

837

Régie de l'énergie
DOSSIER R-3640-2007
DÉPOSÉE EN AUDIENCE
Date 19 novembre 2007
Pièces n°: 837

**PRÉSENTATION DE LA PREUVE**  
**DE LA FCEI**  
**FÉDÉRATION CANADIENNE DE L'ENTREPRISE INDÉPENDANTE**

**DANS LE CADRE DE**  
**LA DEMANDE RELATIVE À LA MODIFICATION**  
**DES TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT**  
**D'HYDRO-QUÉBEC À COMPTER DU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2008**  
**(R-3640-2007)**

Sylvie Desrochers  
analyste

---

## 1. PRÉSENTATION DE LA FCEI

La fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI) regroupe plus de 24 000 petites et moyennes entreprises (PME) québécoises qui oeuvrent dans tous les secteurs d'activités économiques et dans toutes les régions du Québec. À titre d'association patronale qui défend ces PME, la FCEI, par ses représentations auprès des pouvoirs et organismes publics, veille à leur assurer une prospérité économique, et ce, au plus grand bénéfice de l'ensemble des citoyens et des citoyennes du Québec.

Les PME représentées par la FCEI sont, pour la plupart, assujetties aux tarifs de petite et moyenne puissances d'Hydro-Québec Distribution, et, par conséquent, visées par le tarif de transport de la « charge locale ». La FCEI veille à ce que la facture de transport de la « charge locale » soit juste et raisonnable tout en visant à maintenir une qualité de service appréciable, et veille aussi à ce que l'utilisation du réseau de transport soit optimisée.

La FCEI appuie le principe tarifaire de l'utilisateur payeur, visant la réduction de l'interfinancement entre les tarifs et favorisant des structures tarifaires efficaces en permettant de bien différencier les clients les uns des autres sur la base de leurs caractéristiques de consommation et de l'impact de ces dernières sur le coût de les desservir.

## 2. INTRODUCTION DE LA PREUVE DE LA FCEI

Hydro-Québec TransÉnergie (le Transporteur) a déposé devant la Régie de l'énergie le 11 juillet 2007 un dossier où il propose des revenus requis de 2 744,7 M\$ et une variation tarifaire de +0,5%. Le Transporteur couvre divers sujets, dont les conclusions du groupe de travail sur la performance du Transporteur, l'intégration des actifs de télécommunication dans sa base de tarification, l'évolution des dépenses nécessaires à la prestation de ses services et le calcul des taux unitaires de ses tarifs.

Dans la présente preuve, la FCEI fait part de ses commentaires et de ses préoccupations à l'égard de certains sujets abordés par le Transporteur, dont les indicateurs de performance reliés aux coûts et l'évolution du coût de service. La FCEI fera aussi quelques propositions reliées à l'établissement des revenus requis, et essentiellement reliées à la précision de certains calculs et à la présentation des résultats des calculs effectués par le Transporteur.

---

### 1 3. RÉGLEMENTATION DE LA PERFORMANCE

#### 2 3.1 Groupe de travail sur la performance du Transporteur

3 La FCEI voudrait, en débutant sur ce sujet, souligner le bon déroulement des réunions de  
4 travail ayant eu lieu sur la réglementation de la performance du Transporteur. La FCEI a  
5 certainement apprécié que chaque réunion se fût déroulée de façon organisée,  
6 harmonieuse et disciplinée, et elle en remercie le Transporteur qui en est en grande partie  
7 responsable.

#### 8 3.2 Les deux indicateurs CNE et CST

9 La FCEI s'attardera principalement dans sa preuve aux deux indicateurs de coûts CNE,  
10 charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité de transport planifiée, et CST, coût  
11 de service total aussi en fonction de la capacité de transport planifiée. Ces deux  
12 indicateurs **de coûts** sont ceux que les experts retenus par les intervenants dans le  
13 groupe de travail, les experts Gagné et Roy, proposent de conserver en priorité, ce avec  
14 quoi la FCEI est d'accord.

15 La FCEI présente, à la section 5 suivante, son analyse de l'évolution des revenus requis et  
16 de la variation tarifaire proposée. Cette analyse s'est faite en lien très étroit avec les deux  
17 indicateurs CNE et CST, indicateurs que la FCEI présente de façon plus détaillée aux  
18 deux sous-sections qui suivent, guidée par les discussions qui ont eu lieu en groupe de  
19 travail, entre autres avec les experts Gagné et Roy sur le suivi des numérateur et  
20 dénominateur des indicateurs.

##### 21 3.2.1 Indicateur CNE : charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité planifiée

22 À la pièce FCEI-1, document 2, page 1, la FCEI présente sur trois graphes :

- 23 1) l'évolution depuis 2001 de l'indicateur CNE ;
- 24 2) l'évolution depuis 2001 du numérateur de l'indicateur, soit les charges nettes  
25 d'exploitation en millions de dollars ;
- 26 3) l'évolution depuis 2001 du dénominateur de l'indicateur, soit la capacité planifiée  
27 du réseau de transport en MW.

28 Le graphe 1) de la FCEI présentant l'évolution de l'indicateur CNE reprend les deux  
29 courbes présentées par le Transporteur dans son « Graphique 1 » de la pièce HQT-6,

1 document 1, page 7, soit la courbe montrant l'évolution de l'indicateur CNE depuis 2001 et  
2 la courbe montrant l'évolution de l'indicateur CNE s'il avait suivi l'inflation.

3 Sur ses graphes 1) et 3), la FCEI a ajouté des informations se rapportant à la capacité de  
4 transport (besoins de pointe) utilisée par les clients des services **annuels** « charge  
5 locale » et « point à point », ces services étant ceux pour lesquels le réseau de transport  
6 est planifié.

7 « Dans la mesure où le réseau de transport est conçu pour satisfaire les besoins  
8 fermes à long terme, il apparaît logique, en conséquence, de ne pas inclure les  
9 besoins à court terme dans ceux du service de point à point aux fins d'allocation des  
10 coûts et d'établissement des tarifs. » Décision D-2002-95, opinion de la Régie,  
11 5.1.2, page 174 (soulignements de FCEI)

12 En plus d'une courbe montrant l'évolution de la capacité de transport planifiée, le graphe  
13 3) de la FCEI inclut également une courbe montrant l'évolution de la capacité de transport  
14 (besoins de pointe) (normalisée) utilisée par les services **annuels** « charge locale » et  
15 « point à point ».

16 En plus d'une courbe montrant l'évolution de l'indicateur CNE en fonction de la capacité  
17 planifiée, le graphe 1) de la FCEI inclut aussi une courbe montrant un indicateur CNE  
18 exprimé en fonction de la capacité de transport (besoins de pointe) utilisée par les  
19 services **annuels** « charge locale » et « point à point ».

20 À l'aide de ces informations additionnelles, la FCEI voulait observer les écarts qui existent  
21 entre la capacité (maximale) planifiée et la capacité (besoins de pointe) utilisée par ceux  
22 pour qui le réseau de transport est planifié (graphe 3) dans le but d'alimenter ses  
23 réflexions quant à la possibilité d'avoir un indicateur relié au taux d'utilisation de la  
24 capacité de transport planifiée. À l'aide de ces informations additionnelles, la FCEI voulait  
25 aussi étayer son analyse des revenus requis proposés par le Transporteur pour l'année  
26 témoin 2008 et son analyse de la variation tarifaire qui est rattachée aux revenus requis  
27 proposés (graphe 1). Le sujet de la possibilité d'élaborer un nouvel indicateur relié au taux  
28 d'utilisation de la capacité planifiée sera couvert à la sous-section 3.3 ci-dessous, et  
29 l'analyse des revenus requis sera couverte à la section 5 ci-dessous.

30 Brièvement, la FCEI est préoccupée par le fait que les CNE exprimées en fonction de la  
31 capacité planifiée se maintiennent sous l'inflation alors que les CNE exprimées en fonction  
32 de la capacité utilisée (besoins de pointe) par les services **annuels** sont en plus forte

1 croissance. À ce sujet, la FCEI remarque que les CNE exprimées en fonction de la  
2 capacité utilisée (besoins de pointe) par les services **annuels** sont celles qui se  
3 rapprochent le plus des coûts qui se retrouvent dans les tarifs, puisque les tarifs de  
4 transport sont exprimés en dollars par MW de capacité utilisée (besoins de transport) et  
5 non en dollars par MW de capacité planifiée.

6 Toutes les données ayant servi à bâtir les courbes présentées aux graphes 1), 2) et 3) de  
7 la pièce FCEI-1, document 2, page 1 sont déposées sous la cote FCEI-1, document 2,  
8 page 3 ; sur cette dernière pièce se trouve l'origine des données qui proviennent de  
9 différents dossiers du Transporteur.

### 10 3.2.2 Indicateur CST : coût de service total en fonction de la capacité planifiée

11 De façon tout à fait analogue à ce qui est décrit à la sous-section 3.2.1 précédente, la  
12 FCEI présente à la pièce FCEI-1, document 2, page 2, les trois graphes suivants :

- 13 1) l'évolution depuis 2001 de l'indicateur CST ;
- 14 2) l'évolution depuis 2001 du numérateur de l'indicateur, soit le coût de service total  
15 excluant les taxes ;
- 16 3) l'évolution depuis 2001 du dénominateur de l'indicateur, soit la capacité planifiée  
17 du réseau de transport.

18 Les deux indicateurs CNE et CST ayant le même dénominateur, le graphe 3) se  
19 rapportant à l'indicateur CST est le même que le graphe 3) se rapportant à l'indicateur  
20 CNE. Pour les mêmes raisons et buts exposés à la sous-section précédente, les graphes  
21 1) et 3) de la FCEI contiennent des informations additionnelles se rapportant à la capacité  
22 de transport (besoins de pointe) utilisée par les clients des services **annuels** « charge  
23 locale » et « point à point », informations qui ont servi aux analyses présentées aux  
24 sections 3.3 ci-dessous (possibilité d'un nouvel indicateur) et 5 ci-dessous (analyses des  
25 revenus requis et de la variation tarifaire).

26 Comme dans le cas de l'indicateur CNE, la FCEI note que l'indicateur CST exprimé en  
27 fonction de la capacité utilisée (besoins de pointe) par les services de transport **annuels**  
28 est celui qui se retrouve dans les tarifs et qui est en plus forte croissance.

29 Toutes les données ayant servi à bâtir les courbes présentées aux graphes 1), 2) et 3) de  
30 la pièce FCEI-1, document 2, page 2 sont déposées sous la cote FCEI-1, document 2,

1 page 3 ; sur cette dernière pièce se trouve l'origine des données qui proviennent de  
2 différents dossiers du Transporteur.

### 3 3.3 Suggestion d'un nouvel indicateur relié à l'utilisation de la capacité planifiée

4 En accord avec les experts Gagné et Roy, la FCEI trouve important et aimerait beaucoup  
5 qu'il existe un indicateur relié au taux d'utilisation de la capacité planifiée, cette dernière  
6 étant un grand inducteur de coûts et constituant le dénominateur dans le calcul des deux  
7 indicateurs de coûts CNE et CST que le groupe de travail propose de retenir. Comme  
8 mentionné par les experts Gagné et Roy, la seule décroissance des indicateurs CNE et  
9 CST décrits à la section précédente ne serait pas gage de dépenses décroissantes (le  
10 numérateur dans le calcul de l'indicateur). En effet, sans que les dépenses soient  
11 décroissantes, les indicateurs CNE et CST peuvent décroître si la capacité planifiée (le  
12 dénominateur dans le calcul de l'indicateur) est en croissance. Et si la capacité planifiée  
13 qui est en croissance s'écarte de façon non raisonnable des besoins des clients pour qui  
14 le réseau de transport est conçu, et qu'une partie de plus en plus grande de cette capacité  
15 devient inutilisée, alors la « lecture » des indicateurs CNE et CST peut être erronée. Une  
16 croissance non raisonnable de la capacité planifiée et sa sous-utilisation subséquente ne  
17 seraient pas indicatrices d'une bonne gestion des coûts. D'où l'utilité d'avoir un indicateur  
18 relié à la croissance de la capacité planifiée et relié à son utilisation.

