

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

**DANS LE CADRE DE
LA DEMANDE DU DISTRIBUTEUR
D'APPROUVER LE PLAN D'APPROVISIONNEMENT 2008-2017
(R-3648-2007)**

Sylvie Desrochers
analyste

TABLE DES MATIÈRES

1		
2	<u>1. PRÉSENTATION DE LA FCEI</u>	4
3	<u>2. INTRODUCTION DE LA PREUVE DE LA FCEI</u>	4
4	<u>3. CRITÈRES DE FIABILITÉ EN ÉNERGIE ET EN PUISSANCE</u>	4
5	<u>4. CRITÈRE DE FIABILITÉ EN TRANSPORT (critère de conception du réseau)</u>	5
6	4.1 La description du critère de fiabilité en transport dans le Plan	5
7	4.1.1 Plan d'approvisionnement 2005-2014, Dossier R-3550-2004	5
8	4.1.2 Plan d'approvisionnement 2008-2017, Dossier R-3648-2007	6
9	4.2 Description plus détaillée du critère de fiabilité en transport	7
10	4.2.1 Quelques interrogations demeurent : comparaison des réserves en puissance	10
11	4.2.2 Quelques interrogations demeurent : les deux écarts types	11
12	4.2.3 Quelques interrogations demeurent : en conclusion	12
13	4.3 La demande de transport réelle du Distributeur	14
14	4.3.1 Un exemple avec le dernier dossier tarifaire du Transporteur	14
15	4.3.2 L'analogie avec le Distributeur gazier SCGM	16
16	<u>5. LES IMPACTS DE L'UTILISATION DE LA DEMANDE DE TRANSPORT</u>	
17	<u>RÉELLE DU DISTRIBUTEUR</u>	16
18	5.1 Des factures de transport justes et équitables pour tous les clients	17
19	5.1.1 La facture de transport du Distributeur	17
20	5.1.2 La facture de transport des autres clients du Transporteur	19
21	5.1.3 Ce que la FCEI demande	19
22	5.1.4 Le niveau de la réserve pour respecter le critère de fiabilité en transport	19
23	5.1.5 Ne pas confondre facture réelle et interfinancement structurel	20
24	5.2 Une répartition juste et équitable des coûts du Distributeur liés au transport	20
25	5.3 Un suivi de la capacité du Transporteur juste et compréhensible	21
26	5.4 Gestion des excédents de capacité	23
27	<u>6. LA DEMANDE RÉELLE EN TRANSPORT ABORDÉE DANS LE PRÉSENT</u>	
28	<u>DOSSIER</u>	23
29	<u>7. RÉCAPITULATION DES DEMANDES ET RECOMMANDATIONS</u>	25

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17

TABLE DES MATIÈRES (suite)

8. CONCLUSION

26

ANNEXES

FCEI-1, document 2, page 1 :

Taux unitaires de transport du Transporteur HQT : avec réserve de 4 000 MW

FCEI-1, document 2, page 2 :

Taux unitaires de transport du Transporteur HQT : avec réserve de 3 320 MW

FCEI-1, document 3, page 1 :

Évolution de la capacité de transport planifiée en comparaison avec la capacité de transport des services annuels : GRAPHE

FCEI-1, document 3, page 2 :

Évolution de la capacité de transport planifiée en comparaison avec la capacité de transport des services annuels : DONNÉES

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, touchées par les choix et effets du plan d'approvisionnement 2008-2014 du Distributeur. 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 qui permettent 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

Le 1^{er} novembre 2007, Hydro-Québec Distribution a déposé son plan d'approvisionnement 2008-2017 (le Plan). Un des chapitres du Plan porte sur la détermination des critères de fiabilité se rapportant à l'approvisionnement en électricité (la production) (critères en puissance et en énergie), de même que sur la détermination du critère de fiabilité se rapportant au transport de l'électricité (critère en puissance).

Dans la présente preuve, la FCEI s'attardera principalement à ce chapitre du Plan du Distributeur portant sur les critères de fiabilité, et plus particulièrement sur le critère de fiabilité se rapportant au transport. La FCEI veut s'assurer que ce critère est bien décrit et bien compris, et que les coûts rattachés à la rencontre de ce critère de fiabilité sont traités équitablement par le Distributeur, ou de façon plus globale, traités équitablement dans tout le processus impliquant à la fois les clients du Transporteur et ceux du Distributeur.

3. CRITÈRES DE FIABILITÉ EN ÉNERGIE ET EN PUISSANCE

De la compréhension de la FCEI, les critères de fiabilité que se fixe le Distributeur visent à faire en sorte que ce dernier possède suffisamment de ressources, ou d'outils, pour desservir chaque année en électricité toute sa clientèle.

1 « **ANNEXE 3C – CAPACITÉ DE TRANSPORT DU RÉSEAU PRINCIPAL ...**
2 *Essentiellement le critère de conception vise maintenant à planifier le réseau de*
3 *transport de manière à acheminer les ressources pour satisfaire la pointe annuelle*
4 *de la charge locale, plus 4 000 MW. » (R-3550-2004, HQD-3, document 3, page 45,*
5 *lignes 20 à 22)*

6 Une question de la Régie sur cet extrait demandait plus d'explications sur la nécessité
7 pour le Distributeur de faire rehausser le critère de conception du réseau de transport.
8 Dans sa réponse à la Régie, le Distributeur a expliqué :

9 « *Les faibles marges de transit disponibles sur le réseau de transport lors de la*
10 *pointe exceptionnelle de 2002-2003 ont incité le Distributeur à demander au*
11 *Transporteur d'accroître ses capacités de transit. ... Le Transporteur a ainsi défini la*
12 *condition N+4000 comme nouvelle exigence à respecter sur le réseau principal,*
13 *avec tous ses équipements en service, suite à la demande du Distributeur d'être en*
14 *mesure de répondre à des pointes exceptionnelles de 4000 MW au-delà de la pointe*
15 *planifiée. » (R-3550-2004, HQD-5, document 1.1, page 69, 2^{ième} paragraphe de la*
16 *réponse à la question 30.2) (soulignements de FCEI)*

17 4.1.2 Plan d'approvisionnement 2008-2017, Dossier R-3648-2007

18 Dans le présent dossier R-3648-2007 portant sur le plan d'approvisionnement 2008-2017,
19 le Distributeur confirme que le critère de conception du réseau de transport pour en
20 assurer la fiabilité correspond aux besoins du scénario moyen de la demande plus
21 4 000 MW :

22 « **3.4 Fiabilité du réseau de transport / 3.4.1 Justification du critère de**
23 **conception du réseau :** *Le réseau de transport est conçu de sorte qu'il soit en*
24 *mesure d'acheminer l'électricité nécessaire pour répondre à des besoins*
25 *correspondant au scénario moyen de la demande plus 4 000 MW. Cette capacité*
26 *additionnelle correspond à l'impact de l'aléa global (climatique et prévisionnel) sur*
27 *les besoins en puissance lorsque deux écarts types sont considérés. » (HQD-1,*
28 *document 1, page 27, lignes 1 à 5)*

29 En faisant référence à l'aléa global sur les besoins en puissance, lequel aléa est plus
30 amplement défini dans le Plan dans les paragraphes traitant du critère de fiabilité en
31 puissance **côté production**, le Distributeur a quelque peu précisé cette année le critère
32 de fiabilité en puissance **côté transport**.

1 La FCEI demande que, dans le plan d'approvisionnement du Distributeur, la
2 description du critère de fiabilité en puissance côté transport expose encore plus
3 clairement le lien avec l'aléa global sur les besoins en puissance en prenant une
4 approche de présentation semblable à celle utilisée pour la définition du critère de
5 fiabilité en puissance côté production, en reprenant, s'il le faut, certaines des
6 données déjà utilisées pour cette dernière définition.

