÛT DE SERVICE

[644] Le Transporteur affirme qu'il effectue la répartition du coût de service conformément aux décisions antérieures de la Régie dont, notamment, les décisions D-2006-66<sup>184</sup> et D-2009-015<sup>185</sup>. Il présente ainsi la répartition du coût de service 2014 selon une méthode en trois étapes, soit la répartition par fonction, par composante et par service.

---

<sup>180</sup> Pièce C-HQT-0041, p. 12, tableau 7.

<sup>181</sup> Pièce C-HQT-0065, p. 51.

<sup>182</sup> Dossier R-3605-2006.

<sup>183</sup> Dossier R-3640-2007.

<sup>184</sup> Dossier R-3549-2004 Phase 2.

<sup>185</sup> Dossier R-3669-2008 Phase 1.