19 On peut voir que le Transporteur ne s'oppose pas à la recherche et au développement  
20 d'un tel indicateur quand on lit dans sa preuve à la pièce HQT-3, document 1, page 9, aux  
21 lignes 9 à 19 :

22 *« Le Transporteur est toutefois prêt à diffuser de l'information à ce sujet (taux*  
23 *d'utilisation du réseau de transport) et à travailler de concert avec les participants au*  
24 *groupe de travail, le cas échéant, en vue de l'élaboration d'un indicateur. »*

25 La FCEI est intéressée à réfléchir au sujet et c'est la raison pour laquelle elle a demandé  
26 certaines informations au Transporteur. Parce que le Transporteur ne procède pas à la  
27 compilation (HQT-14, document 6, page 10, réponse 6.1) de certaines des données avec  
28 lesquelles elle pensait travailler, la FCEI fera part de ses réflexions en illustrant  
29 schématiquement ses propos.

30 À la sous-section suivante, la FCEI suggère des pistes d'études pour poursuivre une  
31 réflexion sur l'élaboration d'un indicateur relié au suivi et à l'utilisation de la capacité  
32 planifiée de transport.

## 1 3.3.1 Ce qui pourrait être suivi en vue d'élaborer un nouvel indicateur

2 Pour les propos qui suivent, la FCEI fera référence au schéma ci-dessous et définira  
3 certains paramètres qui lui semblent utiles à observer. Le schéma de référence est  
4 déposé sous la cote FCEI-1, document 4, mais pour en faciliter la description, les  
5 explications et le suivi du lecteur, la FCEI l'a reproduit ci-dessous.

6

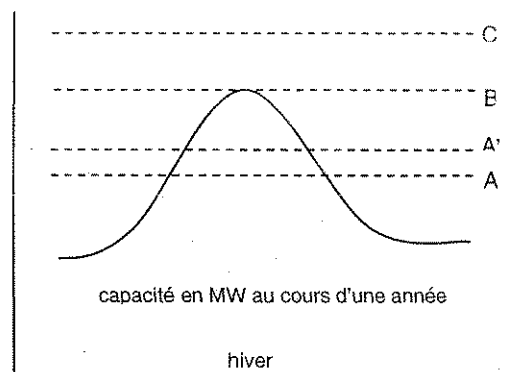
7

8

9

10

11



12

13 Le schéma ci-dessus représente une courbe annuelle de puissances utilisées en MW  
14 (besoins de transport), avec pointe en hiver, MW utilisés par les clients pour qui le réseau  
15 de transport est conçu, soit les clients des services annuels « charge locale » et « point à  
16 point ». Les paramètres A, A', B et C sont définis ainsi :

17

18

19

20

21

22

23

A : capacité moyenne utilisée par les services de transport **annuels** ;

A' : capacité moyenne utilisée par **tous** les services de transport ;

B : capacité maximale utilisée par les services de transport **annuels** ;

C : capacité maximale **planifiée** (telle que définie dans l'établissement  
des indicateurs de coûts CNE et CST) ;

où les termes « capacité utilisée » peuvent être remplacés par les termes  
« besoins de transport ».

24

25

La FCEI s'est alors demandé ce qu'elle aimerait qu'un nouvel indicateur lui fasse  
remarquer. Ses réflexions l'amènent à ceci :

1 1) La FCEI aimerait certainement savoir si l'excédent de capacité de transport  
2 planifiée par rapport aux besoins de transport de pointe (capacité maximale  
3 utilisée) des services annuels demeure constant dans le temps.

4 2) La FCEI aimerait aussi savoir si les excédents (« restants ») de capacité sont  
5 utilisés, générant des revenus additionnels au bénéfice de tous les clients.

6 À l'aide des paramètres A, A', B et C ci-dessus définis, la FCEI peut développer les  
7 « indicateurs » suivants :

8 1)  $C / B$  : Le ratio C sur B permettrait de constater si, dans le temps, la capacité  
9 planifiée se maintient à un écart relativement constant par rapport à la capacité  
10 maximale (besoins de pointe) utilisée par les services annuels.

11 2)  $(A' - A) / (B - A)$  : Après avoir élaboré un premier « indicateur » avec le paramètre  
12 C en le comparant au paramètre B, on peut repartir du paramètre B pour définir ce  
13 qui n'est pas utilisé par les services annuels : les « restants » de capacité non  
14 utilisée par les services annuels peuvent être définis comme étant  $(B - A)$ . Ce que  
15 les services annuels n'utilisent pas peut être utilisé par les autres services (point à  
16 point de court terme) faisant croître l'utilisation moyenne A vers l'utilisation  
17 moyenne A' ;  $(A' - A)$  devient alors ce qui a été utilisé, parmi les « restants », par  
18 les autres services de transport ; le ratio  $(A' - A) / (B - A)$  donne le pourcentage  
19 d'utilisation des « restants » de capacité. Plus ce dernier pourcentage croît, plus  
20 les restants de capacité sont utilisés au bénéfice de tous.

21 Si les services autres que annuels utilisent parfois (en pointe d'hiver, en  
22 l'occurrence) une partie de l'excédent de capacité planifiée  $(C - B)$ , l'utilisation de  
23 cet excédent (« restant ») de capacité se retrouvera dans le calcul du paramètre A'  
24 et sera pris en compte dans l'établissement du pourcentage indiquant le taux  
25 d'utilisation des « restants » de capacité. Advenant que ce dernier pourcentage  
26 excède 100%, nous saurions alors que toute la capacité laissée inutilisée par les  
27 services annuels, par rapport à leur utilisation de pointe, aurait été utilisée par les  
28 autres services, en plus d'observer une utilisation de l'« excédent » de planification.

29 Le graphe 3 des pages 1 et 2 de la pièce FCEI-1, document 2 montre justement la  
30 capacité planifiée, celle utilisée dans le calcul des indicateurs CNE et CST, en relation  
31 avec la capacité (besoins de pointe) des services **annuels** « charge locale » et « point à  
32 point », services pour lesquels le réseau de transport est conçu. Sans tenter d'en

1 interpréter le résultat, la FCEI constate que l'écart entre les deux « capacités » suivies va  
2 croissant depuis 2001. Ce qui incite davantage à définir un nouvel indicateur pour bien  
3 comprendre l'évolution de la capacité planifiée et ne pas en effectuer de mauvaises  
4 interprétations. La FCEI souligne ici qu'elle a questionné le Transporteur à ce sujet et que  
5 le Transporteur n'a fourni aucune explication à la FCEI (HQT-14, document 6, page 11,  
6 questions 6.4 et 6.5)

7 La FCEI rappelle que le but ici est d'amorcer une réflexion et que le Transporteur  
8 corrigera, le cas échéant, la façon d'utiliser et de définir les MW de transport auxquels la  
9 FCEI a fait référence dans les paragraphes précédents. La FCEI présente ses travaux  
10 préliminaires en tentant de bien identifier ce qu'il lui semblerait utile de suivre, en termes  
11 de capacité de transport, en parallèle du suivi des indicateurs de coûts CNE et CST.

12 Il resterait, bien sûr, à discuter du bien fondé, ou non, d'utiliser des capacités normalisées  
13 pour la température (les graphes et schémas précédemment présentés l'ont été sur une  
14 base normalisée dans le but d'observer un meilleur lien entre la capacité planifiée et la  
15 capacité utilisée par les services annuels, en faisant donc abstraction des effets de la  
16 température où une année chaude pourrait laisser croire que la capacité maximale  
17 planifiée s'éloigne de façon injustifiée de la capacité maximale réellement utilisée par les  
18 services annuels).

19 La FCEI est donc consciente, de façon globale, que des éléments hors du contrôle du  
20 Transporteur influencent le niveau de capacité utilisée. Selon la FCEI, un nouvel (ou plus  
21 d'un) indicateur bien élaboré et bien encadré (il pourrait évoluer dans un corridor défini  
22 entre deux bornes raisonnablement pré-établies) permettrait malgré tout d'observer au fil  
23 des ans, le cas échéant, des tendances dans la planification de la capacité de transport, et  
24 dans l'utilisation générale de la capacité par rapport à ce qui était planifié.

25 **La FCEI propose que des travaux soient entrepris par le Transporteur pour voir ce**  
26 **qu'il serait possible d'élaborer comme indicateur(s) relié(s) à la détermination de la**  
27 **capacité de transport planifiée et à l'utilisation des « restants » de capacité.**

#### 28 **4. PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES**

##### 29 **4.1 Disposition du compte d'écarts des revenus des services de point à point**

30 De façon générale, la FCEI ne s'oppose pas à la disposition du compte d'écarts tel que le  
31 propose le Transporteur. La FCEI a néanmoins la préoccupation suivante.

1 En réponse à deux questions de la FCEI, le Transporteur dit :

2 « Le Transporteur présente à la pièce HQT-4, document 3, la projection (de l'écart)  
3 pour l'année 2007 à titre d'information. Tel qu'il appert de sa proposition, le  
4 Transporteur prendra en compte l'écart réel suite à la publication du Rapport annuel  
5 d'Hydro-Québec, donc il n'y aura pas lieu de considérer la "différence résiduelle" par  
6 rapport à la projection. » (HQT-14, document 6, page 14, R8.2) soulignements de  
7 FCEI

8 « La proposition du Transporteur indique clairement, à la pièce HQT-4, document 3,  
9 page 8, lignes 6-7, que le règlement du compte d'écart s'effectue uniquement sur la  
10 base de données réelles au 31 décembre. » (HQT-14, document 6, page 14, R8.3)  
11 soulignements de FCEI

12 Contrairement à ce qu'elle avait cru en lisant la preuve du Transporteur, la FCEI comprend  
13 maintenant, selon les deux réponses précédentes du Transporteur, que les écarts dont il  
14 faudra disposer seront calculés seulement à la fin de l'année réelle (2007 dans le cas  
15 présent), et qu'en attendant cette fin d'année, le Transporteur a donné une prévision (41,3  
16 M\$), à titre d'information, des écarts en date de la préparation de la présente preuve.  
17 Comme la disposition du compte se fera en fin d'année (2007) seulement, il n'y aura pas  
18 d'écarts résiduels à calculer entre la prévision donnée par le Transporteur et le calcul réel  
19 final.

20 Ce qui préoccupe la FCEI, c'est que le Distributeur a inclus dans sa preuve la « prévision  
21 à titre d'information » du Transporteur :

22 « La proposition du Distributeur consiste donc à : ● Refléter intégralement la baisse  
23 des coûts de transport prévus pour la charge locale dans la requête tarifaire de  
24 TransÉnergie pour 2008 incluant un crédit de 41,3 M\$, reflétant la quote-part du  
25 Distributeur relative au solde prévu par le Transporteur de son compte d'écart des  
26 revenus de services de point à point ... » (dossier R-3644-2007, HQD-1, document  
27 1, page 9, lignes 3 à 11) soulignements de FCEI

28 et l'a reflétée dans ses tarifs de distribution (HQD-4, document 3, page 11, tableau 1 et  
29 HQD-6, document 1, page 3, colonne « Année témoin 2008 », ligne « service de  
30 transport »).

1 Selon la FCEI, l'inclusion de la « prévision 2007 à titre d'information » du Transporteur  
2 dans le dossier 2008 du Distributeur, implique que, lorsque les résultats réels de l'année  
3 2007 seront connus, il pourrait subsister un écart « résiduel » que le Distributeur n'aura  
4 pas reflété dans ses tarifs et qu'il devra refléter l'année suivante en même temps que la  
5 prochaine « prévision » du Transporteur. S'il n'y a pas de calcul d'écart résiduel, il ne  
6 faudrait pas que le Distributeur inclue à son dossier tarifaire 2009, le calcul final et complet  
7 des écarts à disposer que le Transporteur entend produire à la fin de l'année 2007, car  
8 sinon il y aura eu double inclusion des écarts dans les tarifs du Distributeur.

