

**RÉPONSES DU TRANSPORTEUR
À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NUMÉRO 2
DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE
(« RÉGIE »)**

1 **processus de réservation, la gestion en temps réel, les études**
2 **d'impact, ainsi que les services à la clientèle et la planification**
3 **des retraits. Les objectifs retenus regroupent plutôt des**
4 **indicateurs à portée corporative pour l'ensemble de la**
5 **division.**

6 **D'autre part, compte tenu du nombre limité de clients des**
7 **services point à point, l'indicateur peut refléter des situations**
8 **particulières des clients et peuvent induire des fluctuations**
9 **difficiles à prévoir. Le suivi et l'analyse de cet indicateur par**
10 **les responsables des services de transport servent toutefois à**
11 **apporter des améliorations au service rendu, le cas échéant.**

- 12 **2. Références :** (i) Pièce B-11- HQT-14, document 1, page 4 ;
13 (ii) Pièce B-1- HQT-3, document 1, page 7 ;
14 (iii) Pièce B-1- HQT-3, document 1, page 21.

15 **Préambule :**

16 (i) À la réponse R1.1 du Transporteur à la Régie, un historique de l'indicateur « *Taux*
17 *de conformité NERC / NPCC* » est présenté.

18
19 (ii) « *Le Transporteur est d'accord avec la recommandation des experts de remplacer*
20 *par un rapport d'exception, l'indicateur relatif au taux de conformité NERC-NPCC* ».

21
22 (iii) Dans les objectifs corporatifs pour 2007, pour fins du régime d'intéressement et
23 de rémunération variable, l'indicateur « *Conformité aux standards de fiabilité du*
24 *NERC/NPCC (nombre de non-conformité de niveau 1 et 2)* » remplace l'indicateur «
25 *Taux de conformité NERC/NPCC* ».

26 **Demande :**

27 **2.1** En vous basant sur l'historique de l'indicateur « *Taux de conformité*
28 *NERC/NPCC* », veuillez préciser, pour les années 2001 à 2006, le nombre de
29 « non-conformité de niveau 1, 2, 3 et 4 ».

- 1 **R2.1 2001 : une non-conformité de niveau 4 et une de niveau 1 ;**
2 **2002 : une non-conformité de niveau 1 ;**
3 **2003 : une non-conformité de niveau 1 ;**
4 **2004 : aucune non-conformité ;**
5 **2005 : aucune non-conformité ;**
6 **2006 : aucune non-conformité.**

- 7 **3. Références :** (i) Pièce B-11- HQT-14, document 1, page 5 ;
8 (ii) Décision D-2005-50, dossier R-3549-2004, Phase 1,
9 page 23 ;
10 (iii) Pièce B-1- HQT-12, document 2, page 23, tableau 9.

11 **Préambule :**

12 (i) À la réponse R2.1 du Transporteur à la Régie, le Transporteur mentionne :« *Depuis*
13 *2004, l'indicateur basé sur le kilomètre de circuit 230 kV équivalent a été retiré par*
14 *l'ACÉ (COPE) puisqu'il n'y avait pas de consensus sur son utilisation au sein des*
15 *participants.* »

16
17 (ii) « *Les limites de cet indicateur découlent du facteur de conversion, utile en matière*
18 *de conception de réseau, mais non approprié pour l'appréciation des charges*
19 *d'exploitation dont l'évaluation n'est pas en lien avec l'impédance des circuits.* »

20
21 « *Elle [la Régie] demande également au Transporteur de revoir le facteur de*
22 *conversion au profit d'un facteur ou d'un indicateur lié aux coûts. Il apparaît à la*
23 *Régie qu'une comparaison des coûts par niveau de tension pourrait pallier la*
24 *faiblesse du facteur de conversion actuel.* »

25 (iii) Le tableau 9 présente la répartition du coût du service 2008.

26 **Demandes :**

27 **3.1** En vous basant sur la répartition des coûts de service par fonction présentée à la
28 référence (iv) et sur les km de circuits par niveau de tension présentés à la
29 référence (i), veuillez calculer, sur la base des données disponibles, pour les
30 années 2001 à 2006, l'indicateur Coût directs d'exploitation, de maintenance et
31 d'administration par km de réseau, en retirant :

- 32 • Au numérateur, les coûts associés à la fonction «Réseau - Très haute
33 tension - Autres»

1 • Au dénominateur, les km de circuits associés à la fonction «Réseau -
 2 Très haute tension – Autres», sans utiliser le facteur de conversion du
 3 COPE.

4 **R3.1 Le tableau suivant donne le résultat du calcul de l'indicateur**
 5 **demandé. La définition des coûts directs d'exploitation, de**
 6 **maintenance et d'administration provient des travaux de**
 7 **balisage réalisés avec le COPE.**

Coûts directs d'exploitation, de maintenance et d'administration (CDEM&A) par kilomètre de lignes

Niveau de tension	2002	2003	2004	2005 *	2006*
	CDEM&A /km k\$/km	CDEM&A /km k\$/km	CDEM&A /km k\$/km	CDEM&A /km k\$/km	CDEM&A /km k\$/km
69 et 49 kV	7,05	8,79	9,44	6,56	6,32
160 et 120 kV	16,30	16,36	19,84	13,88	14,20
230 kV	10,71	11,42	14,85	9,98	10,69
315 kV	10,32	11,55	13,86	10,73	10,26
± 450 kV c.c.	1,64	1,23	1,81	1,40	1,48
	11,74	12,42	15,00	10,68	10,72
735 et 765 kV	15,57	16,60	16,21	12,87	13,65
	13,07	13,90	15,42	11,45	11,74

* En 2005 et en 2006, les coûts reliés aux postes élévateurs de tension et à l'activité Contrôle des mouvements d'énergie sont exclus.

