

**Réponses du Transporteur
à la demande de renseignements numéro 7
de la Régie de l'énergie
(« Régie »)**

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 7 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE)
RELATIVE À LA DEMANDE DU TRANSPORTEUR DE MODIFICATION DES TARIFS
ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2020**

- 1. Références :**
- (i) Pièce [C-BRTM-0036](#), p. 1 et 2;
 - (ii) Pièce [C-BRTM-0039](#), R9.2, p. 10;
 - (iii) Pièce [C-RNCREQ-0044](#), p. 23 et 46 à 49.

Préambule :

(i) « *Quelques jours avant la date d'ouverture de l'audience prévue pour le 9 décembre 2019 et après que le Producteur et BRTM aient exposé leurs positions respectives, les parties impliquées au présent dossier, à savoir le Transporteur, le Producteur et BRTM, ont demandé à la Régie le report du sujet Écarts de réception et de livraison en Phase 2 du présent dossier, et ce, afin de permettre au Producteur et à BRTM d'échanger dans un cadre informel pour tenter, si possible, de réconcilier leurs positions respectives.*

Advenant qu'un terrain d'entente soit trouvé, il avait été proposé par ces trois parties qu'une proposition commune serait présentée à la Régie afin que cette dernière puisse se prononcer à cet égard. Dans le cas contraire, l'audience aurait lieu en Phase 2 selon les disponibilités de tous les participants.

Le 4 décembre 2019, la Régie a accepté de reporter le sujet Écarts de réception et de livraison à une période ultérieure afin de permettre aux parties de discuter et, possiblement, d'arriver à une solution commune.

Suivant l'acceptation de la Régie quant à ladite demande de report, le Producteur et BRTM ont entamé des discussions confidentielles visant à trouver une solution négociée à leur différend.

*Les discussions entre le Producteur et BRTM (les « **Parties** ») se sont avérées fructueuses et ont mené à une proposition commune de modifications aux annexes 4 et 5, le tout tel qu'il appert du présent mémoire conjoint et de la pièce HQT-1, document 1 déposée par le Transporteur dans le cadre de la présente Phase 2 (collectivement la « **Proposition commune** »). » [notes de bas de page omises]*

(ii) « *9.2. Does BRTM consider the current joint HQT/BRTM proposal, which proposes different prices for incremental cost and decremental cost but does not propose different incremental and decremental prices for each Band, to be unduly discriminatory? If not, why not?*

Réponse :

La proposition commune présentée à la Régie par BRTM et HQT résulte du fruit des discussions entre ces deux parties, discussions qui ont donné lieu à des modifications aux

modalités du service de compensation pour les écarts de réception, et ce, sans affecter la structure de base des concepts prévus à l'annexe 4 des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec. De l'avis de BRTM, cette proposition permet de rencontrer les objectifs recherchés par le Producteur, tout en s'assurant que la tarification qui y est rattachée reflète la réalité opérationnelle de BRTM à titre d'utilisateur de ce service. Ce faisant, BRTM est d'avis que la proposition commune est raisonnable et qu'elle n'est pas indument discriminatoire. »

(iii) Le RNCREQ rappelle des extraits de son mémoire déposé en phase 1, dont la recommandation suivante :

« Or, si on accepte qu'HQP est en fait la contrepartie de toutes les transactions découlant de l'application de l'Annexe 4, les questions deviennent beaucoup plus simples :

- Les frais de transport de ou vers les marchés avoisinants ne sont plus pertinents;*
- Les prix incrémentiel et décrémental deviennent identiques, pour une heure donnée — ou, à la limite, défini comme une petite fourchette autour d'une valeur unique.*

Comment peut-on déterminer cette valeur? En l'absence d'une proposition d'HQP, on peut concevoir différentes façons de la dériver des prix des trois marchés avoisinants. Aux fins de promouvoir des discussions ultérieures, j'avancerai comme suggestion préliminaire de simplement fixer la moyenne des prix des trois marchés comme prix de référence horaire, sans ajustement des frais de transport. » [nous soulignons]

En phase 2, le RNCREQ réitère la recommandation relative à l'utilisation d'un unique prix moyen tant pour le prix incrémentiel que le prix décrémental. Il propose les textes en conséquence selon la définition des prix applicables à la tranche 1 (prix mensuel) et selon la définition applicable aux tranches 2 et 3 (prix horaires).

Demandes :

1.1 Veuillez préciser si la suggestion faite par le RNCREQ en phase 1, citée à la référence (iii), a fait l'objet des discussions entre les parties menant à la proposition commune (références (i) et (ii)).

Réponse :

- 1 **Réponse du Producteur et de BRTM :**
- 2 **La suggestion faite par le RNCREQ à l'effet d'utiliser le prix moyen des trois (3)**
- 3 **marchés pour le prix décrémental et pour le prix incrémentiel n'a aucunement**
- 4 **fait l'objet des discussions entre le Producteur et BRTM (les « Parties ») et ce,**
- 5 **pour les motifs fournis en réponse à la question 1.2 ci-après.**

- 1.2 Veuillez commenter cette suggestion réitérée en phase 2 (référence (iii)), en précisant si vos commentaires constituent une réponse commune ou en distinguant, le cas échéant, les éléments spécifiques à l'une ou l'autre des parties (ex : compensation du fournisseur et signal de prix au client).