7 À la section suivante, la FCEI précise sa proposition à cet égard.

8 **4.2 Description plus détaillée du critère de fiabilité en transport**

9 La FCEI reprendra, en commençant, la réponse du Distributeur à la question 9.1 de la
10 FCEI, dont il a déjà été question au début de la section 3 précédente :

11 « Q 9.1 : Peut-on, devrait-on, faire un lien entre le critère de fiabilité en puissance
12 relié à l'**approvisionnement** (production) et le critère de fiabilité (en puissance) relié
13 au **réseau de transport** ? »

14 « R 9.1 : Les deux critères ne sont en effet pas totalement indépendants, puisqu'ils
15 sont reliés à l'aléa sur les besoins. Par contre, « le critère de fiabilité en puissance
16 (relié à la production) » prend également en considération l'aléa sur la disponibilité
17 des ressources. » (HQD-3, document 5, page 12, réponse 9.1)

18 Pour qu'il soit bien clair que « le critère de fiabilité en puissance » tout juste ci-dessus cité
19 est bien celui relié à la production, et non celui relié au transport, la FCEI cite aussi l'extrait
20 suivant :

21 « R 8.2 : ... les indisponibilités des équipements de production ne font pas partie de
22 la marge de manœuvre de 4 000 MW en transport. » (HQD-3, document 5, page 11,
23 réponse 8.2)

24 Puisque, comme l'affirme le Distributeur, le lien existe entre le **critère de fiabilité en**
25 **puissance relié à la production** et le **critère de fiabilité en puissance relié au**
26 **transport**, la FCEI croit qu'il y aurait avantage à présenter de la même manière pour les
27 deux critères « les besoins à la pointe visés par le Plan », « la réserve requise (en MW)
28 pour respecter le critère de fiabilité », « la puissance requise (en MW) incluant la réserve »
29 de même que « le taux de réserve requise » qui en découlerait.

1 Dans son énumération des informations au paragraphe précédent, la FCEI se réfère au
 2 tableau 3.2 du Distributeur que l'on retrouve dans son dossier à la pièce HQD-1,
 3 document 1 (page 24), tableau présenté dans le cadre de la description du **critère de**
 4 **fiabilité en puissance côté production**. La FCEI reproduit ce tableau ci-dessous.

5

TABLEAU 1 FCEI : CÔTÉ PRODUCTION (= TABLEAU 3.2 DU DISTRIBUTEUR)

PUISSANCE TOTALE REQUISE POUR RESPECTER LE CRITÈRE DE FIABILITÉ EN PUISSANCE (EN MW)

	2007 -	2008 -	2009 -	2010 -	2011 -	2012 -	2013 -	2014 -	2015 -	2016 -
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
1 Besoins à la pointe visés par le Plan	35 968	36 219	36 851	37 129	37 418	37 701	37 948	38 193	38 380	38 681
2 + Réserve pour critère de fiabilité	3 538	3 705	3 906	4 083	4 116	4 147	4 174	4 201	4 222	4 255
3 Taux de réserve requise	9,8%	10,2%	10,6%	11,0%	11,0%	11,0%	11,0%	11,0%	11,0%	11,0%
4 = Puissance requise incluant la réserve	39 506	39 924	40 757	41 212	41 534	41 848	42 123	42 394	42 602	42 936

Besoins à la pointe visés par le Plan = Besoins réguliers du Distributeur (scénario moyen)

HQD-1, document 1, page 24, tableau 3.2 = HQD-1, document 2, annexe 2A, page 60, tableau 2A-9

6 Une présentation semblable utilisée pour le **critère de fiabilité en puissance côté**
 7 **transport** (pour le critère de conception du réseau) permettrait, pour tout l'horizon du
 8 Plan, d'obtenir plus d'information facilitant, entre autres, la comparaison des aléas utilisés
 9 dans la « construction » des critères de fiabilité en puissance dans chacun des deux cas.
 10 **La FCEI montre ci-dessous le tableau proposé.**

11

TABLEAU 2 FCEI : CÔTÉ TRANSPORT

PUISSANCE TOTALE REQUISE POUR RESPECTER LE CRITÈRE DE CONCEPTION DU RÉSEAU DE TRANSPORT (EN MW)

	2007 -	2008 -	2009 -	2010 -	2011 -	2012 -	2013 -	2014 -	2015 -	2016 -
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
5 Besoins à la pointe visés par le Plan	35 968	36 219	36 851	37 129	37 418	37 701	37 948	38 193	38 380	38 681
6 + Réserve pour critère de fiabilité	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000
7 Taux de réserve requise	11,1%	11,0%	10,9%	10,8%	10,7%	10,6%	10,5%	10,5%	10,4%	10,3%
8 = Puissance requise incluant la réserve	39 968	40 219	40 851	41 129	41 418	41 701	41 948	42 193	42 380	42 681

Besoins à la pointe visés par le Plan = HQD-1, document 2, annexe 2A, page 60, tableau 2A-9

Puissance requise incluant la réserve = conformément à l'affirmation du Distributeur, HQD-3, document 5, page 6, réponse 3.2

1 Il est à noter que la FCEI a repris dans le second tableau, à la ligne 5, « *les besoins à la*
2 *pointe visés par le Plan* » du premier tableau ; en effet, la FCEI comprend logiquement
3 que les besoins à la pointe à approvisionner côté production sont aussi à transporter.

4 Dans le deuxième tableau, celui proposé par la FCEI, on y retrouve, à la ligne 6, le critère
5 de fiabilité du réseau de transport « +4 000 MW » tel que défini dans les deux derniers
6 plans d'approvisionnement du Distributeur, lequel critère est, suivant la mention du
7 Distributeur, valable pour toute la durée du Plan (HQD-3, document 2, page 20, Q et R
8 20.c ; FCEI y revient plus loin). Dans le tableau 2, à la ligne 7, comme information
9 additionnelle, la FCEI a exprimé « *la réserve pour critère de fiabilité* » en pourcentage des
10 « *besoins à la pointe visés par le Plan* » comme le fait le Distributeur dans son tableau 3.2
11 côté production (le tableau 1 de la FCEI).

12 Finalement, aussi comme information additionnelle, on trouve dans le tableau 2 proposé
13 par la FCEI, à la ligne 8, « *la puissance totale requise (incluant la réserve pour critère de*
14 *fiabilité)* » donnant les besoins totaux auxquels le Distributeur doit pouvoir répondre en
15 détenant les outils d'approvisionnement en **transport** appropriés. Par sa question 3.2, la
16 FCEI a demandé au Distributeur de confirmer que les 4 000 MW définissant le critère de
17 fiabilité du réseau de transport s'ajoutaient aux besoins réguliers pour obtenir les besoins
18 que le Distributeur était tenu de desservir sur tout l'horizon du Plan. Ce qu'il a confirmé.

19 « Q 3.2 : *Doit-on comprendre de la condition N+4000 que les « Besoins réguliers du*
20 *Distributeur* » que l'on retrouve au tableau 2A-9 seraient tous augmentés de
21 4 000 MW pour représenter un scénario de « *pointes exceptionnelles* » ? »

22 « R 3.2 : *C'est le cas, pour le critère de conception du réseau de transport.* »
23 (HQD-3, document 5, page 6)

24 L'ajout d'un tableau, tel le tableau 2 proposé par la FCEI, au Plan du Distributeur à la
25 section « **3.4 Fiabilité du réseau de transport** » permettrait de comparer les « *réserves*
26 *en puissance pour respecter le critère de fiabilité* » requises côté production et côté
27 transport. L'existence du second tableau conjointement au premier permettrait aussi d'en
28 distinguer (d'en déduire) la « *réserve pour indisponibilité des ressources* » qui existe dans
29 un cas mais pas dans l'autre, et permettrait, finalement, d'annoncer clairement les besoins
30 totaux en puissance, et donc en transport, requis par le Distributeur pour répondre à
31 presque toute demande de pointe de ses clients. Ces derniers besoins en transport
32 deviennent alors normalement la demande en transport réelle du Distributeur, et il est

1 important pour la FCEI qu'ils soient visibles et identifiés comme tel dans le plan
2 d'approvisionnement du Distributeur. La FCEI revient précisément sur ce point aux
3 sections 4.3 et 5 un peu plus loin.