8
 9 **L'exclusion de certaines activités dans l'établissement des**
 10 **coûts directs d'exploitation, de maintenance et**
 11 **d'administration provient des travaux effectués depuis 2005 au**
 12 **COPE pour établir des indicateurs communs pour fins**
 13 **réglementaires.**

14 **Les tableaux suivants donnent les informations nécessaires**
 15 **pour calculer l'indicateur, soit le coût direct d'exploitation, de**
 16 **maintenance et d'administration par niveau de tension ainsi**
 17 **que les kilomètres de lignes par niveau de tension.**

Coûts directs d'exploitation, de maintenance et d'administration par niveau de tension

Niveau de tension	2002 en M\$	2003 en M\$	2004 en M\$	2005 * en M\$	2006* en M\$
69 et 49 kV	23,9	29,8	32,0	22,2	22,8
160 et 120 kV	137,0	137,7	168,0	117,6	120,4
230 kV	33,0	34,0	44,3	29,7	31,8
315 kV	51,0	57,9	69,5	54,3	52,6
± 450 kV c.c.	2,0	1,5	2,2	1,7	1,8
Sous total	246,9	260,9	315,9	225,6	229,4
735 et 765 kV	175,6	191,3	185,1	147,0	155,9
Total	422,5	452,2	501,0	372,6	385,3

* Depuis 2005, les coûts reliés aux postes élévateurs de tension et à l'activité Contrôle des mouvements d'énergie sont exclus.

1

Kilomètre de lignes par niveau de tension

Niveau de tension	2002 Kilomètres	2003 Kilomètres	2004 Kilomètres	2005 Kilomètres	2006 Kilomètres
69 et 49 kV	3 389	3 389	3 389	3 385	3 606
160 et 120 kV	8 404	8 416	8 469	8 475	8 477
230 kV	3 081	2 976	2 976	2 976	2 976
315 kV	4 942	5 013	5 013	5 068	5 127
± 450 kV c.c.	1 218	1 218	1 218	1 218	1 218
Sous total	21 034	21 012	21 065	21 122	21 404
735 et 765 kV	11 280	11 527	11 422	11 422	11 422
Total	32 314	32 539	32 487	32 544	32 826

2

3 **3.2** Veuillez commenter la possibilité d'ajouter un indicateur de performance tel
4 que défini à la question 3.1 ci-dessus.

5 **R3.2 Cet indicateur n'est pas représentatif des activités de**
6 **maintenance pour les postes et les lignes. En effet, l'inducteur**
7 **de coût choisi, kilomètre de lignes, est lié aux coûts de**
8 **maintenance des lignes. Quant aux activités de maintenance**
9 **des postes, il n'y a pas de corrélation entre cet inducteur et**
10 **celles-ci.**

- 11 **4. Références :** (i) Pièce B-11- HQT-14, document 2, page 7 ;
12 (ii) Pièce B-1- HQT-3, document 1, page 13.

13 **Préambule :**

14 (i) À la réponse R8 à l'ACEF, le Transporteur mentionne : « *Les indicateurs de PA*
15 *Consulting sont, quant à eux, des indicateurs au niveau des postes ou des lignes de*
16 *transport et ne constituent pas des indicateurs globaux.* »

17

18 (ii) Le Transporteur mentionne « *qu'il participera au balisage de PA Consulting pour*
19 *une deuxième année tout en soulignant les difficultés de comparaison entre les*
20 *entreprises participantes et le fait que les conclusions ne sont pas complètes.* »

1 **Demandes :**

2 **4.1** Veuillez déposer la dernière étude de PA Consulting à laquelle le Transporteur
3 a participé.

4 **R4.1 Le rapport suivant est déposé comme pièce HQT-14,**
5 **Document 1.2 :**

- 6
 - **2007 T&D Final Report- Transmission & Substations.**

7 **4.2** Veuillez expliquer en quoi les conclusions de l'étude de PA Consulting ne sont
8 pas complètes ?

9 **R4.2 Les conclusions de l'étude de PA Consulting ne sont pas**
10 **complètes pour le Transporteur car il n'y a aucun indicateur**
11 **global qui couvre l'ensemble de ses activités. En effet, les**
12 **indicateurs sont au niveau des postes et des lignes de**
13 **transport. De plus, le périmètre d'activité défini pour ce**
14 **balisage comprend tous les postes sous la juridiction du**
15 **Transporteur sauf les postes élévateurs de tension et les**
16 **activités du processus Contrôler les mouvements d'énergie.**

- 17 **5. Références :** (i) Pièce B-11- HQT-14, document 9, page 4 ;
18 (ii) Pièce B-11- HQT-14, document 1, page 7 ;
19 (iii) Pièce B-11- HQT-14, document 3, page 6 ;
20 (iv) Pièce B-3- HQT-3, document 1, page 15.

21 **Préambule :**

22 (i) En réponse à la question 1.C d'OC, le Transporteur mentionne que «*Dans la*
23 *référence (i) citée [pièce B-1- HQT-3, document 1, pages 14 et 15], la capacité du*
24 *réseau est donnée par le calcul suivant : la somme des ressources intégrées fermes*
25 *moins les services auxiliaires aux centrales moins la réserve de stabilité*».

26
27 (ii) À la réponse R4.1 du Transporteur à la Régie, la capacité planifiée du réseau
28 apparaît comme étant la somme des ressources intégrées fermes, des services
29 auxiliaires aux centrales et de la réserve de stabilité. Ainsi, à titre d'exemple, pour
30 l'année 2006, la capacité planifiée se chiffre à 40 841 MW.

31
32 (iii) Dans le tableau fourni en réponse à la question 4 de l'AIEQ, le Transporteur
33 utilise le terme « *Capacité du réseau* » et les valeurs qui y sont associées sont les

1 mêmes que celles qui correspondent à la « *Capacité planifiée du réseau* » présentée à
2 la référence (ii) ci-dessus. Par exemple, pour l'année 2006, on peut y lire une
3 « capacité du réseau » de 40 841 MW.

4

5 (iv) Le tableau 2 présente, pour l'année 2006, une capacité du réseau de 39 482 MW.

6

7 **Demandes :**

8 **5.1** Pouvez-vous expliquer la différence entre la notion de « *capacité planifiée du*
9 *réseau* » et celle de « *capacité du réseau* » ?

10 **R5.1** Dans les références (i), (ii) et (iii) de la présente question,
11 citant des réponses portant sur l'indicateur « Charges nettes
12 d'exploitation en fonction de la capacité planifiée de réseau »,
13 la « capacité du réseau » (parfois nommée « capacité planifiée
14 du réseau ») correspond à la définition discutée dans le cadre
15 du groupe de travail sur la réglementation sur la performance,
16 soit celle calculée selon l'équation donnée à la référence (ii). À
17 la référence (iv) qui portait sur les résultats historiques des
18 indicateurs retenus par la Régie, la « capacité du réseau » a
19 été calculée selon l'ancienne définition, comme à la pièce
20 HQT-10, Document 1, page 10.

