

Le 22 mai 2008

No de dossier : 10887/115805.00079

PAR COURRIEL ET PAR MESSAGER

Me Véronique Dubois, Secrétaire
Régie de l'énergie
800, Place Victoria, 2^e étage, bureau 255
Montréal (Québec) H4Z 2A2

Objet : Demande d'approbation du Plan d'approvisionnement 2008-2017 du Distributeur (R-3648-2007)

Chère consœur,

La présente lettre constitue une réponse à HQD eu égard à la demande en irrecevabilité d'une partie de la preuve de la FCEI.

La FCEI demande à la Régie de rejeter cette requête présentée par le Distributeur et de permettre la présentation de sa preuve sur des sujets qui, à leur face même, font partie de l'étude du plan d'approvisionnement.

Le plan d'approvisionnement du Distributeur doit présenter les besoins et les stratégies à venir du Distributeur, le tout encadré par la *Loi sur la Régie de l'énergie* et le *Règlement sur la teneur et la périodicité du plan d'approvisionnement* (ci-après « Règlement »). Ces informations portent sur :

- 1) les besoins et stratégies du Distributeur en achat d'électricité, et
- 2) les besoins et stratégies du Distributeur en transport de l'électricité achetée.

De plus, le Règlement prévoit à son article 2 que :

« Le plan d'approvisionnement doit inclure les données techniques, une description des hypothèses retenues et des méthodologies appliquées, la justification de leurs choix ainsi que la définition des termes techniques utilisés. »

Une fois l'électricité achetée et transportée, le Distributeur en effectue la distribution à sa clientèle.

Le volet « besoins du Distributeur en transport de l'électricité achetée » est très peu développé par le Distributeur dans son Plan. Dans sa preuve, la FCEI s'est attardée à ce volet, elle en a demandé plus d'informations, plus de précisions, et elle a expliqué et justifié cette nécessité d'avoir plus d'informations et de précisions.

1. Nature de la preuve de la FCEI

Les demandes principales de la FCEI dans sa preuve sont les suivantes :

- que les besoins en transport de l'électricité du Distributeur apparaissent toujours clairement et de manière détaillée au plan d'approvisionnement, à l'instar des besoins en achat d'électricité ;
- que les besoins en transport de l'électricité du Distributeur apparaissent toujours au Plan comme étant ce qu'ils sont réellement, soit la somme de a) la demande en puissance « normale » et b) la demande en puissance pour « aléas », en l'occurrence, ici, les 4 000 MW proposés dans la preuve du Distributeur (HQD-1, document 1, page 27); les besoins en transport de l'électricité devraient correspondre aux besoins en achat d'électricité (MW), cela devrait se voir clairement au Plan.
- la section 4.1 de la preuve de la FCEI demande plus de données détaillées, tel que requis par le Règlement, au plan d'approvisionnement du Distributeur sur le volet « besoins du Distributeur en transport de l'électricité achetée »;
- la section 4.2 de la preuve de la FCEI propose une approche susceptible de fournir plus de données détaillées, tel que requis par le Règlement, au plan d'approvisionnement concernant le volet « besoins du Distributeur en transport de l'électricité achetée ».

Le Distributeur HQD constitue une entité « autonome » et distincte du Transporteur HQT. Le Distributeur est certainement en mesure de décrire de manière détaillée ses besoins en transport d'électricité. Les besoins en transport d'électricité du Distributeur entraînent des coûts qui se retrouvent subséquemment sur la facture des clients.

Les coûts de transport de l'électricité constituent une part importante des coûts totaux du Distributeur et constituent une part tout aussi importante de la facture d'électricité des clients du Distributeur. Le volet « besoins du Distributeur en transport de l'électricité achetée » mérite une place et un développement significatifs dans le plan

d'approvisionnement du Distributeur, plus que l'unique page 27 de la pièce HQD-1, document 1.

Même si la Régie a approuvé les précédents plans d'approvisionnement du Distributeur, il reste que le Plan déposé le 1er novembre 2007 est, lui, sujet à approbation.

Même si le critère de fiabilité en transport (de 4 000 MW) (se rapportant au volet « besoins du Distributeur en transport de l'électricité achetée ») a été approuvé par la Régie dans le dernier Plan du Distributeur, il est, selon la FCEI, raisonnable de se demander, dans le présent Plan, s'il est toujours adéquat, s'il correspond toujours aux besoins de la clientèle du Distributeur.