4 4.2.1 Quelques interrogations demeurent : comparaison des réserves en puissance

5 Déjà, le tableau 2 proposé par la FCEI permet de voir que, pour les premières années du
6 Plan, « *la réserve pour respecter le critère de fiabilité* » côté transport est supérieure à la
7 « *réserve* » correspondante côté production, malgré le fait que la « *réserve* » côté
8 transport compte un aléa de moins (l'aléa sur la disponibilité des ressources) (HQD-3,
9 document 5, pages 11 et 12, Q et R 8.2 et 9.1 citées à la section 4.2 ci haut).

10 Pour la FCEI, il est attendu que « *l'aléa sur les besoins (en puissance)* », ou « *aléa global*
11 *de la demande* », composé de « *l'aléa climatique et de l'aléa prévisionnel* », soit le même
12 pour définir les réserves en puissance côté production et côté transport. En effet, la FCEI
13 comprend que ce qui doit être produit doit aussi être transporté. La FCEI s'attendrait donc
14 à ce que l'absence de « *l'aléa sur la disponibilité des ressources* » crée une « *réserve* »
15 inférieure côté transport, ce qui n'est pas le cas pour les trois premières années du Plan.

16 Aussi, quand on observe les « *taux de réserve requise (en puissance)* » des deux
17 tableaux, on constate une stabilité des pourcentages dans le tableau 1 (ligne 3, côté
18 production) à partir de la quatrième année du Plan, alors que la stabilité dans le tableau 2
19 (côté transport) est observée en valeur absolue (ligne 6) plutôt qu'en valeur relative
20 (ligne 7) sur toute la durée du Plan.

21 La FCEI, de même que l'ACEF⁷, a questionné le Distributeur sur la fixité de la « *réserve* »
22 en termes absolus (MW) côté transport⁵ et sur la possibilité d'exprimer cette « *réserve* »
23 en pourcentage des « *besoins réguliers du Distributeur* »⁶, comme le Distributeur le fait
24 côté production. Le Distributeur n'a pas répondu directement aux questions et a
25 simplement mentionné que « *la marge de manœuvre de 4 000 MW est actuellement*
26 *suffisante et s'applique sur l'horizon de planification du réseau de TransÉnergie* »⁷.
27 (⁵HQD-3, document 5, page 12, Q et R 9.3 ; ⁶HQD-3, document 5, page 13, Q et R 9.4 ;
28 ⁷HQD-3, document 2, page 20, Q et R 20.c).

29 Tout comme pour le « *taux de réserve (en puissance)* » côté production, la FCEI croit que
30 le « *taux de réserve (en puissance)* » côté transport pourrait être stable sur la durée du
31 Plan permettant alors un ajustement automatique à la croissance ou à la décroissance des

1 « besoins réguliers » du Distributeur sur la durée d'un Plan. Le critère de fiabilité en
 2 puissance (MW) côté production n'est pas fixe ; pourquoi le serait-il côté transport ?

3 4.2.2 Quelques interrogations demeurent : les deux écarts types

4 Dans son Plan, concernant le critère de fiabilité du réseau de transport, le Distributeur dit :

5 « Cette capacité additionnelle (de 4 000 MW) correspond à l'impact de l'aléa global
 6 (climatique et prévisionnel) sur les besoins en puissance à la pointe, lorsque deux
 7 écarts types sont considérés. » (HQD-1, document 1, page 27, lignes 3 à 5)
 8 (soulignements de FCEI)

9 Or au tableau 2.7 à la page 18 de sa pièce HQD-1, document 1, le Distributeur présente
 10 justement, côté production, « l'aléa sur les besoins en puissance à la pointe d'hiver, écart
 11 type en MW » (soulignements de FCEI). La FCEI reproduit ce tableau ci-dessous.

12

TABLEAU 3 FCEI (= TABLEAU 2.7 DU DISTRIBUTEUR)
ALÉA SUR LES BESOINS EN PUISSANCE À LA POINTE D'HIVER
ÉCART TYPE EN MW

	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010	2010 - 2011
1 Aléa climatique	1 540	1 540	1 560	1 570
2 Aléa sur la demande prévue (à conditions climatiques normales)	640	880	1 120	1 330
3 Aléa global	1 660	1 770	1 920	2 060

13 Considérant que le tableau précédent présente un seul écart type de l'aléa global, on peut
 14 comprendre que l'aléa global sur les besoins en puissance lorsque deux écarts types sont
 15 considérés est le suivant :

16

TABLEAU 4 FCEI
ALÉA GLOBAL SUR LES BESOINS EN PUISSANCE À LA POINTE D'HIVER
POUR DEUX ÉCARTS TYPES EN MW

	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010	2010 - 2011
4 Aléa global (2 écarts types)	3 320	3 540	3 840	4 120

1 Comme mentionné déjà auparavant, la FCEI s'attend à une correspondance entre les
2 besoins en puissance (avant critères) décrits du côté de la production et ceux décrits du
3 côté du transport. En effet, selon la compréhension de la FCEI, la puissance obtenue côté
4 production doit être acheminée côté transport (les pertes, le cas échéant, devant
5 également être incluses des deux côtés). Donc, pour la FCEI, et suivant l'affirmation du
6 Distributeur, les deux écarts types du tableau 4 de la FCEI sont ceux qui se comparent
7 aux 4 000 MW de capacité additionnelle demandés par le Distributeur comme critère de
8 fiabilité en transport.

9 Et les 4 000 MW de capacité additionnelle demandés par le Distributeur comme critère de
10 fiabilité en puissance côté transport sont supérieurs, pour les trois premières années du
11 Plan, aux deux écarts types auxquels ils sont pourtant supposés correspondre selon la
12 définition du Distributeur. Pourquoi demander une réserve de 4 000 MW alors que
13 3 320 MW correspondent aux deux écarts types recherchés ?

14 4.2.3 Quelques interrogations demeurent : en conclusion

15 Si le Distributeur détaillait davantage sa section portant sur la fiabilité du réseau de
16 transport, ce que la FCEI demande, en faisant le lien avec les informations pertinentes
17 qu'il fournit déjà pour établir le critère de fiabilité en puissance côté production, le suivi et
18 la compréhension de tous ceux qui s'intéressent au dossier en seraient grandement
19 améliorés.

20 Comme mentionné précédemment une première fois par la FCEI, « *la puissance requise*
21 *avec réserve pour respecter le critère de fiabilité en transport* », que la FCEI a montrée sur
22 son tableau 2 proposé, à la ligne 8, devient la demande en transport réelle du Distributeur,
23 et il est important pour la FCEI que cette demande soit visible et identifiée comme telle
24 dans le plan d'approvisionnement du Distributeur. Et comme inévitablement des coûts se
25 rattachent à la capacité additionnelle demandée par le Distributeur comme critère de
26 fiabilité du réseau de transport, la FCEI veut veiller à ce que ces coûts soient optimisés.