21 **5.2** Est-ce que le Transporteur prévoit utiliser, dans ses indicateurs de performance
22 et dans ses objectifs corporatifs 2007, la « *capacité planifiée du réseau* » plutôt
23 que « *la capacité du réseau* » ?

24 **R5.2** Le Transporteur prévoit baser pour les indicateurs de
25 performance et pour ses objectifs corporatifs une mesure
26 répondant à la définition discutée dans le cadre du groupe de
27 travail sur la réglementation de la performance.

28 **5.3** Veuillez concilier les valeurs et les méthodes de calcul de la « *capacité*
29 *planifiée du réseau* » dont il est question aux références (ii) et (iii). Le cas
30 échéant, veuillez ajuster les valeurs contenues dans les tableaux.

1 **R5.3 Les méthodes de calcul dans ces deux références sont les**
 2 **mêmes. Il faut noter toutefois qu'une erreur cléricale s'est**
 3 **glissée à la référence (ii). L'équation citée est correcte, mais**
 4 **une ligne du tableau est erronée. Le tableau corrigé est**
 5 **présenté ci-après.**

Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité planifiée du réseau de transport

	Réel 2001	Réel 2002	Réel 2003	Réel 2004	Réel 2005	Réel 2006	Base 2007	Témoin 2008 excluant télécoms
<u>Charges nettes d'exploitation (M\$)</u>								
Charges brutes directes excluant le coût de retraite et la charge de sécurisation des installations	370,3	380,4	420,9	419,0	421,1	430,6	438,0	465,6
+ coût de retraite	(21,1)	(25,1)	(19,2)	0,6	25,5	47,5	52,8	43,9
+ charge de sécurisation des installations	-	-	-	-	11,1	18,6	18,3	16,3
+ charges de services partagés	334,5	330,3	342,7	351,6	345,5	362,4	373,7	381,9
+ coûts capitalisés et facturation interne	(109,5)	(116,4)	(140,8)	(135,6)	(137,2)	(148,8)	(146,8)	(147,9)
= Charges nettes d'exploitation	574,2	569,2	603,6	635,6	666,0	710,3	736,0	759,8
<u>Capacité planifiée (MW)</u>								
Ressources intégrées fermes	37 712	37 712	38 656	39 988	40 565	41 968	42 511	43 263
- service auxiliaire aux centrales	127	127	127	127	127	127	127	127
- réserve de stabilité	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
= Capacité planifiée	36 585	36 585	37 529	38 861	39 438	40 841	41 384	42 136
<u>Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité planifiée du réseau de transport (k\$/MW)</u>								
	15,69	15,56	16,08	16,36	16,89	17,39	17,78	18,03
6 Indice des prix à la consommation	2,6%	2,2%	2,8%	1,9%	2,2%	2,0%	2,0%	2,0%

7 **Par ailleurs, il y a également lieu de noter qu'une erreur**
 8 **cléricale s'est glissée et que le chiffre exact pour la « capacité**
 9 **planifiée du réseau » en 2005 devrait se lire 39 438 MW dans**
 10 **les deux cas.**

11 **5.4** Veuillez fournir un tableau présentant les « *Ressources intégrées fermes* »
 12 existantes sur le réseau du Transporteur, en mentionnant, pour chacune d'entre
 13 elles, la puissance planifiée et la contribution à la pointe du réseau pour les
 14 années 2006, 2007 et 2008.

1 **R5.4** En ce qui concerne les « *Ressources intégrées fermes* »
2 existantes sur le réseau du Transporteur et, pour chacune
3 d'entre elles, la puissance planifiée et la contribution à la
4 pointe du réseau pour les années 2006, 2007 et 2008, le
5 Transporteur soumet à la Régie que ces informations
6 concernent Hydro-Québec Production, qui considère que ces
7 informations ont un caractère commercial et sont de nature
8 confidentielle.

- 9 **6. Références :** (i) Pièce B-11- HQT-14, document 13, page 5 ;
10 (ii) Pièce B-11- HQT-14, document 3, page 6 ;
11 (iii) Pièce B-1- HQT-3, document 1, page 21.

12 **Préambule :**

13 (i) Dans sa réponse R4 à l'UMQ, le Transporteur présente les données historiques et
14 prévisionnelles de ses « *Charges nettes d'exploitation excluant le coût de retraite et la*
15 *sécurisation des installations en fonction de la capacité planifiée du réseau* ». La
16 valeur associée à l'année de base 2007 est de 16,07.

17
18 (ii) Dans sa réponse R4 à l'AIEQ, le Transporteur présente les données historiques et
19 prévisionnelles des « *Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité planifiée*
20 *du réseau* ». La valeur associée à l'année de base 2007 est de 17,78.

21
22 (iii) Le tableau 5 des objectifs corporatifs 2007 fait apparaître l'indicateur « *Charges*
23 *nettes d'exploitation (k\$)/capacité planifiée du réseau (MW)* ». Il y est décrit comme
24 « *La somme des charges d'exploitation découlant des activités du réseau de transport*
25 *électrique moins les revenus de facturation interne et excluant la variation de la*
26 *charge de retraite et la sécurisation des installations.* » Le seuil proposé est de 17,83,
27 la cible 17,59 et l'idéal 17,47.

28
29 **Demandes :**

30 **6.1** Veuillez concilier les notions de *Charges nettes d'exploitation* présentées aux
31 références (i), (ii) et (iii).