9 La FCEI ne s'objecte pas à ce que le processus de disposition du compte d'écarts  
10 implique, pour chaque année tarifaire, le calcul d'un écart « résiduel » pour l'année -2 puis  
11 le calcul d'une prévision pour l'année -1. Elle voudrait toutefois que ce soit clair et que  
12 chaque calcul soit bien identifié pour en faciliter le suivi annuel. La FCEI propose  
13 d'ailleurs, plus loin dans sa preuve (section 7.3.5), une façon de présenter ces dispositions  
14 d'écarts, le cas échéant.

15 **La FCEI demande à HQT de clarifier le processus de disposition du compte d'écarts**  
16 **et de s'assurer que tous le comprennent de la même manière.**

## 17 **5. REVENUS REQUIS DU TRANSPORTEUR**

18 Comme mentionné à la section 3 précédente, la FCEI présente son analyse des revenus  
19 requis et de la variation tarifaire proposés en commentant les graphes déposés aux pages  
20 1 et 2 de la pièce FCEI-1, document 2, en particulier les « graphes 1 ». Dans son analyse,  
21 la FCEI fera aussi référence aux revenus requis autorisés par la Régie pour l'année 2007.

### 22 **5.1 Les indicateurs de performance et les variations tarifaires**

23 Quand vient le temps d'apprécier l'évolution du coût de service du Transporteur, la FCEI  
24 est un peu mal à l'aise de se fier uniquement aux indicateurs de coûts établis en fonction  
25 de la capacité planifiée. En plus de la raison mentionnée à la section 3.3, c'est-à-dire de  
26 l'influence du dénominateur « capacité planifiée » dans le résultat de l'indicateur, la FCEI  
27 constate que les taux unitaires que l'on obtient avec les indicateurs CST (coût de service  
28 total) et CNE (charges nettes d'exploitation) calculés sur la base de la capacité planifiée  
29 ne sont pas ceux qui se retrouvent dans les tarifs de transport. Les indicateurs CST et  
30 CNE ont beau avoir une croissance inférieure à l'inflation et être respectivement de niveau  
31 61,73 k\$/MW et 18,03 k\$/MW pour l'année témoin 2008, ce ne sont pas ces coûts que les  
32 clients paient. Les clients paient des taux unitaires davantage basés sur la capacité

1 maximale (besoins de pointe) utilisée et non sur la capacité maximale planifiée, des taux  
2 près de 71 k\$/MW pour le coût de service total et de 21 k\$/MW pour les charges nettes  
3 d'exploitation. C'est pour cette raison que, sur ses graphes déposés aux pages 1 et 2 de  
4 la pièce FCEI-1, document 2, la FCEI a ajouté des informations se rapportant à la capacité  
5 de transport (besoins) de pointe utilisée par les clients des services **annuels** « charge  
6 locale » et « point à point », ces services étant ceux pour lesquels le réseau de transport  
7 est planifié et ceux sur lesquels sont essentiellement basés les tarifs. Donc, par exemple,  
8 c'est la ligne pointillée G du graphe 1 de la pièce FCEI-1, document 2, page 1 (les charges  
9 nettes d'exploitation en fonction de la capacité (besoins de pointe) des services annuels)  
10 qui se retrouve dans les tarifs et non la ligne pleine E, aussi belle soit-elle. Et la FCEI  
11 trouve important, en faisant son analyse des indicateurs, de suivre aussi ce qui se passe  
12 du côté des tarifs. Car dans le cas où les indicateurs CNE et CST se stabiliseraient et les  
13 tarifs progresseraient, il y aurait quand même lieu de s'interroger sur les coûts.

14 Ainsi, afin de suivre précisément l'évolution des coûts en lien avec les tarifs, la FCEI  
15 présente une autre série de trois graphes où le coût de service total (donc incluant les  
16 taxes et constituant les revenus requis) sera exprimé en fonction de la capacité maximale  
17 planifiée mais aussi en fonction des besoins totaux de transport (qui comprennent les  
18 besoins de pointe utilisés par les services **annuels** « charge locale » et « point à point » et  
19 les besoins en transport des services point à point **de court terme**). À la pièce FCEI-1,  
20 document 3, on peut voir les trois graphes suivants :

- 21 1) l'évolution depuis 2001 du coût de service total (des revenus requis) exprimé en  
22 k\$ par MW, soit en fonction de la capacité maximale planifiée et en fonction des  
23 besoins de transport de **tous** les services ;
- 24 2) l'évolution depuis 2001 du coût de service total (des revenus requis) en millions  
25 de \$ (le numérateur des taux du graphe 1) ;
- 26 3) l'évolution depuis 2001 de la capacité planifiée et des besoins de transport de  
27 **tous** les services en MW (le dénominateur des taux du graphe 1).

28 De plus, sur le graphe 1 de la même pièce, la FCEI a ajouté le taux unitaire du tarif  
29 annuel, qui est en fait le tarif à la base de tous les services (les services fractionnés ont le  
30 tarif annuel fractionné correspondant).

31 À la différence des deux autres séries de trois graphes présentées par la FCEI, (FCEI-1,  
32 document 2, pages 1 et 2), la courbe en tirets des graphes 1 et 3 de cette troisième série  
33 est basée sur le transport utilisé par **tous les services** et non seulement par les **services**

1 **annuels.** Cela permet de traduire le coût de service total en un taux unitaire moyen  
2 annuel (qui sera réutilisé à la section 5.2 ci-dessous portant sur l'analyse des revenus  
3 requis proposés) qui se compare directement au taux unitaire du tarif de transport annuel  
4 (qui, lorsqu'il est mis à jour, est calculé en utilisant les besoins de **tous** les services de  
5 transport). Sur le graphe 1 de cette troisième série de graphes, les années où il y a eu  
6 mise à jour du taux unitaire du tarif annuel de transport suite au dépôt d'un dossier tarifaire  
7 se distinguent par leur coordonnée indiquée par un point blanc. Pour l'année témoin  
8 2008, le taux unitaire proposé du tarif annuel (71,13 k\$/MW) correspond parfaitement au  
9 taux unitaire moyen du coût de service (c'est normal, puisque le tarif est calculé pour  
10 récupérer la totalité du coût de service **prévu** pour cette année-là) ; pour les autres  
11 années, on peut constater de quelle façon le coût **réel** moyen du coût de service s'est  
12 écarté, ou non, du taux unitaire tarifaire en vigueur.

13 De façon globale, on observe, à l'aide du graphe 1 de cette troisième série, que le coût de  
14 service total exprimé en milliers de dollars par MW de besoins tous services (capacité  
15 utilisée) (ligne en tirets) se stabilise entre 2005 et 2008. Mais on ne peut ignorer qu'à  
16 l'intérieur de ce coût de service total, les CNE sont en croissance, et en assez forte  
17 croissance particulièrement par rapport aux charges nettes autorisées pour l'année 2007.

18 Toutes les données ayant servi à bâtir les courbes présentées aux graphes 1), 2) et 3) de  
19 la pièce FCEI-1, document 3 sont déposées sous la cote FCEI-1, document 2, page 3 ; sur  
20 cette dernière pièce se trouve l'origine des données qui proviennent de différents dossiers  
21 du Transporteur. (La FCEI ajoutera que, avec sa question 6.2 au Transporteur (HQT-14,  
22 document 6, page 10), elle a voulu valider les besoins de transport qu'elle a utilisés pour  
23 bâtir ses graphes, mais elle n'a pas eu de réponse du Transporteur (même si dans sa  
24 question la FCEI énumérait les pièces auxquelles elle comptait référer), peut-être parce  
25 qu'elle a utilisé les termes « capacité maximale » au lieu de « besoins de pointe » ou  
26 « besoins de transport » dans sa question. Quoi qu'il en soit, la FCEI confirme que les  
27 besoins de transport utilisés pour bâtir ses graphes sont extraits des tableaux intitulés  
28 « Besoins de transport (avec pertes) » présentés dans les dossiers tarifaires du  
29 Transporteur en tenant compte, le cas échéant, des décisions de la Régie sur ce sujet.)

## 30 **5.2 Variations par rapport aux revenus requis autorisés en 2007**

31 Avant de commenter le niveau des charges nettes d'exploitation (CNE) et celui du coût de  
32 service total (revenus requis), la FCEI pose les données suivantes auxquelles elle  
33 réfèrera. Les CNE et revenus requis proviennent des pièces HQT-5, document 1, page 3

1 et HQT-5, document 2, page 4 ; les besoins en transport proviennent de la pièce HQT-11,  
2 document 2, page 5 (et de la pièce HQT-14, document 6, page 21, pour la décomposition  
3 des besoins de transport quotidiens en besoins fermes et non fermes).

4 L'analyse de la FCEI est faite avec les données avant intégration des actifs de  
5 télécommunication dans la base de tarification, afin de pouvoir comparer toutes les  
6 années entre elles, pour ce qui est des charges nettes d'exploitation.

	<u>autorisé 2007</u>	<u>base 2007</u>	<u>témoin 2008</u>	<u>variation</u>
	(1)	(2)	(3)	(3÷1)
9 a <b><u>besoins transport</u></b>	37 808 MW	37 498 MW	38 588 MW	+2,1%
10 b <b><u>CNE</u></b>	711,3 M\$	736,0 M\$	759,8 M\$	+6,8%
11 c <b><u>taux unitaire CNE</u></b> b÷a	18,81 k\$/MW	19,63 k\$/MW	19,69 k\$/MW	+4,7%
12 d <b><u>revenus requis</u></b>	2 675,3 M\$	2 691,6 M\$	2 744,7 M\$	+2,6%
13 e <b><u>taux moyen annuel</u></b> d÷a	70,76 k\$/MW	71,78 k\$/MW	71,13 k\$/MW	+0,5%

14 Étant donné la structure des tarifs de transport, dont les taux unitaires de tous les services  
15 offerts découlent directement du taux unitaire du tarif annuel, la FCEI fait remarquer ici  
16 (comme abordé sommairement à la fin de la section précédente) que le taux moyen  
17 annuel du tableau ci-dessus devrait correspondre au taux unitaire du tarif de transport  
18 annuel d'une même année. On observe bien cette correspondance pour l'année témoin  
19 2008 où le taux annuel moyen ci-dessus et le taux unitaire proposé du tarif annuel (HQT-  
20 13, document 1, page 12) sont tous les deux de 71,13 k\$/MW. Pour l'année autorisée  
21 2007, le taux moyen annuel de 70,76 k\$/MW ne correspond pas tout à fait au taux unitaire  
22 en vigueur du tarif de transport annuel (70,82 k\$/MW), à cause du tarif horaire qui n'est  
23 pas bien lié au tarif annuel ; la FCEI a témoigné à cet effet l'an dernier, et le Transporteur  
24 propose de préciser le lien cette année. La FCEI reviendra brièvement sur ce point  
25 spécifique plus loin dans sa preuve quand elle abordera le sujet des tarifs. Finalement,  
26 comme il n'y a pas de tarif défini pour l'année de base 2007, le taux moyen annuel  
27 présenté ne peut correspondre à aucun tarif. (On peut voir le taux moyen annuel et le  
28 taux unitaire du tarif de transport annuel des années 2001 à 2008 sur le graphe 1 de la  
29 pièce FCEI-1, document 3 précédemment décrite à la section 5.1.)

30 Selon la proposition du Transporteur, les revenus requis augmentent donc de 2,6% en  
31 2008 par rapport aux revenus autorisés pour 2007. Parce qu'au même moment les  
32 besoins en transport augmentent de 2,1%, leur augmentation permet de générer des

1 revenus couvrant une partie des revenus requis pour 2008 ; il reste alors à augmenter les  
2 tarifs de 0,5% (2,6% - 2,1%) pour obtenir la totalité des revenus requis proposés.