27 En conclusion, compte tenu des différences observées aux tableaux 1 et 2 entre les
28 « *réserves pour critères de fiabilité* » côté production et côté transport, et pour lesquelles
29 on ne retrouve pas d'explications dans le dossier du Distributeur, et compte tenu du
30 résultat des deux « *écarts types* » visés par le Distributeur, **la FCEI propose ceci :**

31 **que, dans le Plan, la « *réserve pour respecter le critère de fiabilité* » coté transport,**
32 **qui compte un aléa de moins que celle côté production, soit celle correspondant**

1 aux deux écarts types (sur l'aléa global) recherchés par le Distributeur tant que ces
 2 deux écarts types seront inférieurs aux 4 000 MW jugés suffisants par le
 3 Distributeur. Par la suite, la « réserve » serait égale aux 4 000 MW proposés par le
 4 Distributeur. À défaut de retenir les deux écarts types visés par le Distributeur pour les
 5 premières années du Plan, il faudrait à tout le moins limiter la « réserve » côté transport à
 6 celle proposée par le Distributeur du côté de la production (étant donné que, le
 7 Distributeur l'a expliqué, la « réserve » côté transport est établie sur un aléa de moins que
 8 celle côté production).

9 La proposition de la FCEI se retrouve au tableau 5 ci-dessous. Les différences par
 10 rapport au tableau 2 de la FCEI sont soulignées.

11 **TABLEAU 5 : CÔTÉ TRANSPORT (réserve = 2 écarts types aléa global besoins, maximum 4 000 MW)**

PUISSANCE TOTALE REQUISE POUR RESPECTER LE CRITÈRE DE CONCEPTION DU RÉSEAU DE TRANSPORT (EN MW)

	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010	2010 - 2011	2011 - 2012	2012 - 2013	2013 - 2014	2014 - 2015	2015 - 2016	2016 - 2017
5 Besoins à la pointe visés par le Plan	35 968	36 219	36 851	37 129	37 418	37 701	37 948	38 193	38 380	38 681
6 + Réserve pour critère de fiabilité	<u>3 320</u>	<u>3 540</u>	<u>3 840</u>	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000
7 Taux de réserve requise	11,1%	11,0%	10,9%	10,8%	10,7%	10,6%	10,5%	10,5%	10,4%	10,3%
8 = Puissance requise incluant la réserve	<u>39 288</u>	<u>39 759</u>	<u>40 691</u>	41 129	41 418	41 701	41 948	42 193	42 380	42 681

Besoins à la pointe visés par le Plan = HQD-1, doc.2, annexe 2A, page 60, tableau 2A-9

12 La FCEI revient en détail à la section suivante sur le sujet de la demande réelle en
 13 transport du Distributeur et sur les coûts de transport qui s'y rattachent.

14 **S'il advenait que « l'aléa global sur les besoins en puissance à la pointe d'hiver » ne**
 15 **se calcule pas de la même manière selon que l'on traite du critère de fiabilité en**
 16 **puissance côté production ou de celui côté transport, la FCEI demande a fortiori**
 17 **que la section 3.4 du plan d'approvisionnement du Distributeur intitulée « Fiabilité**
 18 **du réseau de transport » fournisse détails, calculs et tableaux sur les aléas**
 19 **expliquant la détermination de la « réserve pour respecter le critère de fiabilité ».**

1 4.3 La demande de transport réelle du Distributeur

2 Dans cette section, la FCEI aborde le sujet de la capacité de transport dont doit se doter le
3 Distributeur afin de s'assurer de pouvoir desservir ses clients en cas de situation extrême,
4 et effleura le sujet des coûts rattachés à cette capacité de transport.

5 FCEI l'a cité précédemment, le Distributeur demande une réserve de transport au
6 Transporteur. Il faut donc que, en conséquence, la capacité de transport que le
7 Distributeur demande au Transporteur soit celle correspondant aux besoins de son
8 scénario moyen de puissance prévue (scénario établi à conditions climatiques normales)
9 additionnée de la réserve demandée pour respecter le critère de fiabilité en transport
10 (tenant compte des aléas climatique et prévisionnel) ; cette somme a été appelée
11 précédemment « *puissance requise incluant la réserve* » dans le tableau 2 de la FCEI.

12 La FCEI l'a mentionné, la « *puissance requise incluant la réserve* » côté transport doit
13 apparaître au plan d'approvisionnement du Distributeur pour que l'on voie clairement quels
14 sont les demandes et engagements du Distributeur vis-à-vis du Transporteur. Le
15 Distributeur doit être responsable de définir la demande nécessaire pour répondre aux
16 besoins de ses clients, et doit être responsable des coûts qui s'y rattachent.

17 La FCEI a constaté que la capacité totale (« *puissance requise incluant la réserve* »)
18 pourtant demandée n'est pas celle que l'on retrouve aux dossiers tarifaires du
19 Transporteur et du Distributeur.

20 4.3.1 Un exemple avec le dernier dossier tarifaire du Transporteur

21 Pour l'année témoin tarifaire 2008, la facture de transport émise par le Transporteur pour
22 la charge locale du Distributeur a été établie à partir d'une demande de pointe de
23 35 705 MW (R-3640-2007, HQT-13, document 1.1, page 6). Comme le confirme le
24 Distributeur en réponses aux questions 1.1 et 1.2 de la FCEI⁸, la prévision de la demande
25 de l'année témoin projeté d'un dossier tarifaire est conçue comme un scénario moyen, à la
26 normale climatique. La demande de 35 705 MW est donc « moyenne » et « normale ».
27 (⁸HQD-3, document 5, page 3)

28 Or la capacité demandée par le Distributeur au Transporteur a été réellement plus élevée
29 de 4 000 MW, ces 4 000 MW étant ceux nécessaires au respect du critère de fiabilité du
30 réseau de transport. Le Transporteur conçoit son réseau pour répondre à la demande
31 « moyenne et normale » du Distributeur plus 4 000 MW (HQD-1, document 1, page 27,

1 lignes 1 à 3, précédemment cité). On l'a vu dans les explications fournies par le
2 Distributeur dans son précédent Plan, les 4 000 MW sont bel et bien demandés par le
3 Distributeur.

4 « Les faibles marges de transit disponibles sur le réseau de transport lors de la
5 pointe exceptionnelle de 2002-2003 ont incité le Distributeur à demander au
6 Transporteur d'accroître ses capacités de transit. ... Le Transporteur a ainsi défini la
7 condition N+4000 comme nouvelle exigence à respecter sur le réseau principal,
8 avec tous ses équipements en service, suite à la demande du Distributeur d'être en
9 mesure de répondre à des pointes exceptionnelles de 4000 MW au-delà de la pointe
10 planifiée. » (R-3550-2004, HQD-5, document 1.1, page 69, 2^{ième} paragraphe de la
11 réponse à la question 30.2) (soulignements de FCEI)

12 Et dans son présent Plan, toujours quand il définit son critère de fiabilité du réseau de
13 transport, le Distributeur ajoute :

14 « Il est également important de spécifier que ce critère s'applique uniquement à
15 l'alimentation de la charge locale et que tout engagement d'Hydro-Québec
16 TransÉnergie à rendre un service point à point ferme s'ajoute à la capacité prévue
17 pour la charge locale lors de la pointe. » (HQD-1, document 1, page 27, lignes 8 à
18 11) (soulignements de FCEI)

19 Pour la FCEI, la demande en transport du Distributeur est de 35 705 MW + 4 000 MW. Le
20 Distributeur doit en effet s'outiller pour desservir ses clients en transport en cas de besoins
21 extrêmes. Cette responsabilité est la sienne et les coûts rattachés à cette responsabilité
22 doivent aussi être les siens.

23 À l'inverse, et à la limite, on comprend facilement que l'ensemble des autres clients du
24 Transporteur ne puisse avoir une **facture** de transport basée sur 0 MW (donc 0\$ facturé),
25 alors qu'il a, dans les faits, demandé au Transporteur son propre service de transport. Le
26 client « charge locale » se trouverait alors à payer l'ensemble des revenus que le
27 Transporteur est autorisé à générer, alors qu'il n'a pourtant pas été bénéficiaire du
28 transport demandé, et obtenu, par l'ensemble des autres clients du Transporteur.