Réponse :

1 **Réponse commune du Producteur et de BRTM :**

2 **Pour les Parties, l'objectif était de trouver une approche globale bien adaptée**
3 **pour le client de transport et pour le fournisseur, lequel souhaitait conserver le**
4 **caractère dissuasif du tarif étant donné la nature du Service de compensation**
5 **d'écart de réception (le « Service »), ce que ne permet pas l'utilisation d'un prix**
6 **moyen tel que proposé par le RNCREQ.**

7 **La nature du Service est importante, car elle constitue le point de départ pour**
8 **orienter le choix approprié du type de tarification. Par la nature du Service nous**
9 **référons au fait que celui-ci existe pour aider le Transporteur à assurer la fiabilité**
10 **de son réseau de transport. On parle donc ici d'un Service qui, pour des raisons**
11 **de fiabilité, cherche à garder au minimum les écarts de réception en regard des**
12 **programmes déposés. Il faut donc que la tarification donne un signal de prix qui**
13 **ne présente pas d'attrait commercial pour le client, mais plutôt une tarification**
14 **qui désintéresse ce dernier à avoir recourt au Service.**

15 **La suggestion du RNCREQ d'utiliser un seul prix moyen des trois marchés ne**
16 **respecterait pas ce critère, puisqu'il pourrait créer des opportunités d'arbitrage**
17 **pour les clients de transport qui ont accès aux trois marchés limitrophes en**
18 **question.**

19 **De plus, les Parties soulignent que la Régie a reconnu l'importance de ne pas**
20 **créer d'occasion d'arbitrage dans sa décision D-2009-015, à la page 111 :**

21 ***« La Régie considère que l'utilisation d'un prix de marché satisfait***
22 ***l'objectif d'offrir une juste compensation au fournisseur du service,***
23 ***sans créer d'opportunités d'arbitrage pour les clients du***
24 ***Transporteur. »***

1 Par ailleurs, dans la décision D-2012-010, il importe de souligner que la Régie,
2 après avoir examiné la question, a refusé une formule de prix comprenant un
3 seul prix de référence et a plutôt approuvé l'approche actuellement en vigueur,
4 stipulant que le prix le plus élevé soit retenu pour établir le prix incrémentiel et
5 que le prix le plus bas soit retenu pour établir le prix décrémental :

6 « [385] L'expert Marshall propose une formule alternative comprenant
7 un seul prix de référence, lequel serait fonction de la situation
8 d'Hydro-Québec à chaque heure. [...]

9 [...]

10 [395] La Régie juge que les prix de référence proposés par le
11 Transporteur, lesquels diffèrent selon que le fournisseur achète ou
12 vend l'énergie, reflètent de manière satisfaisante les prix horaires
13 accessibles dans les marchés limitrophes. Ces prix offrent, dans le
14 contexte prévalant au Québec, une base raisonnable pour établir la
15 compensation du fournisseur. Il s'agit également de données
16 publiques, connues des clients et facilement vérifiables.

17 [...]

18 [397] En conséquence, la Régie accepte l'utilisation des prix horaires
19 sur les marchés limitrophes proposée par le Transporteur et approuve
20 la tarification proposée pour les écarts du premier palier. La Régie est
21 d'avis que cette formule satisfait aux exigences de la décision
22 D-2009-015. »

23 La tarification doit également fournir une base raisonnable pour établir la
24 compensation du fournisseur du Service qui, pour le bénéfice de la discussion,
25 se retrouve parfois en position de vendeur ou d'acheteur d'électricité même si
26 dans les faits il ne transige pas réellement sur les marchés :

27 « [395] La Régie juge que les prix de référence proposés par le
28 Transporteur, lesquels diffèrent selon que le fournisseur achète ou
29 vend l'énergie, reflètent de manière satisfaisante les prix horaires
30 accessibles dans les marchés limitrophes. Ces prix offrent, dans le
31 contexte prévalant au Québec, une base raisonnable pour établir la
32 compensation du fournisseur. Il s'agit également de données
33 publiques, connues des clients et facilement vérifiables. » (D-2012-010,
34 par. 395, nos soulignés)

1 **De l'avis des Parties, l'utilisation d'un prix moyen tel que proposé par le**
2 **RNCREQ ne rencontre pas cet objectif.**

3 **Conséquemment et tel qu'il appert du dossier R-3669-2008, Phase 2, les Parties**
4 **sont en désaccords avec l'affirmation du RNCREQ à l'effet que la suggestion de**
5 **fixer un prix unique pour le prix incrémentiel et décrémental n'a pas été étudiée**
6 **ou remise en question (voir à cet égard le rapport de l'expert P. Raphals,**
7 **pp. 18 et 20).**

8 **La proposition conjointe des Parties n'affecte pas la structure de base des**
9 **concepts prévus à l'annexe 4 des *Tarifs et conditions des services de transport***
10 ***d'Hydro-Québec* et est cohérente avec les décisions passées de la Régie**
11 **(D-2009-015 et D-2012-010).**