3 Une augmentation des tarifs de 0,5% entre l'année témoin 2008 et l'année autorisée 2007  
4 est certes raisonnable. Mais, de façon analogue, l'on constate que, sur la même période,  
5 l'augmentation des charges nettes d'exploitation (CNE) de 6,8% en millions de dollars ou  
6 de 4,7% en k\$/MW n'est pas du tout du même ordre. Si la variation des CNE avait été  
7 plus près de l'inflation, aidée de la contribution de la croissance des besoins, les tarifs de  
8 transport auraient connu une baisse. La FCEI est toutefois consciente que l'année témoin  
9 2008 marque le début d'une ère de renouvellement des actifs du Transporteur, et que ce  
10 renouvellement ne se fera pas sans coûts. La FCEI analyse de plus près au paragraphe  
11 suivant la variation des CNE.

12 Dans sa preuve (HQT-6, document 1, page 9), le Transporteur décompose la variation des  
13 CNE entre l'année de **base 2007 (736,0 M\$)** et l'année **réelle 2006 (710,3 M\$)** dans un  
14 premier temps, puis entre l'année **témoin 2008 (759,8 M\$)** et l'année de **base 2007**  
15 **(736,0 M\$)** dans un deuxième temps. Comme les CNE de l'année **réelle 2006 (710,3 M\$)**  
16 sont très près des CNE **autorisées pour l'année 2007 (711,3 M\$)**, la FCEI peut  
17 s'appuyer sur la décomposition du Transporteur pour son analyse de l'écart entre les CNE  
18 autorisées en 2007 et celles proposées en 2008. Le Transporteur détaille donc la  
19 première variation de +25,7 M\$ (736,0 M\$ - 710,3 M\$) entre l'année de base 2007 et  
20 l'année réelle 2006 comme suit :

- 21 +15,4 M\$ pour l'inflation (sommairement  $15,4 \text{ M\$} \div 710,3 \text{ M\$} = +2,2\%$ ) ;
- 22 +5,0 M\$ pour les charges retraite et sécurisation ;
- 23 +5,0 M\$ en maintenance prioritaire ;

24 et le Transporteur détaille la deuxième variation de +23,8 M\$ (759,8 M\$ - 736,0 M\$) entre  
25 l'année témoin 2008 et l'année de base 2007 comme suit :

- 26 +14,4 M\$ pour l'inflation (sommairement  $14,4 \text{ M\$} \div 736,0 \text{ M\$} = +2,0\%$ ) ;
- 27 -10,9 M\$ pour les charges retraite et sécurisation ;
- 28 +6,1 M\$ pour le rendement des fournisseurs ;
- 29 +15,0 M\$ comme budget spécifique se rapportant au renouvellement des actifs ;
- 30 -0,8 M\$ résiduel.

31 Malgré le fait que le Transporteur détaille et explique ses variations de CNE entre 2006 et  
32 2007, il reste que le passage de l'année 2006 à l'année 2007 a déjà fait l'objet d'une

1 décision de la Régie l'an dernier (D-2007-08). De cette décision pour l'année 2007, a été  
2 autorisé un tarif annuel de transport de 70,82 k\$/MW (dont découlent tous les autres tarifs)  
3 qui permet de récupérer les revenus requis autorisés de 2 675,3 M\$, comprenant des  
4 charges nettes d'exploitation (CNE) de 711,3 M\$. Si le Transporteur termine son année  
5 2007 avec des CNE de 736,0 M\$ (+3,5% par rapport à 711,3 M\$), il doit alors absorber  
6 l'excédent. La FCEI note toutefois que si le Transporteur termine son année 2007 avec  
7 des dépenses (revenus requis) de 2 691,6 M\$, il ne sera pas très loin des 2 675,3 M\$  
8 autorisés (0,6% plus élevé), malgré des CNE plus élevées que prévu de 3,5%.

9 Lorsque le Transporteur propose pour 2008 des CNE de 759,8 M\$, en les détaillant  
10 comme **incluant** des variations d'inflation, de charges de retraite et de charge de  
11 sécurisation se rapportant au **passage de l'année 2006 à l'année 2007** (+20,4 M\$), il se  
12 trouve à demander à nouveau à la Régie d'approuver ces variations. Ces variations  
13 étaient normalement incluses dans la proposition du Transporteur de l'an dernier (pour  
14 l'année témoin 2007) lorsque ses CNE proposées étaient de l'ordre de 737,0 M\$ (R-3605-  
15 2006, HQT-5, document 1, page 3) et que la Régie les a limitées à 711,3 M\$ (D-2007-08).  
16 Bien sûr, le Transporteur n'en fait pas une demande rétroactive, mais il demande  
17 néanmoins de les approuver pour les inclure dans ses dépenses de l'année 2008 (et des  
18 suivantes).

19 **En ce qui concerne la FCEI, comme la Régie a déjà rendu une décision sur les**  
20 **variations de CNE pour passer de l'année 2006 à l'année 2007, la FCEI pourrait donc**  
21 **ne considérer que les variations de CNE proposées par le Transporteur pour passer**  
22 **de l'année 2007 à l'année 2008, soit +23,8 M\$, et c'est en bonne partie ce qu'elle**  
23 **propose. La FCEI retiendrait toutefois aussi la variation de +5,0 M\$ demandée pour**  
24 **maintenance prioritaire entre 2006 et 2007 pour tenir compte du fait que le**  
25 **Transporteur démarre un programme de renouvellement de ses actifs.**

26 La FCEI ne s'objecte pas aux variations proposées entre l'année de base 2007 et l'année  
27 témoin 2008, l'inflation proposée sur le gros des dépenses d'exploitation étant de 2,0%, le  
28 budget spécifique étant requis pour entreprendre le renouvellement des actifs de  
29 transport, et la variation tarifaire qui en découle étant tout à fait acceptable.

30 **La FCEI propose donc que les charges nettes d'exploitation (CNE) du Transporteur**  
31 **pour l'année témoin 2008 soient de 740,1 M\$, basées sur ce qui suit :**

1            711,3 M\$ autorisés pour 2007 ;  
 2                    +5,0 M\$ en maintenance prioritaire pour 2007 ;  
 3                    +14,4 M\$ pour l'inflation de 2008 ;  
 4                    -10,9 M\$ pour les charges retraite et sécurisation de 2008 ;  
 5                    +6,1 M\$ pour le rendement de 2008 des fournisseurs ;  
 6                    +15,0 M\$ comme budget spécifique lié au renouvellement des actifs pour 2008 ;  
 7                    -0,8 M\$ résiduel ;  
 8            = 740,1 M\$ pour l'année témoin 2008 (759,8 M\$ - 740,1 M\$ = 19,7 M\$).

9            Cette proposition de la FCEI du montant des CNE pour l'année témoin 2008 est reflétée  
 10           dans la révision ci-dessous du tableau de données précédemment présenté  
 11           (changements soulignés).

	<u>autorisé 2007</u>	<u>base 2007</u>	<u>témoin 2008</u>	<u>variation</u>
	(1)	(2)	(3)	(3÷1)
14 a <u>besoins transport</u>	37 808 MW	37 498 MW	38 588 MW	+2,1%
15 b <u>CNE</u>	711,3 M\$	736,0 M\$	<u>740,1 M\$</u>	<u>+4,0%</u>
16 c <u>taux unitaire CNE</u> b÷a	18,81 k\$/MW	19,63 k\$/MW	<u>19,18 k\$/MW</u>	<u>+2,0%</u>
17 d <u>revenus requis</u>	2 675,3 M\$	2 691,6 M\$	<u>2 725,0 M\$</u>	<u>+1,9%</u>
18 e <u>taux moyen annuel</u> d÷a	70,76 k\$/MW	71,78 k\$/MW	<u>70,62 k\$/MW</u>	<u>-0,2%</u>

19           Avec des CNE de 740,1 M\$, au lieu de 759,8 M\$, les revenus requis du Transporteur pour  
 20           l'année témoin 2008 deviennent 2 725,0 M\$, au lieu de 2 744,7 M\$, et le **taux unitaire**  
 21           **moyen annuel (et tarif annuel de transport) devient 70,62 k\$/MW**, au lieu de 71,13  
 22           k\$/MW, **représentant une variation tarifaire de -0,2% par rapport à l'année autorisée**  
 23           **2007**, au lieu d'une variation de +0,5%.

24           Sous la forme du tableau synthèse qu'elle propose au chapitre 7 ci-dessous, la FCEI  
 25           dépose sous la cote FCEI-1, document 5.1 une mise à jour des tarifs de transport pour  
 26           refléter la proposition de la FCEI concernant les CNE et les revenus requis, proposition  
 27           tout juste décrite ci-dessus.

### 28           5.3 Autres remarques

29           1) De façon générale, la FCEI a tendance à considérer les « charges de retraite » et les  
 30           « charges de sécurisation » comme faisant partie des coûts de gestion d'une entreprise, et

1 n'aime donc pas les isoler dans le suivi de l'évolution des CNE du Transporteur. Ces  
2 charges peuvent être à la source de variations, et de variations justifiées, mais, selon la  
3 FCEI, elles font partie des « dépenses nécessaires à la prestation du service ». La FCEI  
4 est sensible au fait que les charges de retraite sont particulièrement coûteuses, et  
5 dépendent des programmes offerts par l'entreprise, mais elle n'a pas ci-dessus proposé  
6 que la Régie retienne celles demandées à nouveau par le Transporteur dans ses coûts de  
7 l'année de base 2007 (+5,0 M\$ incluant les charges de sécurisation), car la Régie avait  
8 spécifiquement pris en considération ces charges, au même titre que l'inflation, quand elle  
9 a rendu sa décision D-2007-08 sur l'année témoin 2007 (D-2007-08, page 34, dernière  
10 phrase de l'avant-dernier paragraphe).

11 2) Le suivi distinct d'une partie des revenus requis, en l'occurrence des charges nettes  
12 d'exploitation (CNE), puis de l'ensemble des revenus requis permet, entre autres, de  
13 constater que la baisse de 18 M\$ de la taxe sur le capital (HQT-5, document 2, page 4) a  
14 contribué à limiter, dans la proposition du Transporteur, la variation des revenus requis à  
15 +2,6% en M\$ (ou +0,5% en k\$/MW), mais non la variation des CNE (+6,8% en M\$ ou  
16 +4,7% en k\$/MW), puisque la taxe sur le capital ne fait pas partie des CNE. Le suivi, et  
17 jugement, distinct des CNE permet de ne pas oublier que la baisse de la taxe sur le capital  
18 doit avoir son effet bénéfique sur le total des revenus requis, et sur les tarifs.

## 19 **6. INTÉGRATION DES ACTIFS DE TÉLÉCOMMUNICATION DANS LA BASE DE** 20 **TARIFICATION**

21 La FCEI ne s'oppose pas à l'intégration des actifs de télécommunication dans la base de  
22 tarification, d'autant plus que cette intégration n'a pas d'effet net sur les tarifs de transport.

## 23 **7. TARIFS ET CONDITIONS**

### 24 **7.1 Modification proposée par le Transporteur au calcul du taux unitaire horaire**

25 Dans sa preuve, le Transporteur propose de modifier la façon dont le taux unitaire du  
26 service de transport de point à point horaire est calculé ; il s'agit de le calculer à partir du  
27 taux unitaire annuel plutôt qu'à partir du taux unitaire quotidien non ferme déjà calculé et  
28 arrondi à deux décimales.