29 **La FCEI demande qu'il soit reconnu clairement que la demande en transport du**
30 **Distributeur de toutes les années d'un plan d'approvisionnement corresponde**
31 **toujours à la somme de A : la demande en puissance du scénario de prévision**
32 **« moyen » et « normal » du Distributeur ; et de B : la « réserve requise pour**

1 respecter le critère de fiabilité » côté transport, réserve établie en suivant les règles
2 du plan d'approvisionnement.

3 La FCEI demande donc que la « *puissance requise avec réserve (côté transport)* »
4 devienne annuellement la capacité de transport réellement demandée par le
5 Distributeur au Transporteur.

6 4.3.2 L'analogie avec le distributeur gazier SCGM

7 Comme pour plusieurs autres sujets communs entre le distributeur d'électricité et le
8 distributeur gazier, la nécessité de s'outiller en transport (et en fourniture) pour répondre à
9 une demande de pointe extrême de ses clients existe aussi chez SCGM. La FCEI
10 rappelle que les deux distributeurs ont une même structure opérationnelle de base
11 consistant en l'approvisionnement en énergie, le transport de cette énergie, de même que
12 sa distribution aux clients de leur « franchise ».

13 Le distributeur gazier SCGM cumule donc les outils de transport qu'il juge nécessaires
14 pour répondre à la demande de pointe extrême de ses clients, et assume les coûts
15 rattachés à ces outils. Pour SCGM, ces outils de transport ont la particularité d'être variés
16 (capacité de transport, entreposage souterrain, usine de liquéfaction) permettant une
17 optimisation différente des coûts ; pour le distributeur d'électricité, seul l'outil de la capacité
18 de transport du Transporteur est utilisé. Mais le principe demeure le même dans les deux
19 cas : le distributeur doit s'outiller de façon optimale pour répondre aux besoins de ses
20 clients en situation extrême, et doit assumer les coûts de ses outils.

21 Lors de la préparation de son dossier tarifaire annuel, le distributeur gazier SCGM projette
22 sa demande selon un scénario « moyen » et « normal » mais s'outille pour répondre à une
23 demande extrême, considérant alors les coûts se rapportant à ces derniers outils. Cette
24 demande d'approvisionnement en situation extrême est clairement exposée au dossier de
25 SCGM⁹, et les coûts (les factures) se rapportant à cette demande ne sont pas payés en
26 partie par les autres clients du transporteur TCPL mais bien en totalité par SCGM.
27 (⁹R-3630-2007, GM-3, document 1, sections 3.2, 3.3 et 3.4, pages 10 à 14)

28 **5. LES IMPACTS DE L'UTILISATION DE LA DEMANDE DE TRANSPORT RÉELLE** 29 **DU DISTRIBUTEUR**

30 Les sections 5.1 à 5.3 suivantes traiteront sommairement des conséquences, des bienfaits
31 selon la FCEI, de l'utilisation de la demande de transport réelle du Distributeur. Ces

1 bienfaits sont au niveau du calcul de la facture de transport du Distributeur, de la pointe
2 utilisée dans l'application des méthodes de répartition des coûts du Distributeur, et au
3 niveau du suivi de la capacité planifiée du Transporteur.

4 La FCEI explique plus loin pourquoi elle soulève brièvement ces enjeux dans le présent
5 dossier.

6 **5.1 Des factures de transport justes et équitables pour tous les clients**

7 Pour faciliter les descriptions et explications qui suivent, la FCEI prendra comme référence
8 les années tarifaires témoins 2008 du Transporteur et du Distributeur. Essentiellement,
9 les données auxquelles la FCEI réfèrera sont les suivantes :

10 Dossier du Transporteur (R-3540-2007, décision finale D-2008-027) :

11 revenus totaux autorisés : 2 732,7 M\$ (HQT-5, d. 1, p. 3, rév. 2008-02-22) ;

12 demande du client « charge locale » : 35 705 MW (HQT-13, d. 1.1, p. 6) ;

13 taux unitaire du service annuel : 70,82 \$/kW/an (HQT-13, d. 1.1, p. 7) ;

14 facture de la « charge locale » : 2 528,6 M\$ (HQT-13, d. 1.1, p. 6) ;

15 demande des autres clients : 2 883 MW annuels équivalents (HQT-13, d. 1.1, p. 7) ;

16 demande totale : 38 588 MW annuels équivalents (HQT-13, d. 1.1, p. 6 et 7) ;

17 capacité planifiée par le Transporteur : (HQT-14, d. 1, p. 7, rép. 4.1, rév. 2008-10-05)

18 Dossier du Distributeur (R-3644-2007, décision finale D-2008-033, HQD-19, d. 1, p. 4) :

19 coûts de l'électricité (É) : 4 979,6 M\$ (47,2%) ;

20 coûts de transport (T) : 2 727,3 M\$ (25,9%) ;

21 coûts de distribution (D) : 2 835,1 M\$ (26,9%) ;

22 coûts totaux (É+T+D) : 10 542,0 M\$ (100,0%).

23 5.1.1 La facture de transport du Distributeur

24 La facture de transport du Distributeur n'étant actuellement pas calculée sur une demande
25 de 39 705 MW (35 705 MW + 4 000 MW), mais sur une demande de 35 705 MW
26 seulement, le Distributeur ne paie pas pour les services totaux de transport qu'il
27 demande dans les faits.

28 Le Transporteur est autorisé à récupérer de ses clients des revenus totaux de 2 732,7 M\$
29 pour l'année témoin 2008 couvrant, entre autres coûts, les coûts relatifs à la « conception
30 des 4 000 MW de réserve » demandés par le Distributeur. Les revenus totaux du

1 Transporteur de 2 732,7 M\$ sont récupérés sur une demande de ses clients de
2 38 588 MW. Quand le Distributeur n'est pas **facturé** pour la totalité des services qu'il
3 demande, les autres clients le sont pour la différence.

4 Le Distributeur étant, de loin, le plus gros client du Transporteur, il se trouve à quand
5 même payer une partie des coûts relatifs aux « 4 000 MW » qu'il demande, ces coûts
6 étant inclus dans les 2 732,7 M\$ que le Transporteur est autorisé à récupérer et qui
7 servent à établir le taux unitaire du service de transport annuel. Le Distributeur en paierait
8 la totalité si sa facture de transport était calculée avec sa demande réelle de 39 705 MW,
9 soit avec une demande de transport qui inclut la réserve pour critère de fiabilité. Le
10 Distributeur l'a dit : « ... ce critère (+4 000 MW) s'applique uniquement à l'alimentation de
11 la charge locale ... » (HQD-1, document 1, page 27, lignes 8 et 9) ; le Distributeur devrait
12 donc être le seul à payer la facture rattachée au respect de ce critère.

13 La FCEI a calculé la facture de transport qu'aurait à payer le Distributeur pour sa demande
14 réelle de transport de 39 705 MW, en prenant toujours en compte que les revenus totaux
15 autorisés du Transporteur sont de 2,732,7 M\$. Les détails de ce calcul sont déposés à la
16 pièce FCEI-1, document 2, page 1 ; cette pièce est bâtie à l'image de celle que la FCEI a
17 déposée¹⁰ dans le cadre de la dernière cause tarifaire du Transporteur et qui présente
18 toutes les étapes et résultats des calculs menant à l'établissement des taux unitaires du
19 Transporteur, en suivant la structure tarifaire autorisée par la Régie. Ces calculs sont
20 résumés ci-dessous¹¹. (¹⁰R-3640-2007, FCEI-1, document 5 ■ ¹¹FCEI-1, document 2,
21 page 1, lignes 15a et 15)

22 Taux autorisé 2008 : 70,82 \$/kW/an x 35 705 MW/an = 2 528,6 M\$

23 Taux autorisé 2008 : 70,82 \$/kW/an x 39 705 MW/an = 2 811,9 M\$

24 Avec une facture de transport pour la charge locale basée sur la demande réelle du
25 Distributeur de 39 705 MW, et sans révision à la baisse des taux de **tous** ses tarifs, le
26 Transporteur générerait alors plus que les 2 732,7 M\$ autorisés (2 811,9 M\$ - 2 528,6 M\$
27 = 283,3 M\$ qui seraient générés en trop). Après révision à la baisse des taux de **tous** les
28 tarifs du Transporteur pour générer les revenus autorisés, sans changer la structure des
29 tarifs autorisée par la Régie, la facture de transport du Distributeur avec 39 705 MW de
30 demande serait de 2 547,9 M\$.