1 **R6.1 Le tableau suivant concilie les informations présentées dans**
 2 **les pièces mentionnées en référence :**

	HQT-14 Document 13, page 5	HQT-14 Document 3, page 6	HQT-3 Document 1, page 21 - Objectifs corporatifs autorisés le 15 décembre 2006
	Au 11 juillet 2007		
<u>Numérateur (M\$)</u>			
Charges nettes d'exploitation excluant le rendement sur les actifs des fournisseurs	717,6	717,6	727,9
+ rendement sur les actifs des fournisseurs	18,4	18,4	-
= charges nettes d'exploitation	736,0	736,0	727,9
- coût de retraite	(52,8)	-	-
- charge de sécurisation des installations	(18,3)	-	-
Sous-total	664,9	736,0	727,9
<u>Dénominateur (MW)</u>			
Capacité planifiée	41 384	41 384	41 384
Ratio (k\$/MW)	16,07	17,78	17,59

3
 4 **6.2** Le Transporteur propose-t-il d'utiliser une méthode de calcul différente pour
 5 les indicateurs de performance du Transporteur, d'une part, et pour les objectifs
 6 corporatifs de 2007, d'autre part ? Veuillez justifier.

7 **R6.2 Pour les objectifs corporatifs du Transporteur, la méthode de**
 8 **calcul ne tient pas compte du rendement sur les actifs des**
 9 **fournisseurs de services partagés.**

10 **6.3** Veuillez décrire la méthode utilisée pour déterminer le seuil, la cible et l'idéal
 11 pour cet élément des objectifs corporatifs 2007.

12 **R6.3 Lors de l'établissement des objectifs et des mesures du**
 13 **Transporteur, ceux-ci sont proposés et autorisés par le**
 14 **Conseil d'administration d'Hydro-Québec. Pour 2007, la cible**
 15 **représente les charges nettes d'exploitation 2007 autorisées**
 16 **par ce dernier en décembre 2006. L'idéal a été établi en visant**

1 **une diminution de 5 M\$ (0,7 %) par rapport à la cible. Quant au**
2 **seuil, la mesure représente une augmentation des charges**
3 **nettes d'exploitation de 10 M\$ (1,4 %).**

- 4 **7. Références :** (i) Décision D-2005-50, dossier R-3549-2004, Phase 1,
5 page 17 ;
6 (ii) Décision D-2007-08, dossier R-3605-2006, page 11 ;
7 (iii) Pièce B-11- HQT-14, document 3, page 6 ;
8 (iv) Pièce B-1- HQT-3, document 1, page 21.

9 **Préambule :**

10 (i) « *Les indicateurs doivent donc, comme moyen privilégié, être incorporés aux*
11 *régimes de rémunération incitative de l'entreprise dont, en premier lieu, celui des*
12 *cadres.* »

13
14 (ii) « *Seulement quatre des 23 indicateurs de performance retenus par la Régie sont*
15 *considérés dans les objectifs corporatifs aux fins des régimes d'intéressement et de*
16 *rémunération variable, soit l'IC, le Partenariat qualité avec le Distributeur, le Taux*
17 *de conformité aux exigences du NERC/NPCC et la Fréquence des accidents de travail.*
18 *La Régie juge relativement faible la pondération de ces indicateurs dans les objectifs*
19 *corporatifs.* »

20
21 (iii) À la réponse R4 du Transporteur à l'AIEQ, le Transporteur présente les données
22 historiques et projetées de l'indicateur de performance « *Coût de service total excluant*
23 *les taxes en fonction de la capacité planifiée du réseau* » retenu par le Transporteur.

24
25 (iv) Dans les objectifs corporatifs pour 2007 pour fins de régime d'intéressement et de
26 rémunération variable, l'indicateur « *Coût de service total excluant les taxes en*
27 *fonction de la capacité planifiée du réseau* » n'est pas retenu par le Transporteur.

28

29 **Demande :**

30 **7.1** Est-ce que le Transporteur entend ajouter l'indicateur « *Coût de service total*
31 *excluant les taxes en fonction de la capacité planifiée du réseau* » aux objectifs
32 corporatifs ? Veuillez expliquer.

1 **R7.1 Cet indicateur pourrait éventuellement faire l'objet d'un**
2 **objectif corporatif du Transporteur aux fins de la rémunération**
3 **variable. Nonobstant ce qui précède, le Transporteur continue**
4 **de suivre l'évolution de cet indicateur et vise à contenir autour**
5 **de l'inflation la tendance de son coût du service.**

6 **8. Références :** (i) Décision D-2005-50, dossier R-3549-2004, Phase 1,
7 page 13 ;
8 (ii) Pièce B-5- HQT-3, document 2, pages 20 et 21 ;
9 (iii) Pièce B-1- HQT-10, document 1, pages 21 et 22.

10 **Préambule :**

11 (i) Dans cette décision, la Régie mentionne que le Transporteur « *doit choisir des*
12 *indicateurs qui lui permettent d'optimiser sa gestion et ses investissements.* »

13
14 (ii) Le Transporteur mentionne que, selon les experts, le premier indicateur [Coût des
15 immobilisations nettes en fonction de la capacité planifiée du réseau de transport]
16 « *varie peu d'une année à l'autre. Il est plutôt difficile à interpréter sans consulter la*
17 *nomenclature des ajouts ou modifications apportées au réseau et offre peu d'intérêt*
18 *pour la Régie de l'énergie.* »

19
20 (iii) Le tableau 7 présente les investissements par catégorie à l'horizon 2017 (M\$).

21
22 **Demandes :**

23 **8.1** Pour chacun des projets générant des revenus additionnels mentionnés à la
24 référence (iii), veuillez préciser la capacité limite de transit ajoutée par chacun
25 des projets.

26 **R8.1 Voir réponse à la question 8.2 suivante.**

27 **8.2** Veuillez commenter sur la possibilité d'ajouter un indicateur exprimant le coût
28 des projets par MVA de capacité ajoutée.

29 **R8.2 Voici le ratio demandé pour trois cas de nouveaux postes, qui**
30 **montre la grande variabilité d'un tel ratio, et cela même pour**
31 **des projets de même type. Pour cette raison, le Transporteur**
32 **n'en recommande pas l'usage.**

**INVESTISSEMENTS PROJÉTÉS SUR 10 ANS incluant l'ajout de CLT associé
(cause tarifaire 2008)**

CATÉGORIES (millions \$)	Date de mise en service	Total 2006- à 2017	CLT ajoutée (MVA)	\$ (2006- à 2017) / MVA
Saint-Lin	2 008	48,4	66,7	0,73
Poste Vaudreuil-Soulanges	2 009	29,7	130,0	0,23
Nouveau poste (zone Brome) 120-25KV	2 014	36,2	32,0	1,13

1

2 **Modalités de disposition du compte d'écart des revenus des services de transport**
3 **de point à point**

- 4 **9. Références :** (i) Pièce B-11- HQT-14, document 1, page 12, réponse
5 6.4 ;
6 (ii) Pièce B-1- HQT-4, document 3, pages 7, 11 et 12 ;
7 (iii) Pièce B-1- HQT-13, document 1, page 11.