29 La FCEI est en accord avec cette proposition et avait elle-même proposé une telle  
30 précision de calcul dans sa preuve dans le dossier tarifaire de l'an dernier (R-3605-2006,  
31 C-1-5, FCEI-1, document 1, pages 12 et 13). FCEI est tout à fait d'accord aussi qu'il ne

1 s'agit pas ici d'une modification de la structure des tarifs puisque tous les taux unitaires  
 2 demeurent reliés les uns aux autres tel que l'a ordonné la Régie dans ses précédentes  
 3 décisions. Il s'agit d'effectuer le calcul du taux unitaire horaire avant d'effectuer quelque  
 4 arrondissement que ce soit à quelque taux unitaire que ce soit. Afin de minimiser les  
 5 écarts causés par les arrondissements et maintenir un meilleur lien avec le taux unitaire  
 6 du tarif annuel, tous les calculs de toutes les étapes doivent être faits sans  
 7 arrondissements, rendant ainsi les résultats précis. Une fois tous les résultats obtenus, ils  
 8 peuvent alors être arrondis au nombre de décimales voulu, à deux décimales dans le cas  
 9 présent. **Il s'agit d'un processus mathématique sain, donnant des résultats précis**  
 10 **qui sont le plus près possible des réponses exactes (les réponses avant**  
 11 **arrondissements), et la FCEI appuie la proposition du Transporteur.**

12 La FCEI se permet de souligner que si le Transporteur avait accueilli, et la Régie accepté,  
 13 la proposition de la FCEI l'an dernier de limiter les erreurs d'arrondissement dans le calcul  
 14 du taux unitaire du tarif horaire, la facture du service annuel « charge locale » aurait été  
 15 inférieure d'un peu plus de 2 millions de dollars à celle que le Distributeur a reçue pour  
 16 2007. La démonstration de cette différence est déposée sous la cote FCEI-1, document 7.

## 17 7.2 Calcul des revenus requis résiduels

18 Avant de proposer un tableau synthèse facilitant le suivi et l'analyse des données et des  
 19 calculs se rapportant aux propositions tarifaires du Transporteur, la FCEI voudrait revenir  
 20 brièvement sur le calcul des revenus requis résiduels. Pour les commentaires qui suivent,  
 21 la FCEI fera référence au tableau 4 du Transporteur intitulé « Établissement du tarif  
 22 annuel », tableau que l'on retrouve à la pièce HQT-13, document 1, page 11 et dont les  
 23 lignes principales sont reproduites ci-dessous.

24	1) Revenus requis proposés = 2 745 M\$	
25	2) Revenus des services de point à point à court terme = 163 M\$	utilisé pour calculer
26	3) Revenus requis résiduels = 2 745 M\$ - 163 M\$ = 2 582 M\$	
27	4) Besoins en transport à long terme = 36 296 MW	utilisé pour calculer
28	5) Tarif annuel = 2 582 M\$ / 36 296 MW = 71,13 \$/kW/an	

29 La FCEI souligne tout de suite que les revenus de 163 M\$ des services de point à point à  
 30 court terme de la ligne 2) sont ceux de l'année 2008, ceux découlant de l'application des  
 31 tarifs proposés pour l'année 2008, comme le confirme le Transporteur en réponse à la

1 question 20.1 de la FCEI, et comme on peut le voir à la pièce HQT-13, document 1, page  
2 15, au tableau 7 des revenus des services de transport de point à point pour 2008.

3 « ... il s'agit des revenus des services de transport de point à point à court terme de  
4 l'année 2008, ... » (HQT-14, document 6, page 26, réponse 20.1)

5 Comme la FCEI l'a mentionné l'an dernier, ce qui est difficile à suivre dans la présentation  
6 précédente du calcul du tarif annuel est que **les revenus 2008 de 163 M\$** des services de  
7 transport de point à point à court terme (ligne 2) **sont indiqués**, voire affirmés, **avant**  
8 **même que ne soit connu**, calculé, **le tarif annuel 2008** (ligne 5), le tarif annuel étant  
9 pourtant **pré-requis** au calcul des tarifs des services de transport de point à point à court  
10 terme. Autrement dit, la réponse 5) « 71,13 \$/kW/an » normalement non encore connue à  
11 l'étape de calcul 2) est pourtant utilisée pour calculer le montant 2) « 163 M\$ » ...

12 Que le montant de 163 M\$ (étape 2) soit calculé avec la réponse 71,13 \$/kW/an non  
13 encore connue (étape 5) est difficile à comprendre pour le lecteur attentif qui veut suivre la  
14 mise à jour des tarifs.

15 Les tarifs étant liés les uns aux autres, la FCEI avait mentionné l'an dernier que le taux  
16 unitaire du tarif annuel pouvait se trouver par la résolution d'une équation algébrique  
17 simple qui relie les paramètres « besoins en transport » et « revenus à générer ». La  
18 suggestion de la FCEI ayant été reçue, l'an dernier, comme un chien dans un jeu de  
19 quilles, la FCEI en déduit que le Transporteur ne l'utilise pas pour trouver le taux unitaire  
20 du tarif annuel. Le taux unitaire annuel de 71,13 \$/kW/an doit alors être obtenu par un  
21 processus itératif de calculs débutant avec l'utilisation des taux unitaires en vigueur pour  
22 l'année 2007.

23 La FCEI en revient au lecteur attentif qui veut bien comprendre la mise à jour des besoins  
24 en transport, et des tarifs qui leur sont associés, et qui n'y parvient pas facilement. La  
25 FCEI propose, donc un tableau synthèse précis et complet où on y retrouve facilement  
26 toutes les données et toutes les étapes de calcul nécessaires pour mettre à jour chaque  
27 année les tarifs de transport ; le tableau synthèse de la FCEI permet aussi de bien  
28 distinguer les résultats de l'année précédant l'année témoin, de ceux de l'année témoin.  
29 Le tableau synthèse proposé par la FCEI regroupe les informations contenues, et parfois  
30 répétées, dans les sept tableaux de présentation du Transporteur dispersés dans sa pièce  
31 HQT-13, document 1. Le tableau synthèse de la FCEI est décrit à la section 7.3 suivante  
32 et est déposé sous la cote FCEI-1, document 5.

1 Pour que sa preuve soit complète, la FCEI dépose à nouveau, en annexe du présent  
2 document, l'équation algébrique reliant tous les paramètres et permettant, par sa  
3 résolution, de trouver le taux unitaire annuel de transport.

4 La FCEI insiste, en terminant cette section, sur le fait que les propos qui précèdent ne se  
5 rapportent pas aux structures tarifaires mais à la façon d'obtenir les résultats recherchés  
6 et, surtout, à la façon de présenter ces résultats.

### 7 **7.3 Proposition d'un tableau synthèse facilitant le suivi et l'analyse des tarifs**

#### 8 7.3.1 Description sommaire du tableau

9 Le tableau synthèse proposé par la FCEI (FCEI-1, document 5) présente tous les  
10 paramètres **tarifaires** requis, calculs effectués et résultats obtenus définissant l'année  
11 témoin 2008. Ces paramètres, calculs et résultats sont : les besoins en transport, les taux  
12 unitaires et revenus de transport avant et après mise à jour des tarifs, et les revenus  
13 requis recherchés. Étant regroupés en un seul tableau et juxtaposés, il est alors facile de  
14 comparer tous les paramètres, calculs et résultats entre eux.

#### 15 7.3.2 Les revenus additionnels requis

16 Afin de déterminer s'il doit augmenter ou diminuer ses tarifs en 2008, le Transporteur doit  
17 comparer les **revenus** que ses tarifs en vigueur généreront **pour les services qu'il**  
18 **prévoit fournir en 2008**, aux **dépenses** qu'il encourra **pour fournir lesdits services au**  
19 **cours de la même année 2008**. La différence entre ces dépenses et ces revenus donne  
20 les revenus additionnels requis ; les revenus additionnels requis permettent normalement  
21 d'avoir une idée immédiate de la variation que devront subir les tarifs pour l'année 2008.

22 Quand on regarde les dossiers tarifaires du Distributeur Hydro-Québec (pièce HQD-1,  
23 document 1, page 14 du dossier R-3644-2007) ou du Distributeur Gaz Métro (pièce Gaz  
24 Métro-8, document 4, page 1 du dossier R-3630-2007), les revenus additionnels requis  
25 pour l'année 2008 résultent bien de la comparaison des revenus générés par les tarifs en  
26 vigueur avec les revenus requis proposés (dépenses), **tous deux découlant des**  
27 **projections de consommation pour ladite année 2008**. Les deux pièces citées sont  
28 déposées aux annexes 2 et 3 du présent document.

29 Comme soulevé l'an dernier, le Transporteur définit autrement ses revenus additionnels  
30 requis, et sa façon de faire porte à confusion, comme expliqué au paragraphe suivant.

1 Le tableau 1 de la pièce HQT-13, document 1, page 7 du Transporteur définit les revenus  
2 additionnels requis (69 M\$) comme résultant de la comparaison des revenus autorisés par  
3 la Régie **pour l'année 2007** (2 676 M\$) avec les revenus requis **pour l'année 2008** (2 745  
4 M\$). Cette comparaison amène le lecteur à penser que les tarifs doivent alors augmenter  
5 de 2,6% (69 M\$ / 2 676 M\$). Les tarifs proposés n'augmentent pourtant que de 0,4%  
6 (HQT-1, document 1, page 8, ligne 12) ; c'est cette variation de 0,4% qui est normalement  
7 appelée « revenus additionnels requis ». Cette confusion provient du fait que la variation  
8 de 2,6% présentée au tableau 1 du Transporteur comprend davantage que la variation  
9 tarifaire. Elle comprend également la variation entre les besoins de transport de l'année  
10 2007 et ceux de l'année 2008.

11 La FCEI demande au Transporteur et aux autres lecteurs de lui pardonner d'insister, mais  
12 avant de terminer sur ce point, elle citera la réponse du Transporteur à la question 19.1 de  
13 la FCEI (HQT-14, document 6, page 25) :

14 « Le tableau 1 à la pièce HQT-13, document 1, page 7, fait suite aux demandes de  
15 la Régie et vise à présenter les revenus qui auraient été générés pour l'année  
16 témoign projetée par les tarifs existants, ... » soulignements de FCEI

17 Mais ce n'est pas ce que l'on retrouve au tableau 1 du Transporteur. Les revenus de la  
18 charge locale (**2 540 M\$**) et des services de transport point à point (**136 M\$**) que l'on  
19 retrouve au tableau 1 du Transporteur ont été générés avec les besoins autorisés de  
20 l'année 2007, et non avec ceux de l'année projetée, et avec les tarifs autorisés (existants)  
21 de l'année 2007. On y retrouve la démonstration au tableau synthèse de la FCEI à la  
22 pièce FCEI-1, document 5. Dans la section A du tableau de la FCEI, portant entièrement  
23 sur l'année 2007, on retrouve les revenus de la charge locale (**2 539 747 k\$**, colonne 5,  
24 ligne 1), et ceux des services point à point (33 923 K\$ + 101 845 k\$ = **135 768 k\$**, colonne  
25 5, lignes 2 et 11) ; ces montants, calculés entièrement avec des données de 2007, sont  
26 aussi ceux du tableau 1 du Transporteur. Les besoins des services point à point de  
27 l'année projetée 2008 sont beaucoup plus importants que ceux de l'année autorisée 2007  
28 et génèrent **202 097 k\$** avec les tarifs existants (section B du tableau de la FCEI, colonne  
29 5, lignes 16 et 25 ; ou tableau 7 de HQT-13, document 1, page 15, arrondis à 205 M\$).