31 Taux révisé à la baisse 2008 : 64,17 \$/kW/an x 39 705 MW/an = 2 547,9 M\$

1 Les détails de ce dernier calcul se retrouvent sur la même pièce FCEI-1, document 2,
2 page 1 décrite précédemment, aux colonnes 6 et 7.

3 La facture de transport du Distributeur varierait de +0,76% (2 547,9 M\$ - 2 528,6 M\$ =
4 19,3 M\$), et cette variation deviendrait une variation de +0,18% une fois transposée sur
5 les coûts totaux du Distributeur, puisque la part des coûts de transport dans les coûts
6 totaux du Distributeur (production, transport, distribution) est de 25,9%. La variation de la
7 facture de transport du Distributeur est relativement faible, car la demande du Distributeur
8 occupe une très grande place dans les services du Transporteur et, comme mentionné ci
9 haut, le Distributeur paie déjà indirectement une partie des coûts associés à la réserve
10 qu'il demande. Mais l'impact est plus important chez les autres clients du Transporteur.

11 5.1.2 La facture de transport des autres clients du Transporteur

12 La facture de transport des autres clients du Transporteur varierait en moyenne de -9,4% ;
13 ces autres clients, cumulant une demande en transport bien inférieure à celle du
14 Distributeur (2 883 MW) et payant actuellement une partie des coûts associés à la réserve
15 de 4 000 MW du Distributeur, verraient une variation plus significative sur leur propre
16 facture de transport. La pièce FCEI-1, document 2, page 1 montre les variations de tous
17 les tarifs en pourcentage à la colonne 9.

18 5.1.3 Ce que la FCEI demande

19 Après avoir demandé que la « *puissance requise avec réserve (côté transport)* » devienne
20 annuellement et pour toutes les années du Plan la capacité de transport réellement
21 demandée par le Distributeur, **la FCEI demande que le Distributeur utilise cette**
22 **capacité de transport réellement demandée découlant de son plan**
23 **d'approvisionnement lors de l'élaboration de son dossier tarifaire annuel et la**
24 **transmette aussi annuellement au Transporteur de sorte que la facture de transport**
25 **du Distributeur soit calculée sur celle-ci. La FCEI demande que chacune des**
26 **factures de transport de chacun des clients reflète respectivement sa demande de**
27 **transport réelle.**

28 5.1.4 Le niveau de la réserve pour respecter le critère de fiabilité en transport

29 La FCEI l'a mentionné à la section 4.2.2 et au tableau 5 ci-dessus, en suivant la règle des
30 deux écarts types sur l'aléa global de la demande pour déterminer la réserve requise pour

1 respecter le critère de fiabilité en puissance côté transport, cette réserve serait de
2 3 320 MW au début du Plan au lieu de 4 000 MW.

3 En utilisant une réserve de 3 320 MW, la facture de transport du Distributeur varierait de
4 +0,64%, et cette variation deviendrait une variation de +0,18% une fois transposée sur les
5 coûts totaux du Distributeur. En suivant la règle des deux écarts types sur l'aléa de la
6 demande, la facture de transport du Distributeur baisse de 3 M\$ par rapport à la facture
7 obtenue avec une réserve de 4 000 MW. La page 2 de la pièce FCEI-1, document 2
8 montre les calculs et variations avec une réserve de 3 320 MW au lieu de 4 000 MW.

9 5.1.5 Ne pas confondre factures réelles et interfinancement structurel

10 FCEI voudrait souligner ici que ses demandes à la présente section 5.1 ne modifient en
11 rien les méthodes de répartition des coûts du Transporteur ni les méthodes de répartition
12 des coûts du Distributeur ; ces sujets n'ont pas été ici abordés par la FCEI. La FCEI, par
13 ses propositions ou demandes, ne modifie pas non plus les structures tarifaires du
14 Transporteur ni celles du Distributeur.

15 La FCEI rappellera que, quand les structures tarifaires ne sont pas calquées sur les
16 structures de coûts, un interfinancement est créé entre les tarifs. La FCEI réitère que sa
17 présente preuve n'a rien changé aux structures tarifaires ou de coûts. La FCEI demande
18 simplement que les **factures** de transport de **tous** les clients, y compris le client « charge
19 locale », soient basées sur leur demande réelle en transport.

20 Quand tous les paramètres à utiliser pour **appliquer** les tarifs ou les méthodes de
21 répartition des coûts reflètent la réalité des clients, il en ressort un respect des prémisses
22 ayant été considérées lors de l'élaboration des tarifs et de l'élaboration des méthodes de
23 répartition des coûts entre les clients.

24 **5.2 Une répartition juste et équitable des coûts du Distributeur liés au transport**

25 La FCEI souligne tout de suite que les propos qui suivent ne traitent pas des méthodes de
26 répartition des coûts, mais bien des résultats de leur **application**.

27 La méthode de répartition des coûts de transport du Distributeur implique, pour une bonne
28 part, l'utilisation de la demande de pointe des clients ; cette demande de pointe devrait
29 être la demande de transport réelle des clients, incluant donc la réserve pour critère de
30 fiabilité. La FCEI veut simplement souligner ici que l'utilisation de la demande de transport

1 réelle du Distributeur permet d'obtenir une répartition des coûts de transport, entre ses
2 clients, plus juste et plus équitable.

3 Ainsi, à cause de la part de l'aléa climatique incluse dans la réserve de 4 000 MW en
4 transport demandée par le Distributeur, les coûts relatifs à ces 4 000 MW de réserve se
5 rapportent en bonne partie aux besoins des clients chauffage. Quand les coûts relatifs à
6 la réserve de 4 000 MW, qui sont dans les 2 732,7 M\$ totaux récupérés par le
7 Transporteur, ne sont pas en totalité dans la facture de transport du Distributeur et sont,
8 de surcroît, associés à une demande « moyenne » et « normale » de 35 705 MW, plutôt
9 qu'à la demande réelle « extrême » de 39 705 MW, les clients non chauffage du
10 Distributeur (les clients du tarif L, par exemple), après répartition des coûts basée sur
11 35 705 MW « normaux », héritent d'une part indue des coûts relatifs aux 4 000 MW qui se
12 rapportent au chauffage.

13 Quand les coûts reliés à la réserve de 4 000 MW se trouvent dans la facture du
14 Distributeur, et quand leur répartition se fait selon la demande en transport réelle du
15 Distributeur de 39 705 MW, alors là, les clients avec portion chauffage se retrouvent avec
16 des coûts conformes à leur portion chauffage.

17 Pour que tous les clients se retrouvent avec une **facture** de transport juste et équitable
18 correspondant à leurs propres demandes réelles de transport, il faut que cette facture de
19 transport soit établie à partir de la demande de transport réelle de chacun des clients ;
20 pour que les clients du Distributeur se retrouvent avec des **coûts** répartis reflétant leurs
21 conditions réelles, il faut que la répartition des coûts soit aussi effectuée avec la demande
22 en transport réelle du Distributeur. Quand tel n'est pas le cas, les factures des uns sont
23 payées par les autres, et les coûts des uns sont alloués aux autres.