8 **Préambule :**

9 Dans sa réponse à la Régie, le Transporteur mentionne les problèmes qu'il perçoit
10 avec les modalités de disposition d'un compte d'écart s'apparentant à un compte de
11 frais reportés.

12

13 Deux alternatives aux modalités proposées par le Transporteur sont abordées ici,
14 prévoyant une disposition prospective du compte d'écart.

15

16 Le compte pourrait être maintenu hors de la base de tarification. Les intérêts seraient
17 ajoutés au solde du compte au moment de sa disposition.

18

19 Pour les deux alternatives, nous utilisons les données suivantes du Transporteur :

20

1 **Données issues de la pièce B1-HQT-4, document 3, page 11**

Écart projeté au 31 décembre 2007 42 M\$

Répartition au prorata des revenus projetés des clients de la charge locale et du service de transport de point à point à long terme en 2007, totalisant 2 580 M\$ (2 540 M\$ + 40 M\$), soit :

Hydro-Québec Distribution (Charge locale : $42 \times 2\,540 / 2\,580$) 41,3 M\$

Hydro-Québec Distribution (Point à point long terme : $42 \times 0 / 2\,580$) 0,0 M\$

Hydro-Québec Production (Point à point long terme : $42 \times 34 / 2\,580$) 0,6 M\$

Autres (Point à point long terme : $42 \times 6 / 2\,580$) 0,1 M\$

Autres (Réseau intégré : $42 \times 0 / 2\,580$) 0,0 M\$

2

3 **Données issues de la pièce B1-HQT-4, document 3, page 12**

Écart réel au 31 décembre 2007 44 M\$

Répartition au prorata des revenus réels des clients à long terme en 2007, totalisant hypothétiquement 2 580 M\$ (2 540 M\$ + 40 M\$), soit :

Hydro-Québec Distribution (Charge locale : $44 \times 2\,540 / 2\,580$) 43,3 M\$

Hydro-Québec Distribution (Point à point à long terme : $44 \times 0 / 2\,580$) 0,0 M\$

Hydro-Québec Production (Point à point à long terme : $44 \times 34 / 2\,580$) 0,6 M\$

Autres (Point à point à long terme : $44 \times 6 / 2\,580$) 0,1 M\$

4 **Autres (Réseau intégré : $44 \times 0 / 2\,580$) 0,0 M\$**

5 **Données issues de la pièce B1-HQT-13, document 1, page 11**

Revenus requis proposés = 2 745 M\$

Revenus des services de point à point à court terme = 163 M\$

Revenus requis résiduels = 2 745 M\$ - 163 M\$ = 2 582 M\$

Besoins de transport de la charge locale = 35 705 MW

Besoins de transport du service en réseau intégré = 0 MW

Besoins de transport du service de point à point annuel = 591 MW

Besoins de transport à long terme = 35 705 MW + 0 MW + 591 MW = 36 296 MW

6 **Tarif annuel = 2 582 M\$ / 36 296 MW = 71,13 \$/kW/an**

1 **Alternative 1**

2
3 L'alternative 1 s'apparente à un compte de nivellement dû à la température, à la
4 différence qu'il serait maintenu hors base.

5
6 La disposition du compte d'écart des revenus de point à point à court terme pourrait se
7 faire en deux temps.

8
9 Les modalités suivantes s'appliqueraient :

- 10
11 • Lors d'une demande tarifaire pour une année témoin donnée (« *année 1* »), une
12 première prévision des revenus de transport de service de point à point aura été
13 établie lors du dépôt de cette demande, sur une base projetée (0 mois réel et 12
14 mois projetés) ;
- 15
16 • Lors d'une demande tarifaire pour l'année subséquente (« *année 2* »), une
17 prévision révisée est établie pour l'année de base (année 1) sur une base mixte (par
18 exemple 4 mois réels et 8 mois projetés) ;
- 19
20 • Dans le cas où le Transporteur constate un écart entre les deux prévisions de
21 l'année 1, il peut projeter le manque à gagner ou le trop-perçu qui en découle et le
22 récupérer dans les tarifs de l'année 2 ;
- 23
24 • Pour les clients du point à point à court terme, le calcul pour établir le tarif de
25 l'année témoin serait effectué avant la prise en compte du solde projeté du compte
26 d'écart ;
- 27
28 • Après avoir effectué le calcul des tarifs pour les clients de point à point à court
29 terme, les revenus prévus pour les clients de long terme (charge locale et point à
30 point) seraient réduits ou augmentés du montant du solde du compte d'écart, afin
31 de calculer le nouveau tarif des clients de la charge locale et du point à point à long
32 terme ;
- 33
34 • Lors d'une demande tarifaire pour l'année subséquente à l'année 2 (« *année 3* »),
35 l'écart entre le réel de l'année 1 et la prévision de l'année 2 serait récupéré de la
36 même façon que la méthode utilisée dans le dossier tarifaire de l'année 2.

37
38 Par exemple, pour l'année 2008, en nous basant sur les données des pièces B-1-
39 HQT-4, document 3, page 11 et B-1- HQT-13, document 1, page 11, le tarif annuel du
40 transport serait ainsi établi :

Tableau 4 – Établissement du tarif annuel 2008

Revenus requis proposés = 2 745 M\$

Revenus des services de point à point à court terme = 163 M\$

Revenus requis résiduels = 2 745 M\$ - 163 M\$ = 2 582 M\$

Besoins de transport de la charge locale = 35 705 MW

Besoins de transport du service en réseau intégré = 0 MW

Besoins de transport du service de point à point annuel = 591 MW

Besoins totaux des services de transport de long terme =

35 705 MW + 0 MW + 591 MW = 36 296 MW

Tarif annuel = 2 582 M\$ / 36 296 MW = **71,13 \$/kW/an**

Proposition:

Tarif de base pour établir les tarifs de court terme = 71,13 \$/kW/an

Solde projeté du compte d'écart = 42 M\$

Tarif annuel de transport à long terme =

(2 582 M\$ - 42 M\$) / 36 296 MW = 2 540 M\$ / 36 296 MW = **69,98 \$/kW/an.**

1

2 La facture de la charge locale serait de 2 499 M\$ en 2008 au lieu de 2 540 M\$.

3

4 Pour l'année 2009, l'écart entre le réel 2007 et le montant projeté 2007 lors du
5 dossier 2008 serait récupéré selon la même formule.