30 La FCEI constate qu'au moins un autre intervenant s'est interrogé au sujet des revenus  
31 présentés au tableau 1 du Transporteur, et dans la réponse du Transporteur à la question  
32 31.a de OC (HQT-14, document 9, page 44), on retrouve le montant de 202 M\$ calculé  
33 par la FCEI :

1 « Q31.a Please redo Table 1 using the 2008 projected requirements for point to  
2 point service and the approved 2007 rates. »

3 « R31.a Les revenus des services de transport de point à point pour l'année 2008  
4 seraient de 202 M\$ selon les tarifs en vigueur depuis le 1er janvier 2007 ... »  
5 soulignements de FCEI

6 Quant à la réponse du Transporteur à la question 19.1 de la FCEI (HQT-14, document 6,  
7 page 25), si on la cite davantage, on peut voir que la définition des revenus additionnels  
8 requis qui s'y trouve rencontre celle de la FCEI, mais, étrangement, pas celle au tableau 1  
9 du Transporteur :

10 « Le tableau 1 à la pièce HQT-13, document 1, page 7, fait suite aux demandes de  
11 la Régie et vise à présenter les revenus qui auraient été générés pour l'année  
12 témoin projetée par les tarifs existants, en tenant compte des dispositions des  
13 décisions de la Régie. Ceci permet d'estimer les revenus additionnels requis pour  
14 l'année témoin projetée, selon l'hypothèse du maintien des tarifs et des dispositions  
15 en vigueur. » soulignements de FCEI

16 **Quoi que tout ce qui précède en soit**, la FCEI prend en considération cette nécessité du  
17 Transporteur de présenter sa variation de 69 M\$ et l'inclut dans son tableau synthèse  
18 proposé. Le montant de 69 M\$ représentera toujours la variation entre les revenus requis  
19 pour l'année témoin 2008 et les revenus approuvés par la Régie pour l'année 2007, et la  
20 FCEI les situera donc, clairement, dans son tableau avec les données récapitulatives de  
21 l'année 2007.

### 22 7.3.3 Passage de l'année 2007 vers l'année 2008

23 Pour tenir compte des préoccupations du Transporteur mentionnées à la sous-section  
24 précédente, le tableau synthèse proposé par la FCEI inclura donc les données (besoins  
25 en transport, taux unitaires et revenus) de l'année tarifaire précédente 2007 et montrera la  
26 variation de 69 M\$ entre les revenus requis pour 2008 et les revenus approuvés par la  
27 Régie pour 2007. Ce faisant, l'inclusion des données de l'année 2007 permettra leur  
28 comparaison avec toutes les données de l'année 2008. La variation des besoins en  
29 transport entre les deux années y sera donc visible.

30 Le tableau synthèse proposé par la FCEI présente donc en deux étapes le passage de  
31 l'année 2007 vers l'année 2008. Le tableau synthèse de la FCEI comprend trois sections  
32 intitulées comme suit :

1 A : Année précédente : besoins, taux et revenus 2007 ;

2 B : Mise à jour des besoins pour 2008 ;

3 C : Mise à jour des taux pour 2008 ;

4 et montre le calcul habituel des revenus additionnels requis une fois les revenus mis à jour  
5 pour les besoins en transport de l'année 2008. La variation de +69 M\$ du Transporteur  
6 est présente au tableau synthèse et la variation de +14 M\$ se rapportant directement aux  
7 tarifs et menant à la variation tarifaire proposée de +0,4% (HQT-1, document 1, page 8,  
8 ligne 12) y est aussi indiquée. (En fait, la variation tarifaire proposée est de +0,5%, par  
9 ailleurs jamais montrée sur aucun des sept premiers tableaux du Transporteur de sa pièce  
10 HQT-13, document 1 ; on peut voir la variation tarifaire proposée par le Transporteur sur le  
11 tableau synthèse de la FCEI à la pièce FCEI-1, document 5, à l'intersection des ligne 29 et  
12 colonne 5.)

#### 13 7.3.4 Le calcul du taux unitaire annuel proposé

14 Considérant le fait que les taux unitaires sont liés les uns aux autres et que la  
15 détermination du taux unitaire annuel implique la détermination subséquente des taux  
16 unitaires des autres services de transport, il suffit alors de trouver le taux unitaire annuel  
17 duquel découleront les autres taux unitaires et qui, ensemble, permettront de générer les  
18 revenus requis pour l'année témoin 2008 en tenant compte des besoins en transport  
19 prévus pour la même année.

20 Le tableau synthèse proposé par la FCEI permet de facilement vérifier tous les calculs  
21 puisque tous les paramètres nécessaires aux calculs, et effectivement utilisés, y  
22 apparaissent côte à côte. Les données de l'année 2007 sont aussi bien distinctes des  
23 données de l'année 2008, remplaçant chaque étape de calcul dans chacune des années qui  
24 lui est propre.

25 La résolution de l'équation algébrique reliant tous les paramètres et permettant de trouver  
26 le taux unitaire annuel de transport est programmée au tableau synthèse proposé par la  
27 FCEI. Bien sûr, même sans cette programmation, le taux unitaire annuel pourrait encore  
28 être obtenu par une suite de calculs « essais et erreurs », c'est-à-dire par la saisie  
29 manuelle d'un taux unitaire annuel jusqu'à ce que les revenus générés soient le plus près  
30 possible des revenus requis. Mais puisque les notions mathématiques permettent la  
31 résolution instantanée et sont facilement programmables, pourquoi ne pas les utiliser ?  
32 (Galilée avait constaté que la vitesse augmentait au cours de la chute des objets, mais il

1 n'avait pu écrire mathématiquement ce qui se passait ; il n'avait pas à sa disposition  
2 l'extraordinaire outil que constitue l'algèbre. Mais aujourd'hui, il en est tout autrement.)

3 La FCEI ajoutera que quiconque n'est pas à l'aise avec les méthodes de résolution  
4 utilisées, **quelles qu'elles soient**, peut néanmoins constater a posteriori, sur le tableau  
5 synthèse proposé par la FCEI, que tous les résultats « balancent », que les revenus requis  
6 sont générés et que les structures tarifaires ont été respectées.

7 La FCEI dépose le chiffrier Excel générant le tableau synthèse proposé, ce dernier étant  
8 déposé, comme précédemment mentionné, sous la cote FCEI-1, document 5.

#### 9 7.3.5 Disposition du compte d'écarts des revenus des services de point à point

10 Dans son tableau synthèse, la FCEI propose d'ajouter trois colonnes (les colonnes 8, 9 et  
11 10) qui permettraient d'identifier séparément les montants relatifs à la disposition du  
12 compte d'écarts des revenus des services de point à point, ces écarts étant ceux  
13 constatés chaque année entre les revenus prévus et les revenus réels de ces services.  
14 L'identification distincte de ces montants permettrait de bien suivre, d'un côté, l'effet des  
15 revenus requis additionnels sur la mise à jour des tarifs de transport, et, d'un autre côté,  
16 de voir de quels montants seraient affectées les factures de transport des services  
17 annuels « charge locale » et « point à point ».

#### 18 7.3.6 Les données des sept tableaux du Transporteur

19 **Toutes les données, sans exception, des sept tableaux constituant la proposition**  
20 **tarifaire du Transporteur à la pièce HQT-13, document 1 (aux pages 7, 10, 11, 12, 13**  
21 **et 15) se retrouvent au tableau synthèse de la FCEI qui facilite le suivi d'une année à**  
22 **l'autre, la constatation des données utilisées (et leur précision), les comparaisons,**  
23 **les analyses et les vérifications. La FCEI propose donc respectueusement son**  
24 **tableau synthèse au Transporteur et à la Régie afin qu'il soit dorénavant inclus dans**  
25 **les dossiers tarifaires du Transporteur.** Les données des sept tableaux du  
26 Transporteur et leurs références dans le tableau synthèse de la FCEI sont inscrites de  
27 façon exhaustive au bas du tableau proposé par la FCEI.

#### 28 7.3.7 Tableau synthèse : Conclusion

29 La FCEI désire, ici aussi, insister sur le fait que tous les paragraphes qui précèdent  
30 décrivant le tableau synthèse proposé par la FCEI ne contiennent aucune modification aux

1 structures des tarifs et se limitent à décrire une façon de présenter les paramètres de  
2 calculs et les résultats obtenus pour rendre l'analyse et la compréhension des tarifs plus  
3 faciles et plus agréables.

4 Même si le tableau synthèse proposé par la FCEI peut s'écarter de la façon  
5 « traditionnelle » de présenter la mise à jour des tarifs de transport, il faut y voir que toutes  
6 les données et tous les résultats des tableaux « traditionnels » du Transporteur s'y  
7 trouvent, et qu'il est **beaucoup plus facile de suivre et comprendre ces données et**  
8 **résultats** dans leur nouvelle présentation, même si ce ne serait que parce qu'ils sont  
9 regroupés dans un seul et même tableau. Et puis, il y a aussi l'avantage de ne prendre  
10 qu'une seule feuille de papier pour présenter le tout, y compris lorsque le Transporteur doit  
11 mettre tous ses chiffres à jour suivant une décision de la Régie ! (En dépit des  
12 technologies informatiques, ce genre d'analyse tarifaire se fait encore avec le papier bien  
13 en main.)

14 Quant à « *faire suite aux demandes antérieures de la Régie* (HQT-14, document 6, page  
15 26, R20.1) » et à se souvenir que « *ce type de tableau* (le tableau 1 du Transporteur dans  
16 HQT-13, document 1) *est déposé à la Régie depuis la demande tarifaire 2001* (HQT-14,  
17 document 6, page 25, R19.1) », la FCEI soumet très respectueusement que, si le  
18 Transporteur constate qu'une procédure ou une présentation porte à confusion, pourquoi  
19 ne propose-t-il pas de la corriger ? La Régie elle-même invite tous les intervenants à lui  
20 faire des propositions quand ils veulent changer ou améliorer des choses.

21 En tout cas, la FCEI brave l'adversité et fait une proposition visant à faciliter le suivi et la  
22 compréhension de tous, en se basant sur l'expérience tarifaire de son analyste qui, au  
23 cours de sa propre analyse des deux derniers dossiers tarifaires du Transporteur, s'est  
24 heurtée à plus d'une reprise au défrichage de certains des tableaux du Transporteur.  
25 L'analyste soumet bien respectueusement au Transporteur et à la Régie que s'il y a  
26 possibilité d'améliorer la présentation de la mise à jour tarifaire, il serait dommage de ne  
27 pas le faire pour cause de « traditions » ou d'« habitudes » à maintenir.

#### 28 **7.4 Nombre de décimales dans la détermination des taux unitaires**

29 La FCEI remarque qu'au tableau 6 de la pièce HQT-13, document 1, page 13, le  
30 Transporteur indique que les revenus requis annuels de la charge locale à inscrire au  
31 texte des Tarifs sont de 2 539 696 650 \$. Ce montant est précis au dollar près.

1 La FCEI est un peu surprise de cette précision recherchée alors que le taux unitaire du  
2 service annuel est calculé, arrondi, au cent par kW près. Par exemple, pour l'année  
3 témoin 2008, la variation d'un cent par kW du taux unitaire du service annuel entraîne une  
4 variation de revenus de 357 050 \$ pour la charge locale ( $35\,705\text{ MW} \times 0,01\text{ \$/kW/an} = 357\,050\text{ \$}$ ) ; l'arrondissement du taux unitaire au cent près peut entraîner alors une variation  
5 de revenus allant jusqu'à 178 525 \$ ( $357\,050\text{ \$} \div 2$ , puisque 71,125 \$/kW/an est arrondi à  
6 71,13 \$/kW/an). Cet arrondissement allant à plus d'une centaine de milliers de dollars  
7 près contraste avec la précision au dollar près (ou au dix dollars près) recherchée au  
8 montant des revenus requis de la charge locale.  
9

10 La FCEI remarque aussi que, lorsqu'elle utilise 12,3 TWh tel qu'indiqué au tableau 2 de la  
11 pièce **HQT-13**, document 1, page 7, pourtant la pièce « tarifaire » du dossier, au lieu de  
12 12,260 TWh tel qu'indiqué au tableau 2 de la pièce **HQT-11**, document 2, page 8 pour  
13 effectuer ses calculs et ses analyses du tarif horaire, les variations de revenus avoisinent  
14 les 325 000 \$ ( $0,040\text{ TWh} \times 8,12\text{ \$/MW/heure} = 324\,800\text{ \$}$ ) et la FCEI ne retrouve alors  
15 pas les résultats du Transporteur. De même, lorsqu'elle utilise 10,24 TWh au lieu de 10,2  
16 TWh dans son calcul des écarts à disposer relativement aux revenus des services de  
17 transport de point à point, elle n'arrive pas à comparer ses résultats à ceux du  
18 Transporteur et doit par la suite questionner le Transporteur à ce sujet (HQT-14, document  
19 6, page 13, Q7.1). Ces différences gênent le travail d'analyse et peuvent générer des  
20 questions qui, elles, gênent ou retardent le travail du Transporteur.