24 Après avoir demandé que la « *puissance requise avec réserve (côté transport)* » devienne
25 annuellement la capacité réellement demandée par le Distributeur au Transporteur, et que
26 cette capacité réellement demandée soit utilisée par le Distributeur dans son dossier
27 tarifaire annuel et transmise au Transporteur pour le calcul de sa facture de transport, **la**
28 **FCEI demande que la capacité de transport réellement demandée par le Distributeur**
29 **soit utilisée dans l'exercice de répartition des coûts de transport là où, dans la**
30 **méthode, et sans changer la méthode, une capacité de transport de pointe (réelle)**
31 **sert de facteur d'allocation.**

32

1 5.3 Un suivi de la capacité du Transporteur juste et compréhensible

2 En considérant que les 4 000 MW de réserve demandés par le Distributeur font partie de
3 la demande en transport de ce dernier, cela montre finalement que la capacité réellement
4 demandée par les clients des services annuels du Transporteur se rapproche de la
5 capacité planifiée par le Transporteur. FCEI y revient ci-dessous.

6 Dans le dernier dossier tarifaire du Transporteur (R-3640-2007), dans le cadre des
7 discussions ayant porté sur les indicateurs de performance, il a beaucoup été question du
8 suivi de la capacité planifiée du Transporteur. La FCEI avait comparé cette dernière à la
9 capacité demandée par les clients des services annuels, ceux pour qui le réseau de
10 transport est planifié, et avait constaté un écart significatif entre les deux. La FCEI avait
11 alors spécifiquement demandé au Transporteur s'il planifiait sa capacité de transport en se
12 basant, par exemple, sur les besoins de la charge locale établis selon une température
13 extrême (R-3640-2007, HQT-14, document 6, page 11, question 6.4). Le Transporteur
14 n'avait pas répondu à la question de la FCEI.

15 Sans explications de la part du Transporteur, la FCEI avait illustré graphiquement la
16 courbe de la capacité planifiée du Transporteur et celle de la capacité demandée par les
17 clients de ses services annuels. Le but était de montrer l'écart grandissant entre les deux
18 courbes et d'exposer la nécessité de développer un nouvel indicateur de performance
19 portant sur le taux d'utilisation de la capacité planifiée.

20 La FCEI a trouvé elle-même ses explications dans le plan d'approvisionnement du
21 Distributeur. Maintenant, quand on compare la demande **réelle** des clients des services
22 annuels du Transporteur, laquelle demande réelle comprend la réserve de 4 000 MW pour
23 critère de fiabilité en transport du client « charge locale », cette demande **réelle** se
24 rapproche de la capacité planifiée du Transporteur. Ce qui est logique et attendu, selon la
25 FCEI.

26 FCEI dépose à nouveau, dans le présent dossier sous la cote FCEI-1, document 3, page 1
27 le graphe montrant la courbe de la capacité planifiée du Transporteur et celle de la
28 capacité demandée par les clients des services annuels, en y ajoutant une courbe
29 montrant la capacité des services annuels augmentée des 4 000 MW de réserve
30 demandés au Transporteur par le client « charge locale ».

31 La FCEI vient de montrer une fois de plus que l'utilisation de la capacité **réellement**
32 demandée au Transporteur par le Distributeur n'a que des répercussions positives en

1 rendant justes et équitables l'établissement de certaines factures, la répartition de certains
2 coûts et le suivi de certains paramètres opérationnels. Dans ce dernier cas, l'utilisation de
3 la capacité réellement demandée au Transporteur par le Distributeur évite de donner
4 l'impression que le Transporteur « surplanifie » sa capacité en comparaison des besoins
5 annoncés par les clients de ses services annuels.

6 **5.4 Gestion des excédents de capacité**

7 Lorsque le Distributeur devient celui responsable de toute la capacité qu'il a réellement
8 demandée au Transporteur en en assumant la facture totale, il devient aussi responsable
9 de la gestion optimale de cette capacité. La capacité de transport incluant réserve qu'il
10 demande au Transporteur devient par moments inutilisée au cours de son année tarifaire,
11 surtout en période d'été.

12 En fait, le Distributeur se trouve déjà dans une situation où, à certains moments de son
13 année tarifaire, il se retrouve avec de la capacité de transport inutilisée, en été en
14 l'occurrence. De devenir responsable de la marge de 4 000 MW qu'il demande comme
15 critère de fiabilité ne change pas chez le Distributeur son devoir d'optimiser ses coûts de
16 transport.

17 **Comme le Distributeur a, doit avoir, une politique de gestion et d'optimisation des**
18 **excédents d'approvisionnement côté production et côté transport, la FCEI demande**
19 **que cette politique de gestion soit appliquée à tous ses excédents, que ceux-ci**
20 **proviennent de sa demande « moyenne » et « normale » ou de sa demande**
21 **« extrême ».**

22 La FCEI soulignera, en terminant cette sous-section, que ce processus de gestion et
23 d'optimisation des excédents existe chez le distributeur gazier SCGM où les excédents de
24 capacité de transport sont revendus a priori, quand le distributeur gazier sait à l'avance
25 qu'il n'en aura pas besoin pour répondre sur une base annuelle aux besoins de ses
26 clients, ou a posteriori, quand une partie de son transport est inutilisée, par exemple, en
27 période d'été (R-3630-2007, GM-3, document 1, page 17, section 5 intitulée « Revenus
28 d'optimisation »).

29

30

6. LA DEMANDE RÉELLE EN TRANSPORT ABORDÉE DANS LE PRÉSENT**DOSSIER**

La FCEI a abordé le sujet de la demande réelle en transport du Distributeur dans le présent dossier, car c'est dans le présent dossier que les scénarios de demande du Distributeur sont établis, et les règles ou critères s'y rattachant, exposés.

Les préoccupations de la FCEI concernent principalement le critère de fiabilité en puissance du côté du transport (ou appelé critère de conception du réseau de transport) en son traitement et en ses coûts, et ce critère de fiabilité fait partie du plan d'approvisionnement du Distributeur. La FCEI a demandé que les règles d'établissement de ce critère soient davantage détaillées, et que le Plan du Distributeur présente de manière claire et détaillée la puissance requise côté transport incluant la réserve pour critère de fiabilité sur toutes les années d'un Plan.

Tous réalisent sûrement que les enjeux soulevés dans le plan d'approvisionnement du Distributeur ont par la suite leurs effets sur les dossiers tarifaires subséquents du Distributeur.

FCEI a montré clairement les impacts d'utiliser ou non la demande de transport réelle du Distributeur (incluant la réserve) pour que tous en constatent les effets. FCEI ne pouvait négliger de présenter ces impacts (sur les factures de transport, les coûts répartis et les suivis de capacité) qui justifient que la Régie ordonne que la puissance requise du Distributeur côté transport incluent désormais la réserve (pour respecter le critère de fiabilité en transport) et qu'elle soit dorénavant présentée en détail dans le plan d'approvisionnement du Distributeur et utilisée dans tout autre dossier où elle doit l'être.

La FCEI souligne que le Distributeur aborde lui-même dans son dossier, même si très peu et de façon très évasive, le sujet des coûts se rapportant au critère de fiabilité en transport :

« Dorénavant, les coûts assumés pour maintenir ce niveau de fiabilité sont imputés aux nouvelles ressources intégrées et pour lesquelles un service de transport ferme est demandé. » (HQD-1, document 1, page 27, lignes 16 à 18)

La FCEI se trouve donc à avoir élaboré un peu sur ce sujet dans sa preuve.