6

7 **Alternative 2**

8

9 L'alternative 2 s'apparente à un compte d'ajustement subséquent de tarif (pass-on).

10

11 La disposition du compte d'écart des revenus de point à point à court terme pourrait se
12 faire lors d'une demande tarifaire pour une année subséquente où l'écart réel est connu
13 (« année 3 »).

14

15 • Lors d'une demande tarifaire pour une année témoin donnée (« année 1 »), une
16 première prévision des revenus de transport de service de point à point aura été
17 établie lors du dépôt de cette demande, sur une base projetée (0 mois réel et 12
18 mois projetés) ;

19

20 • Lors d'une demande tarifaire pour une année donnée (année 3), l'écart réel pour
21 l'année historique (année 1) est établi ;

22

- 1 • Dans le cas où le Transporteur constate un écart entre les revenus réels et les
2 prévisions pour l'année 1, le montant de l'écart serait alors ajouté ou soustrait du
3 solde du compte d'écart ;
4
- 5 • Pour les clients du point à point à court terme, le calcul pour établir le tarif de
6 l'année témoin serait effectué avant la prise en compte du solde du compte
7 d'écart ;
8
- 9 • Le solde du compte d'écart serait réparti entre la charge locale et le service de
10 point à point à long terme, au prorata des revenus réels perçus de chacun en
11 l'année 1 ;
12
- 13 • Chaque part du compte d'écart ainsi calculée serait divisée par les besoins de
14 transport respectifs projetés pour l'année 3 pour le service de la charge locale et
15 pour le service de point à point à long terme, afin de calculer le cavalier pour
16 chacun de ces deux groupes de clients ;
17
- 18 • Les cavaliers sont appliqués aux tarifs de l'année 3 de la charge locale et des
19 clients du service de point à point à long terme.
20
- 21 Par exemple, en ce qui concerne le montant représentant l'écart entre les revenus réels
22 et ceux projetés pour l'année tarifaire 2007, le Transporteur pourrait en disposer, au
23 plus tôt, lors de sa demande tarifaire pour l'année 2009.
24
- 25 Pour fins de démonstration, supposons que, dans le dossier tarifaire 2009, le solde du
26 compte d'écart pour l'année 2007 s'élève à 44 M\$. Supposons également que les
27 données présentées dans les pièces B-1- HQT-4, document 3, page 12 et B-1-
28 HQT-13, document 1, page 11 sont celles du dossier tarifaire 2009.
29
- 30 Le solde du compte d'écart serait réparti entre le client du service de la charge locale
31 et les clients du service de point à point à long terme sous forme de cavaliers calculés
32 de la façon suivante :
33

Tarif annuel 2009 = 2 582 M\$ / 36 296 MW = 71,13 \$/kW/an

Solde du compte d'écart pour l'année 2007 = 44 M\$

Solde réparti au prorata des revenus réels des clients à long terme en 2007, totalisant 2 580 M\$ (2 540 M\$ + 40 M\$)

Charge locale = 98,5 % = 43,34 M\$

Point à point à long terme : 1,5 % = 0,66 M\$

Cavaliers appliqués au Tarif annuel de transport à long terme

Solde du compte d'écart réparti au prorata des besoins de transport projetés 2009 :

Charge locale : (43,34 M\$) / 35 705 MW = **(1,21 \$)/kW/an**

Point à point à long terme : (0,66 M\$) / 591 MW = **(1,12 \$)/kW/an**

1

2 La facture de la charge locale pour 2009 serait de 2 497 M\$ au lieu de 2 540 M\$.

3

4 **Demande :**

5 **9.1** Veuillez élaborer sur les avantages et les inconvénients des modalités de
6 disposition du compte d'écart suggérées comme alternatives en préambule.

7 **R9.1 D'entrée de jeu, le Transporteur soulève que les deux**
8 **alternatives citées en préambule ont des effets directs sur la**
9 **tarification des services de transport.**

10 **Compte tenu que la Régie a indiqué dans sa décision**
11 **D-2007-101 que « tout débat en profondeur quant à la**
12 **méthodologie d'établissement des tarifs de transport est exclu**
13 **du présent dossier tarifaire », le Transporteur se questionne**
14 **quant à la portée de ces alternatives dans le présent débat.**

15 **Nonobstant ce qui précède et afin de répondre à la demande**
16 **de la Régie, le Transporteur fait part de la réflexion qu'il a pu**
17 **entreprendre dans le court délai imparti, sans pouvoir**
18 **approfondir plus amplement les diverses implications de ces**
19 **alternatives.**

1 **Alternative 1 – avantages**

- 2 • **Aucun, de l'avis du Transporteur, dans le contexte**
3 **réglementaire et législatif actuel**

4 **Alternative 1 – inconvénients**

- 5 • **Effet direct sur la structure tarifaire, donc le Transporteur**
6 **soumet avec respect que cette alternative va à l'encontre**
7 **des décisions D-2007-08 et D-2007-101 ; voir également la**
8 **pièce HQT-14, Document 1, pages 12 et 13, réponse à la**
9 **question 6.4 de la demande de renseignements numéro 1**
10 **de la Régie**
- 11 • **Le tarif annuel et la facture de la charge locale seront**
12 **affectés par la prise en compte de l'écart mais pas les tarifs**
13 **mensuels, hebdomadaires, quotidiens et horaire ; toutefois,**
14 **si la prévision d'une année projetée avait été identique au**
15 **réel observé en fin d'année, tous les tarifs de transport à**
16 **long terme et à court terme auraient pu être différents et**
17 **pas seulement le tarif annuel et la facture de la charge**
18 **locale**
- 19 • **Depuis l'année 2001, la structure tarifaire du Transporteur**
20 **est stable, connue et cohérente d'une année à l'autre, avec**
21 **des tarifs interreliés pour les services à long terme et à**
22 **court terme ; en modifiant le tarif annuel et la facture de la**
23 **charge locale par l'intégration de l'écart, la continuité de la**
24 **structure tarifaire, ininterrompue jusqu'à présent, ne sera**
25 **plus assurée**