21 La FCEI encourage le Transporteur à uniformiser la présentation de ses données et à  
22 choisir la précision de ses unités de telle sorte que les variations de revenus reliées aux  
23 variations d'unités soient minimisées. Le tableau synthèse des revenus tarifaires proposé  
24 par la FCEI permettrait en une seule pièce de voir quels paramètres et quelles précisions  
25 dans les unités ont été utilisés par le Transporteur dans toutes les étapes de calcul  
26 menant à la proposition des nouveaux tarifs. (La FCEI citera aussi l'exemple du tableau 7  
27 de la pièce HQT-13, document 1, page 15 où les revenus des services de transport point à  
28 point présentés sont arrondis au million de dollars près rendant difficiles l'analyse et le  
29 suivi voulus par les analystes, en particulier dans les cas où les montants arrondis  
30 « disparaissent » complètement (par exemple, 0 M\$ au lieu de 319 k\$ pour le service  
31 hebdomadaire ferme). Le tableau de la FCEI donne plus de précision aux résultats et  
32 uniformise la présentation.)

33 **Concernant plus précisément les taux unitaires des services de transport, la FCEI**  
34 **propose qu'ils soient dorénavant établis au dixième de cent par kW près (au**

1 dixième de cent par MW pour le service horaire) limitant les écarts  
2 d'arrondissements (par rapport aux résultats réels et exacts) à quelques milliers de  
3 dollars plutôt qu'à plusieurs dizaines de milliers de dollars, voire plus de cent mille  
4 dollars, comme actuellement.

5 Cette proposition de la FCEI porte encore une fois sur le sujet des arrondissements. De  
6 façon générale, les arrondissements doivent être effectués à la fin de tous les calculs et  
7 doivent être choisis pour minimiser les écarts par rapport aux résultats obtenus si aucun  
8 arrondissement n'avait été effectué. Les erreurs d'arrondis doivent toujours être  
9 minimisées. Le Transporteur l'a remarqué et l'inclut à son dossier pour l'établissement du  
10 tarif horaire en relation avec le tarif annuel. La FCEI incite le Transporteur à poursuivre le  
11 même but de minimiser les erreurs d'arrondis en ajoutant une décimale au calcul de ses  
12 taux unitaires de transport.

13 La FCEI dépose à la pièce FCEI-1, document 6 son tableau synthèse proposé en version  
14 « taux unitaires à 3 décimales » en plus de la version « taux unitaires à 2 décimales ».

#### 15 7.5 Année bissextile

16 Suite à une question posée par l'intervenant UC (HQT-14, document 11, page 37,  
17 question 29.a) sur le sujet de l'année bissextile, la FCEI voudrait commenter brièvement la  
18 réponse du Transporteur.

19 La FCEI est en accord avec la réponse du Transporteur ; la structure des tarifs ne doit pas  
20 changer selon qu'une année est bissextile ou non. De façon générale, lorsqu'une année  
21 bissextile survient, ce sont les volumes, consommations ou besoins en transport qui sont  
22 modifiés et tiennent compte de la journée additionnelle de demande. Puis, indirectement,  
23 les revenus plus élevés générés par une demande prévue plus élevée (d'une journée  
24 additionnelle) ont une influence sur la détermination des taux unitaires des tarifs d'une  
25 année témoin donnée, sans que la structure des tarifs ne doive être changée. Il faut noter  
26 que, même s'il y a en réalité 52,14286 semaines dans une année (non bissextile) et 12  
27 mois de durées inégales, les tarifs ont été structurés avec 52 semaines et 12 mois. Il faut  
28 maintenir les liens entre les tarifs tels que définis, et simplement s'assurer que la prévision  
29 de la demande inclut la journée additionnelle de l'année bissextile.

30 Nous pouvons d'ailleurs constater, par exemple, que le Transporteur a pris en compte la  
31 journée additionnelle de l'année bissextile (8784 heures au lieu de 8760 dans l'année)  
32 quand il décrit au même intervenant (HQT-14, document 11, page 27, réponse 6.8) le

1 calcul des parts attribuables à l'énergie et à la puissance dans l'établissement des facteurs  
2 de répartition des coûts. Tout comme le Distributeur qui spécifie dans son dossier tarifaire  
3 2008 que « ... l'année bissextile ajoute des ventes de l'ordre de 250 GWh en 2008. » (R-  
4 3644-2007, HQD-2, document 1, page 8, lignes 24 et 25). Le Distributeur n'a pas modifié  
5 la structure de ses tarifs, il a simplement prévu ses ventes en conséquence.

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

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

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

**18 9. DIVERS**

19 1) Pour ses analyses, en particulier ses analyses des indicateurs de performance, la FCEI  
20 a utilisé les « dépenses nécessaires à la prestation du service » données par le  
21 Transporteur en réponse à la question 5.1 de la FCEI (HQT-14, document 6, page 9, 2001  
22 à 2008). La FCEI remarque toutefois que ces données ne correspondent pas tout à fait à  
23 celles que l'on voit aux grands tableaux des différents dossiers du Transporteur listant les  
24 revenus requis (HQT-5, document 2, page 4 pour le présent dossier tarifaire). Même les  
25 dépenses réelles de l'année 2004, pourtant tout juste listées à la réponse 2.3 (question de  
26 la FCEI) précédant la réponse 5.1 (du même document de la FCEI), ne correspondent pas  
27 aux dépenses de 2004 données deux questions plus loin, à la réponse 5.1. La FCEI  
28 aimerait bien que le Transporteur lui explique les différences.

29 2) La FCEI remercie le Transporteur pour sa courtoisie quand, en réponse à certaines  
30 questions, il fournit des tableaux de données facilitant le travail d'analyse et permettant la  
31 cohérence, du point de vue de l'utilisation des données, entre les études des analystes et  
32 celles du Transporteur.

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 La FCEI remercie le Transporteur, la Régie et tout autre lecteur de leur attention.

**ANNEXE 1****CALCUL DU TAUX UNITAIRE DU SERVICE ANNUEL DE TRANSPORT  
PAR LA RÉOLUTION D'UNE ÉQUATION ALGÈBRIQUE**

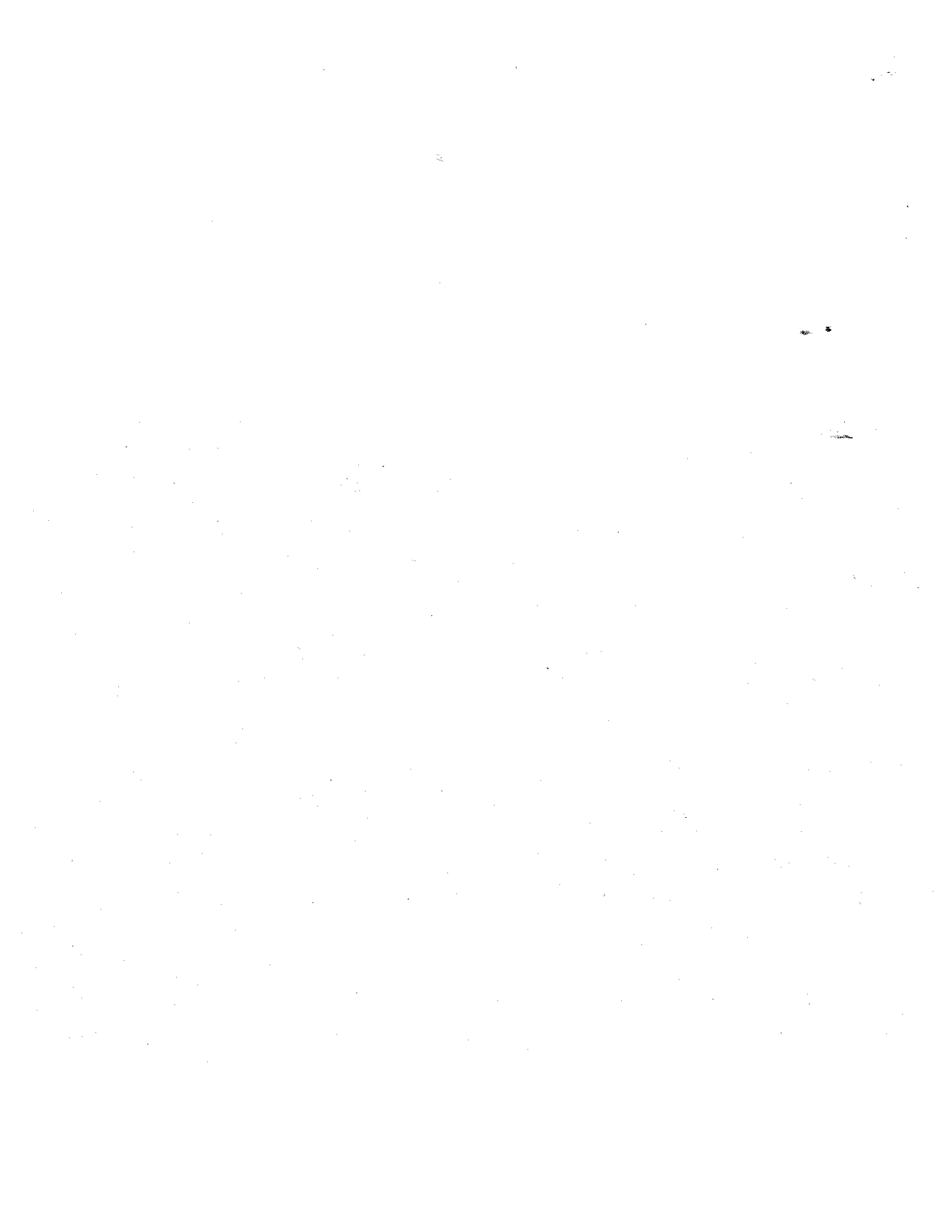
Les taux unitaires des différents services de transport pour l'année témoin 2008 peuvent être obtenus à l'aide de la résolution de l'équation algébrique suivante :

7	2 744,7 M\$ =	a \$/kW/an	X	36 296 000 kW/an
8		+ a \$/kW/an / 12	X	10 421 000 kW/mois
9		+ a \$/kW/an / 52	X	355 000 kW/semaine
10		+ a \$/kW/an / 260	X	3 888 000 kW/jour
11		+ a \$/kW/an / 365	X	664 000 kW/jour
12		+ a \$/kW/an / 8 760	X	12 260 000 000 kW/heure

où « a » est la seule variable représentant le taux unitaire du service annuel de transport. En effet, les besoins en transport sont connus pour tous les services et les revenus requis de l'année 2008 sont aussi connus totalisant 2 744,7 M\$. Après résolution de l'équation, on obtient un taux unitaire annuel « a » de 71,129141 \$/kW/an (que l'on arrondit seulement à la fin de tous les calculs). Les autres taux unitaires sont ensuite obtenus en divisant « a » par 12, 52, 260, 365 et 8 760.