1 N'ayant pas obtenu de réponse du Transporteur dans son dernier dossier tarifaire, la FCEI
2 n'a observé que dans le plan d'approvisionnement du Distributeur que la demande réelle
3 en transport de ce dernier n'est pas transmise au Transporteur pour en établir la facture
4 de transport. **La FCEI demande à la Régie d'ordonner au Distributeur dans le présent**
5 **dossier de toujours dorénavant présenter la puissance totale requise côté transport,**
6 **donc incluant la réserve pour respecter le critère de fiabilité, de sorte que cette**
7 **puissance totale réelle, ou sa façon de l'établir, soit utilisée par la suite dans les**
8 **dossiers tarifaires du Distributeur ou transmise au Transporteur lorsque ce dernier**
9 **le requiert du Distributeur.**

10 Le Transporteur reçoit, sans discuter, la demande en transport du Distributeur quand il
11 bâtit son dossier tarifaire ; le Distributeur utilise, sans discuter, la facture de transport que
12 lui émet le Transporteur quand il bâtit son propre dossier tarifaire. Le plan
13 d'approvisionnement est le bon dossier pour établir que la demande en transport du
14 Distributeur doit dorénavant inclure la réserve pour critère de fiabilité, cette dernière étant
15 bel et bien demandée par le Distributeur, et décrite dans le présent dossier.

16 Cette réalité devrait être prise en compte dès le prochain dossier tarifaire du Transporteur
17 et dès aussi le prochain dossier tarifaire du Distributeur. Il serait dommage de ne pas
18 régler cette situation alors qu'il est possible de le faire dans le présent dossier, et de
19 laisser passer une tout autre année tarifaire en laissant, entre autres, des clients payer
20 des factures de transport qui ne se rapportent pas à leurs demandes de service réelles
21 respectives.

22 **7. RÉCAPITULATION DES DEMANDES ET RECOMMANDATIONS**

23 1) La FCEI demande que, dans le plan d'approvisionnement du Distributeur, la
24 description du critère de fiabilité en puissance côté transport expose encore plus
25 clairement le lien avec l'aléa global sur les besoins en puissance en prenant une approche
26 de présentation semblable à celle utilisée pour la définition du critère de fiabilité en
27 puissance côté production, en reprenant, s'il le faut, certaines des données déjà utilisées
28 pour cette dernière définition.

29 Le tableau proposé par la FCEI se retrouve au tableau 2 de la page 8 de sa preuve.

30 2) La FCEI demande que, dans le Plan, la « *réserve pour respecter le critère de*
31 *fiabilité* » coté transport, qui compte un aléa de moins que celle côté production, soit celle
32 correspondant aux deux écarts types (sur l'aléa global) recherchés par le Distributeur tant

1 que ces deux écarts types seront inférieurs aux 4 000 MW jugés suffisants par le
2 Distributeur. Par la suite, la « réserve » serait égale aux 4 000 MW proposés par le
3 Distributeur.

4 La proposition de la FCEI se retrouve au tableau 5 de la page 13 de sa preuve.

5 3) S'il advenait que « *l'aléa global sur les besoins en puissance à la pointe d'hiver* » ne
6 se calcule pas de la même manière selon que l'on traite du critère de fiabilité en puissance
7 côté production ou de celui côté transport, la FCEI demande a fortiori que la section 3.4 du
8 plan d'approvisionnement du Distributeur intitulée « *Fiabilité du réseau de transport* »
9 fournisse détails, calculs et tableaux sur les aléas expliquant la détermination de la
10 « *réserve pour respecter le critère de fiabilité* ».

11 4) La FCEI demande qu'il soit reconnu clairement que la demande en transport du
12 Distributeur de toutes les années d'un plan d'approvisionnement corresponde toujours à la
13 somme de A : la demande en puissance du scénario de prévision « moyen » et « normal »
14 du Distributeur ; et de B : la « réserve requise pour respecter le critère de fiabilité » côté
15 transport, réserve établie en suivant les règles du plan d'approvisionnement.

16 La FCEI demande donc que la « *puissance requise avec réserve (côté transport)* »
17 devienne annuellement la capacité de transport réellement demandée par le Distributeur
18 au Transporteur.

19 5) La FCEI demande que le Distributeur utilise sa capacité de transport
20 réellement demandée découlant de son plan d'approvisionnement lors de
21 l'élaboration de son dossier tarifaire annuel et la transmette aussi annuellement au
22 Transporteur de sorte que la facture de transport du Distributeur soit calculée sur
23 celle-ci. La FCEI demande que chacune des factures de transport de chacun des
24 clients reflète respectivement sa demande de transport réelle.

25 6) La FCEI demande que la capacité de transport réellement demandée par le
26 Distributeur soit utilisée dans l'exercice de répartition des coûts de transport là où,
27 dans la méthode, et sans changer la méthode, une capacité de transport de pointe
28 (réelle) sert de facteur d'allocation.

29 7) Comme le Distributeur a, doit avoir, une politique de gestion et d'optimisation des
30 excédents d'approvisionnement côté production et côté transport, la FCEI demande que

1 cette politique de gestion soit appliquée à tous ses excédents, que ceux-ci proviennent de
2 sa demande « moyenne » et « normale » ou de sa demande « extrême ».

3 8) La FCEI demande à la Régie d'ordonner au Distributeur dans le présent dossier de
4 toujours dorénavant présenter la puissance totale requise côté transport, donc incluant la
5 réserve pour respecter le critère de fiabilité, de sorte que cette puissance totale réelle, ou
6 sa façon de l'établir, soit utilisée par la suite dans les dossiers tarifaires du Distributeur ou
7 transmise au Transporteur lorsque ce dernier le requiert du Distributeur.

8 **8. CONCLUSION**

9 Certains diront que la FCEI « se nuit » quand elle demande que la responsabilité du
10 critère de 4 000 MW soit replacée chez le Distributeur, là où il se doit, en ayant comme
11 conséquence de faire augmenter la facture de transport du Distributeur. La FCEI rappelle
12 que la variation de cette facture, dont il est question dans la présente preuve, parmi
13 l'ensemble des coûts du Distributeur est de +0,18% (mais de -9,4% chez les autres clients
14 affectés).

15 La FCEI croit plutôt qu'elle a tout à gagner du bon positionnement et de la bonne
16 considération de tous et chacun des paramètres régissant les factures, la répartition des
17 coûts et le suivi des capacités planifiée, demandée et utilisée. En fait, tous bénéficient du
18 fait que les factures, les coûts et autres suivis se fassent sur des paramètres reflétant la
19 réalité des clients et la réalité des opérations. Les actions de gestion qui s'ensuivent ont
20 plus de chances d'être effectuées avec plus de discernement et avec des coûts impliqués
21 davantage optimisés. Par exemple, n'a-t-on pas eu l'impression que le Transporteur
22 surestimait la planification de sa capacité de transport après qu'elle eut été comparée à la
23 capacité demandée par l'ensemble de ses clients « annuels », capacité à laquelle il
24 manquait une marge de 4 000 MW prévue pour répondre à une demande extrême ?

25 N'est-il pas autrement étrange, justement, qu'une marge de 4 000 MW demandée par le
26 Distributeur en guise de critère de fiabilité en transport apparaisse dans le plan
27 d'approvisionnement du Distributeur pour ensuite ne plus apparaître nulle part dans le
28 suivi des factures, des coûts et des capacités ?

29 **Une fois les besoins en transport totaux et réels du Distributeur (avec critère de**
30 **fiabilité) clairement présentés dans le plan d'approvisionnement, ce que la FCEI**
31 **demande, il sera plus immédiat de les utiliser dans les étapes suivantes**

- 1 **d'élaboration d'un dossier tarifaire, et d'en tenir compte dans les analyses et**
- 2 **discussions subséquentes portant entre autres, et particulièrement, sur les coûts.**

- 3 Et dans une optique où un régime de rémunération incitative serait envisagé, n'est-il pas
- 4 préférable d'associer les bons coûts aux bons paramètres et de savoir là où il est vraiment
- 5 possible de procéder à une optimisation des coûts et des services ?

- 6 La FCEI remercie tout lecteur de son attention.