L'approbation antérieure de ce critère (de 4 000 MW), qui est composé d'un aléa prévisionnel et d'un aléa climatique, ne devrait pas en éliminer ou en restreindre son analyse ou sa remise en question dans le présent Plan. Les besoins et la composition de la clientèle du Distributeur peuvent avoir changé au cours des dernières années et pourraient nécessiter un aléa prévisionnel différent ou un aléa climatique tout aussi différent (par exemple, quand la demande sensible à la température des clients du Distributeur va croissant ou décroissant, les besoins en aléa climatique changent aussi).

Le Distributeur met à jour de manière détaillée dans son Plan ses « besoins en achat d'électricité »; il devrait aussi mettre à jour de manière détaillée ses « besoins en transport de l'électricité achetée ». Bien que le Distributeur n'ait jamais présenté de manière détaillée ses « besoins en transport de l'électricité achetée » (par exemple, sur plus d'une année, en lien avec les besoins en achat d'électricité, avec des aléas détaillés), cela ne veut pas dire qu'il ne peut le faire et que ces détails ne sont pas utiles à l'appréciation du Plan. La FCEI ne voit pas pourquoi le Distributeur serait dispensé ou exempté d'avoir à justifier et à détailler ses besoins totaux en transport de l'électricité achetée.

- Les sections 4.3 et 5.1 à 5.3 ont été incluses à la preuve de la FCEI pour exposer clairement à la Régie les enjeux qui se rattachent aux demandes principales de la FCEI.

Le plan d'approvisionnement annonce ce à quoi le Distributeur devra faire face en terme de besoins de sa clientèle; il y a des coûts conséquemment et subséquentement rattachés à cela. La FCEI a exposé l'effet sur les coûts rattachés aux « besoins en transport de l'électricité achetée » pour expliquer la nécessité que ces besoins soient clairement et totalement annoncés dans le Plan, de même que clairement et totalement approuvés par la suite. La FCEI se demande pourquoi elle serait empêchée par HQD de traiter des conséquences de certains des éléments du Plan.

Les « besoins » du Plan sont « transférés » aux dossiers tarifaires du Distributeur. Et les besoins « transférés » aux dossiers tarifaires du Distributeur trouvent leur écho dans les dossiers tarifaires du Transporteur. La FCEI a expliqué que des « besoins » clairement annoncés dans le Plan permettront de constater clairement leurs répercussions dans les dossiers tarifaires subséquents de transport et de distribution.

Le plan d'approvisionnement du Distributeur est certainement le bon véhicule pour détailler et justifier les besoins en approvisionnement de transport pour transporter l'électricité achetée avant de la distribuer aux clients.

Il semble pertinent pour la FCEI d'éclaircir et de préciser les « besoins en transport de l'électricité » au niveau du Plan aura un effet d'entraînement bénéfique dans tous les dossiers subséquents au dossier du plan d'approvisionnement, dossiers qui intégreront des éléments annoncés dans le plan d'approvisionnement. La FCEI a cru bon d'en faire part à la Régie dans ses sections 4.3 et 5.1 à 5.3.

La FCEI réitère, comme expliqué à la section 6 de sa preuve, que le Transporteur « reçoit » la prévision de transport du Distributeur et lui émet ensuite la facture de transport qui s'y rapporte. Si les besoins en transport de l'électricité sont clairs et précis au Plan, le lien sera plus immédiat, et plus clair, avec la prévision ultérieurement transmise par le Distributeur au Transporteur.

- quant à la section 5.4 de sa preuve, la FCEI souligne qu'elle n'y traite pas de la commercialisation des excédents de capacité du réseau de transport. La FCEI y traite des excédents de transport du Distributeur et non de ceux du Transporteur. Selon la FCEI, le Distributeur est responsable d'optimiser l'utilisation du transport dont il paie la facture. Cela veut dire qu'il ne doit pas se contenter de payer sa facture de transport sans autre préoccupation subséquente. Le Distributeur doit gérer en bon père de famille le transport qu'il paie (et qu'il a demandé), et cela inclut de voir aux possibilités que soit autrement utilisé le transport qu'il n'utilise pas lui-même par moment, en particulier en périodes hors pointe (ces autres possibilités devraient inclure le recours à des reventes qu'il effectuerait lui-même). Son affiliation juridique au pourvoyeur de service de transport ne devrait pas lui donner l'impression qu'en tant que Distributeur il n'a pas d'effort à faire pour réduire a posteriori ses propres coûts de transport et en faire bénéficier toute sa clientèle, qui comprend de nombreux membres de la FCEI.