- 1 • Écart ad hoc et ponctuel qui affectera la tarification du
2 Transporteur dans le futur à cause des aléas de la
3 prévision d'une année passée, donc introduction de façon
4 aléatoire d'une plus grande variabilité du tarif annuel et
5 conséquemment de la facture de la charge locale ; cet
6 inconvenient est amplifié par la répartition de l'écart aux
7 clients à long terme et à la charge locale seulement ; ainsi,
8 la possibilité d'avoir, en cas d'écart négatif, un tarif annuel
9 supérieur au tarif mensuel multiplié par 12, par exemple,
10 n'inciterait pas les clients à utiliser le service de transport
11 de point à point à long terme
- 12 • Approche prospective rendant difficile l'application de
13 l'écart à la bonne génération de clients, donc distorsion
14 entre le client qui est affecté par la modification tarifaire et
15 celui qui était présent lorsque l'écart s'est manifesté ; cet
16 effet serait accru dans l'éventualité où il n'y aurait pas de
17 demande tarifaire pour une année
- 18 • Aucune garantie que l'écart peut être disposé en totalité
19 dans le cadre d'une seule année, compte tenu de la
20 variation possible des besoins des services de transport de
21 point à point, ce qui peut impliquer un écart additionnel à
22 reporter à une autre année avec des frais d'intérêt
- 23 • Besoin de tenir compte pour l'établissement des revenus
24 requis résiduels d'une année projetée, de la prévision de
25 l'écart de l'année précédente et, le cas échéant, de l'écart
26 d'une année antérieure dans l'éventualité où il n'y aurait
27 pas de demande tarifaire pour cette année antérieure, de

- 1 l'écart d'une année antérieure pour laquelle une prévision
2 de l'écart a été prise en compte dans le tarif en vigueur par
3 rapport au réel constaté en fin d'année plus les frais
4 d'intérêt et, le cas échéant, de tout autre écart provenant
5 d'une disposition antérieure incomplète plus les frais
6 d'intérêt
- 7 • **Complexité de suivi comptable, afin d'identifier et isoler**
8 **chaque type d'écart, donc difficulté à s'assurer que la**
9 **disposition de l'écart d'une année est complète et exacte**
 - 10 • **Allocation maximale pour ajout au réseau basée sur le tarif**
11 **annuel, donc possibilité qu'elle fluctue de façon inattendue**
12 **d'une année à l'autre à cause d'aléas pris en compte dans**
13 **le tarif ; instabilité et inéquité lors de l'application de**
14 **l'allocation maximale aux prochains projets des clients,**
15 **dont le Distributeur et les signataires d'ententes de**
16 **raccordement au réseau ; inconsistance au niveau de**
17 **l'établissement de l'impact tarifaire des projets**
18 **d'investissement, en visant à assurer la neutralité tarifaire**
19 **dans le futur sur la base d'un tarif qui peut fluctuer de**
20 **façon aléatoire au gré de la prévision antérieure des**
21 **services de transport de point à point**
 - 22 • **Approche qui s'apparente, tel qu'indiqué par la Régie en**
23 **préambule, à un compte de nivellement dû à la température**
24 **qui serait maintenu hors base ; à la connaissance du**
25 **Transporteur, la Régie a déjà reconnu pour le Distributeur**
26 **depuis 2006 un compte de nivellement des revenus de**
27 **transport et de distribution, découlant des écarts entre les**

1 ventes réelles et les ventes projetées attribuables aux aléas
2 climatiques ; dans ce cas, le solde est intégré à la base de
3 tarification du Distributeur, avec la présomption que les
4 écarts devraient naturellement s'effacer au fil des ans, sans
5 nécessiter d'amortissement ; par contre, le Transporteur
6 n'a pu considérer cette option pour le compte d'écart des
7 revenus des services de transport de point à point puisque
8 la Régie a demandé que les modalités de disposition de ce
9 compte créé en 2007 et la répartition aux clients visés
10 soient définis dès le présent dossier

- 11 • Différence par rapport à d'autres transporteurs qui utilisent
12 le *pro forma* du *Open Access Transmission Tariff (OATT)*
13 de la FERC selon les ordonnances 888 et 889 et qui
14 établissent les tarifs des services de transport de point à
15 point à court terme sur la base du tarif annuel

16 Alternative 2 – avantages

- 17 • Maintien de la structure tarifaire en vigueur pour
18 l'établissement de tous les tarifs ; cavalier déterminé en
19 fonction de l'écart à disposer, mais de façon indépendante
20 de l'établissement des tarifs
- 21 • Prise en compte du solde du compte d'écart de façon
22 prospective, réduisant ainsi la possibilité de déplaire à
23 certains clients tiers en cas de solde à récupérer

1 **Alternative 2 – inconvénients**

- 2 • **Nécessité, selon le mode d'établissement indiqué en**
3 **préambule, d'établir des cavaliers différents par service de**
4 **transport ; incohérence si la valeur du tarif unitaire plus le**
5 **cavalier attribuable à la charge locale était différente de la**
6 **valeur du tarif annuel plus le cavalier attribuable au service**
7 **de transport de point à point à long terme, compte tenu des**
8 **conditions comparables pour ces services**
- 9 • **Grand décalage, d'où l'ajout de frais d'intérêt, entre l'écart**
10 **réel et le remboursement à la clientèle (2 ans ou plus)**
- 11 • **Difficulté à appliquer le cavalier à la bonne génération de**
12 **clients, donc distorsion entre le client qui reçoit le cavalier**
13 **et celui qui était présent lorsque l'écart s'est manifesté ; de**
14 **plus, possibilité d'inéquité entre les clients qui reçoivent le**
15 **cavalier et qui n'étaient pas présents lorsque l'écart s'est**
16 **manifesté, comparativement à tout nouveau client qui**
17 **arriverait suite à la fin de la disposition et qui ne recevrait**
18 **plus le cavalier**
- 19 • **Nécessité d'un cavalier temporaire, dont l'application exige**
20 **une disposition expresse dans les *Tarifs et conditions* qui**
21 **fait état du cavalier et dicte que le Transporteur peut mettre**
22 **fin à l'application du cavalier une fois que la totalité de**
23 **l'écart d'une année est remboursé ou perçu, le cas**
24 **échéant ; en absence d'une telle disposition, l'application**
25 **du cavalier sur une période plus longue que nécessaire**
26 **créerait un nouvel écart**