ANNEXE 2

ANNEXE 3



BASE DE TARIFICATION (moyenne 13 mois) - ANNÉE TÉMOIN 2008 - RÉPARTITION PAR TARIF

1 PRÉSENTATION ACTUELLE

PRÉSENTATION PROPOSÉE

puiss. P MW : 35 705 591  
 énergie E GWh : 185 352 3 361 18 833  
 pondération puiss. / énergie selon FU du réseau : 48,84%  
 59,19%  
 98,37% 1,63% 0,00%  
 98,27% 1,78% 0,00%  
 98,28% 1,72% 0,00%

	année témoin 08		actifs		réparties selon facteurs ci-dessous		réparties par tarif					
	M\$ (2)	% de BT (3)	M\$ (5)	% de BT (6)	M\$ (7)	M\$ (8)	M\$ (9)	M\$ (10)	M\$ (11)	M\$ (12)	M\$ (13)	M\$ (14)
6 immobilisations corporelles en exploitation	15 301,9	95,3	15 301,9	95,3	2 178,1	5 434,0	7 689,8	15 081,2	220,6	0,0	0,0	0,0
7 postes	8 463,2	52,8	1 748,2	10,9	0,0	0,0	1 748,2	1 718,1	30,0	0,0	0,0	0,0
8 lignes	5 707,1	35,6	1 412,8	8,8	0,0	0,0	1 412,8	1 388,6	24,2	0,0	0,0	0,0
9 autres actifs de réseau	235,5	1,5	335,3	2,1	0,0	0,0	335,3	329,5	5,8	0,0	0,0	0,0
10 actifs de soutien	284,5	1,8	9 737,7	60,8	0,0	4 476,6	5 261,2	9 574,4	163,3	0,0	0,0	0,0
11 télécommunications	611,4	3,8	1 894,3	11,8	0,0	1 894,3	0,0	1 863,5	30,8	0,0	0,0	0,0
12			4 553,6	28,4	0,0	0,0	4 553,6	4 475,4	78,3	0,0	0,0	0,0
13			707,6	4,4	0,0	0,0	707,6	695,4	12,2	0,0	0,0	0,0
14			2 582,3	16,1	0,0	2 582,3	0,0	2 540,2	42,0	0,0	0,0	0,0
15			2 026,3	12,6	2 026,3	0,0	0,0	2 026,3	0,0	0,0	0,0	0,0
16			1 770,8	11,1	1 770,8	0,0	0,0	1 770,8	0,0	0,0	0,0	0,0
17			255,5	1,6	255,5	0,0	0,0	255,5	0,0	0,0	0,0	0,0
18			707,4	4,4	0,0	605,3	102,1	695,7	11,6	0,0	0,0	0,0
19			102,1	0,6	102,1	0,0	102,1	100,3	1,8	0,0	0,0	0,0
20			605,3	3,8	605,3	0,0	605,3	595,4	9,9	0,0	0,0	0,0
21			69,8	0,4	69,8	0,0	69,8	68,8	1,0	0,0	0,0	0,0
22			401,1	2,5	401,1	0,0	401,1	395,3	5,8	0,0	0,0	0,0
23			611,4	3,8	611,4	0,0	611,4	602,6	8,8	0,0	0,0	0,0
24 actifs incorporels	394,9	2,5	394,9	2,5	20,4	247,8	126,7	389,7	5,2	0,0	0,0	0,0
25 services	311,9	1,9	311,9	1,9	8,5	220,2	81,4	305,2	5,0	0,0	0,0	0,0
26 logiciels	72,2	0,5	65,3	0,4	9,2	21,3	34,9	64,4	0,9	0,0	0,0	0,0
27 autres actifs de réseau	2,1	0,0	10,7	0,1	1,5	3,5	5,7	10,5	0,2	0,0	0,0	0,0
28 télécommunications	8,7	0,1	8,7	0,1	1,2	2,8	4,7	8,6	0,1	0,0	0,0	0,0
29 dépenses non amorties et autres actifs	156,2	1,0	156,2	1,0	19,0	82,2	55,0	153,9	2,3	0,0	0,0	0,0
30 actif au titre des prestations constituées	135,1	0,8	66,3	0,4	23,9	21,0	21,4	65,6	0,7	0,0	0,0	0,0
31 passif au titre des prestations constituées	-102,5	-0,6	-50,3	-0,3	-18,1	-15,9	-16,2	-49,7	-0,5	0,0	0,0	0,0
32 mesures de réduction de l'effectif	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
33 actifs réglementaires	88,8	0,6	85,5	0,5	12,0	27,7	45,9	84,3	1,2	0,0	0,0	0,0
34 frais de dév. et aut. frais reportés	-38,9	-0,2	-39,7	-0,2	-5,6	-12,8	-21,3	-35,1	-0,6	0,0	0,0	0,0
35 remboursement gouvernemental	73,7	0,5	73,7	0,5	3,9	55,8	14,2	72,5	1,1	0,0	0,0	0,0
36			8,7	0,1	1,2	2,8	4,7	8,6	0,1	0,0	0,0	0,0
37			9,6	0,1	1,3	3,1	5,1	9,5	0,1	0,0	0,0	0,0
38			2,3	0,0	0,3	0,7	1,2	2,2	0,0	0,0	0,0	0,0
39 fonds de roulement	168,8	1,1	168,8	1,1	30,2	54,2	84,3	165,4	2,3	0,0	0,0	0,0
40 encaisse réglementaire	59,0	0,4	31,0	0,2	10,9	9,6	10,4	30,6	0,3	0,0	0,0	0,0
41 charges d'exploitation et d'entretien	17,3	0,1	105,8	0,7	14,8	34,2	56,8	104,3	1,5	0,0	0,0	0,0
42 salaires nets	10,8	0,1	14,1	0,1	2,0	4,6	7,6	13,9	0,2	0,0	0,0	0,0
43 remises gouvernementales	5,6	0,0	17,8	0,1	2,5	5,8	9,5	17,6	0,3	0,0	0,0	0,0
44 autres dépenses	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
45 taxes	38,9	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
46 taxe sur le capital	3,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
47 taxe sur les services publics	30,6	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
48 taxes foncières	4,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
49 achats de services de transport	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
50 effet des taxes à la consommation	2,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
51 matériaux, combustibles et fournitures	109,8	0,7	16 021,7	100,0	2 247,7	5 818,2	7 955,8	15 790,2	231,5	0,0	0,0	0,0
52 base de tarification (moyenne 13 mois)	16 021,7	100,0	16 021,7	100,0	2 247,7	5 818,2	7 955,8	15 790,2	231,5	0,0	0,0	0,0
53 rendement base de tarification (moy. 13 mois)	1 248,4		1 248,4		1 248,4			1 230,4	18,0			0,0



	facteur de répartition	lémoins 08	pond postes émetteurs		pond lignes raccord		pond HT		pond 450 KV		direct L. postes abaisseurs		direct L. rac. chl HT		pond Churchhill		pond autres		total		
			M\$ (5)	M\$ (6)	M\$ (7)	M\$ (8)	M\$ (9)	M\$ (10)	M\$ (11)	M\$ (12)	M\$ (13)	M\$ (14)	M\$ (15)	M\$ (16)	M\$ (17)	M\$ (18)	M\$ (19)	M\$ (20)	M\$ (21)	M\$ (22)	
<b>PRÉSENTATION ACTUELLE</b>																					
1	immobilisations corporelles en exploitation	15 301,9	1 412,8	3 353,3	707,6	2 582,3	1 770,8	2 555,5	605,3	69,8	401,1	611,4	15 301,852								
2	postes	8 463,2	1 412,8	3 353,3	1 894,3	1 340,4	1 770,8	1 573,3	482,4	98,1	1 122,9	284,539	5 707,120								
3	lignes	5 707,1																			
4	autres actifs de réseaux	235,5																			
5	actifs de soutien	284,5																			
6	actifs de soutien	611,4																			
7	actifs incorporels	394,9																			
8	dépenses non amorties et autres actifs	156,2																			
9	actifs au titre des prestations constituées	135,1																			
10	passif au titre des prestations constituées	-102,5																			
11	mesures de réduction de l'effectif	0,0																			
12	actifs réglementaires	88,8																			
13	frais de dév. et aut. frais reportés	-38,9																			
14	remboursement gouvernemental	73,7																			
15	fonds de roulement	168,8																			
16	encaisse réglementaire	59,0																			
17	matériaux, combustibles et fournitures	109,8																			
18	<b>base de tarification (moyenne 13 mois)</b>	<b>16 021,7</b>	<b>1 429,9</b>	<b>3 428,0</b>	<b>2 011,6</b>	<b>4 645,0</b>	<b>1 806,3</b>	<b>2 703,3</b>	<b>627,8</b>	<b>158,0</b>	<b>439,3</b>	<b>622,4</b>	<b>16 021,690</b>								
19	CCR + CT immo	6,7	1,6	9,5	21,9	3,6	13,2	8,5	1,3	0,5	3,0	89,763									
20	CCR + CT incorp	6,3	1,5	8,9	20,5	3,4	12,4	8,0	1,2	0,5	2,8	66,348									
21	CCR + CT dép non amort	0,6	0,2	1,2	2,7	0,4	1,7	1,1	0,2	0,1	0,4	8,730									
22	CCR + CT fds roulement	1,4	0,3	1,9	4,4	0,7	2,7	1,7	0,3	0,1	0,6	14,139									
23	<b>sous-total</b>	<b>15,3</b>	<b>3,7</b>	<b>21,5</b>	<b>49,6</b>	<b>8,1</b>	<b>29,9</b>	<b>19,3</b>	<b>2,9</b>	<b>1,1</b>	<b>6,7</b>	<b>158,0</b>									
24	soutien immo	38,8	9,3	54,5	125,9	20,6	76,0	49,0	7,3	2,8	17,0	401,148									
25	soutien incorp	1,0	0,2	1,5	3,3	0,5	2,0	1,3	0,2	0,1	0,5	10,674									
26	soutien dép non amort	0,9	0,2	1,3	3,0	0,5	1,8	1,2	0,2	0,1	0,4	9,610									
27	soutien fds roulement	1,7	0,4	2,4	5,6	0,9	3,4	2,2	0,3	0,1	0,8	17,835									
28	<b>sous-total</b>	<b>42,4</b>	<b>10,2</b>	<b>59,7</b>	<b>137,8</b>	<b>22,6</b>	<b>83,2</b>	<b>53,6</b>	<b>8,0</b>	<b>3,1</b>	<b>18,6</b>	<b>439,3</b>									
29	télécom immo	59,1	14,2	83,1	191,9	31,4	115,8	74,6	11,2	4,3	25,9	611,426									
30	télécom incorp	0,8	0,2	1,2	2,7	0,4	1,7	1,1	0,2	0,1	0,4	8,739									
31	télécom dép non amort	0,2	0,1	0,3	0,7	0,1	0,4	0,3	0,0	0,0	0,1	2,267									
32	télécom fds roulement	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,000									
33	<b>sous-total</b>	<b>60,1</b>	<b>14,4</b>	<b>84,6</b>	<b>195,3</b>	<b>32,0</b>	<b>117,9</b>	<b>76,0</b>	<b>11,4</b>	<b>4,4</b>	<b>26,4</b>	<b>622,4</b>									
33	<b>base de tarification (moyenne 13 mois)</b>	<b>1 547,7</b>	<b>371,0</b>	<b>2 177,3</b>	<b>5 027,7</b>	<b>922,9</b>	<b>3 035,6</b>	<b>1 955,2</b>	<b>292,6</b>	<b>112,2</b>	<b>679,6</b>	<b>16 021,690</b>									
<b>facteurs de répartition :</b>																					
34	masse salariale	MAS SAL	2,3%	0,5%	10,1%	0,2%	10,4%	16,3%	1,4%	0,4%	2,3%	25,5%	0,0%	0,0%	100,0%						
35	immo nettes + incorporels nets - télécom	IN+IN-T	9,4%	2,2%	13,0%	4,9%	18,2%	11,8%	1,7%	0,7%	4,1%	2,7%	0,0%	100,0%							
36	immo nettes lignes aériennes Territoire Sud	IN LATS	0,0%	2,1%	36,0%	0,0%	10,4%	39,5%	5,3%	0,0%	6,7%	0,0%	0,0%	100,0%							
37	charges brutes directes	CH BR DIR	2,6%	0,6%	6,4%	0,2%	10,9%	17,1%	1,4%	0,5%	2,4%	22,3%	25,2%	0,0%	100,0%						

sources :  
HQT  
HQT