À son tour, la FCEI est surprise de voir que le Distributeur ne fait pas la différence entre :

- 1) l'optimisation que le Distributeur pourrait, devrait, faire de l'utilisation du transport qu'il a demandé et dont il paie la facture, ce dont traite la FCEI dans sa preuve, et
- 2) l'optimisation que le Transporteur peut, doit, faire de l'utilisation de la capacité de transport de son réseau qui n'a pas trouvé preneur sur une base ferme, ce dont ne traite pas la FCEI dans sa preuve.

Les régimes de réglementation distincts et mutuellement exclusifs du Distributeur et du Transporteur sont bien compris par la FCEI. C'est pour cela que, aux yeux de la FCEI, le Distributeur et le Transporteur ont tous deux, et distinctement, le devoir et la responsabilité de gérer leurs actifs et leurs dépenses en bon père de famille, au bénéfice de leur clientèle respective.

Les opérations du Distributeur incluent trois volets : l'achat de l'électricité, l'achat du transport de l'électricité achetée et la distribution de cette électricité à sa clientèle. Il y a bel et bien un volet transport dans les opérations du Distributeur, volet bien peu développé par le Distributeur dans son Plan, volet qui doit être bien géré et dont le Distributeur lui-même a le devoir d'en optimiser les coûts. Encore une fois, selon la FCEI, le volet « besoins en transport de l'électricité achetée » mérite d'être détaillé au plan d'approvisionnement du Distributeur.

2. L'exemple de SCGM

Les chapitres « fourniture (achat) du gaz », « transport du gaz » et « optimisation des coûts de transport du gaz a priori et a posteriori » existent de manière détaillée chez le distributeur gazier SCGM lorsqu'il présente la planification de ses approvisionnements (R-3630-2007, Gaz Métro-3, document 1). Le parallèle à faire est légitime entre les deux distributeurs d'énergie. La FCEI n'invente rien de nouveau quand elle demande que l'aspect « approvisionnement en transport de l'électricité » du Distributeur HQD soit plus élaboré dans son plan d'approvisionnement.

3. Un cadre réglementaire distinct et mutuellement exclusif pour HQD et HQT doit produire une information claire et non tronquée

La FCEI ajoute respectueusement que lorsque les « besoins en transport d'électricité » du Distributeur ne sont pas totalement et clairement définis, annoncés et justifiés dans son plan d'approvisionnement pour être plus tard totalement et clairement transmis au transporteur HQT pour qu'il en émette une facture correspondante, c'est plutôt à ce moment que l'on constate que les régimes de réglementation distincts et mutuellement exclusifs du Distributeur et du Transporteur ne sont pas entièrement mis en place.

Les régimes de réglementation distincts et mutuellement exclusifs du Distributeur et du Transporteur ne sont pas entièrement fonctionnels lorsque le Distributeur n'est pas lui-même, et seul, responsable de la détermination et de la gestion pleine et entière de son approvisionnement total en transport ; une réservation de transport faite par le Distributeur basée sur des besoins à température normale, et où les aléas (température plus froide que normale, par exemple) sont subséquemment comblés par le Transporteur sans que ces aléas ne soient réservés, ni payés, par le Distributeur, constitue un bel exemple de la non distinction et de la non exclusion mutuelle des deux régimes de réglementation.

Il suffit de se demander ce que le Distributeur serait dans l'obligation de faire si le transporteur d'électricité était une entreprise parfaitement étrangère au Distributeur. Le Distributeur serait certainement tenu de réserver, auprès de ce transporteur d'électricité, une capacité de transport suffisante pour répondre aux besoins totaux de sa clientèle, aléas climatique et prévisionnel compris. C'est ce que la FCEI désire voir clairement présenté au plan d'approvisionnement du Distributeur.

Les « besoins en transport d'électricité » totaux doivent être clairement visibles et justifiés au plan d'approvisionnement du Distributeur. C'est ce que la preuve de la FCEI a décrit, expliqué et justifié dans ses sections 4.1 à 4.3, 5.1 à 5.4 et 6.

Espérant le tout conforme, nous vous prions d'agréer, chère consœur, l'expression de nos salutations les plus distinguées.

FASKEN MARTINEAU DuMOULIN S.E.N.C.R.L., s.r.l.



André Turmel

AT/nb

c.c. : Me Yves Fréchette, procureur d'Hydro-Québec
et tous les intervenants