- 1 • Difficulté à compenser la totalité de l'écart dans une seule
2 année, mais possibilité d'assurer cette compensation avec
3 le temps, à condition d'assurer un suivi laborieux et
4 continu de la facturation des clients par rapport à l'écart à
5 disposer

- 6 • Complexité de suivi comptable autant pour les clients que
7 pour le Transporteur, car plusieurs périodes de facturation
8 seraient affectées par la disposition de l'écart

- 9 • Approche qui s'apparente, tel qu'indiqué par la Régie en
10 préambule, à un compte d'ajustement subséquent du tarif
11 (*pass on*) ; à la connaissance du Transporteur, la Régie a
12 déjà reconnu pour le Distributeur un compte de *pass on*
13 pour les coûts d'approvisionnement du Distributeur mais la
14 disposition de ce compte n'est pas effectuée par
15 l'application d'un cavalier.

16 Le Transporteur est d'avis que les deux alternatives évoquées
17 en préambule ne permettent pas d'éviter les effets sur les
18 tarifs de transport, de répartir équitablement l'écart à la bonne
19 génération de clients, de rembourser ou de percevoir
20 rapidement l'écart auprès des clients afin de limiter les frais
21 d'intérêt, d'effectuer la disposition totale et exacte du compte
22 au cours d'une seule année et d'être simples d'application.

23 Dans le même ordre d'idées, le Transporteur croit souhaitable
24 qu'il n'y ait pas d'intégration de l'écart dans le tarif annuel afin
25 de ne pas introduire une variation aléatoire du tarif et de
26 réduire l'attrait des clients pour le service de transport de
27 point à point à long terme.

1 Par ailleurs, tel qu'il appert des pièces HQT-4, Document 3,
2 page 11 et HQT-11, Document 2, page 7, le Transporteur porte
3 à l'attention de la Régie qu'il y a actuellement un seul client
4 tiers qui souscrit au service de transport de point à point à
5 long terme et que sa réservation représente 0,2 % des revenus
6 prévus pour l'année 2007. D'ailleurs, depuis les sept dernières
7 années, ce même client tiers a été le seul à souscrire au
8 service de transport de point à point à long terme et ce fut à
9 l'année 2001 pour une réservation d'une quantité comparable à
10 celle de l'année 2007.

11 Dans ces circonstances, vu le nombre limité de clients et les
12 revenus relativement faibles provenant de clients tiers, la
13 Régie devrait prendre en compte que les modalités de
14 disposition proposées par le Transporteur ne risquent pas
15 d'avoir un impact financier marqué sur les clients tiers. De
16 plus, ces clients seront en mesure d'avoir un aperçu indicatif
17 de l'écart lors du dépôt de la prévision révisée par le
18 Transporteur dans le cadre de chaque demande tarifaire.

19 Par exemple, pour fins d'illustration des impacts selon les
20 modalités de disposition proposés par le Transporteur, un
21 écart négatif de l'ordre de 10 M\$ nécessiterait un paiement
22 d'environ 20 000 \$ du client tiers actuel. D'autre part, dans le
23 cas d'une approche de disposition prospective applicable un
24 an plus tard, l'intérêt pour un écart négatif de l'ordre de 10 M\$
25 serait d'environ 800 000 \$, dont près de 98 % serait attribuable
26 à la charge locale.

1 **CONCILIATION DES RÉSULTATS STATUTAIRES ET RÉGLEMENTAIRES**

**Etat des résultats
Activités réglementées
Exercice terminé le 31 décembre 2006**

(En millions de \$)	Résultats statutaires	Ajustements		Résultats réglementaires
		Débit	Crédit	
Produits (Revenus requis du service de transport)	2 836,3			2 610,3
Transport d'énergie	2 780,3			2 610,3
Service de la charge locale	2 653,0	(a) 170,0		2 483,0
Service de point à point long terme	34,9			34,9
Service de point à point court terme	92,5			92,5
Autres produits	55,9			0,0
Clients à l'externe	3,0	(f) 3,0		0,0
Capitalisation du rendement de l'avoir propre	13,8	(b) 13,8		0,0
Facturation interne émise	39,1	(g) 39,1		0,0
Charges (Dépenses nécessaires à la prestation du service)	1 453,3			1 451,3
Exploitation	733,0			710,3
Charges brutes directes	496,7			496,7
Charges de services partagés	346,0	(c) 16,4		362,4
Coûts capitalisés	(109,7)			(109,7)
Facturation interne émise	0,0		(g) 39,1	(39,1)
Achats de transit et d'électricité	25,9		(h) 0,4	25,5
Amortissement	534,4			534,4
Taxes	160,1			160,1
Facturation externe et autres éléments	0,0	(f) 30,6	(e) 6,6 (f) 3,0	21,0
Bénéfice d'exploitation (Rendement sur la base de tarification)	1 382,9			1 159,0
Frais financiers (Coûts des capitaux empruntés)	722,3	(d) 804,9 (e) 6,6	(d) 728,9	804,9
Frais corporatifs	30,6		(f) 30,6	0,0
Bénéfice net (Coûts des capitaux propres)	630,0			354,1

- (a) Ajustement des produits autorisés par la Régie dans sa décision D-2006-66 du 18 avril 2006 (rétroactivité 2005).
 (b) Capitalisation du rendement de l'avoir propre.
 (c) Rendement sur les actifs des fournisseurs.
 (d) Ajustement pour refléter la différence entre les méthodes de reconnaissance des coûts de financement.
 (e) Intérêts reliés au remboursement gouvernemental relatif au verglas de 1998 présentés à la rubrique "Facturation externe et autres éléments".
 (f) Présenté à la rubrique "Facturation externe et autres éléments".
 (g) Facturation interne émise présentée en diminution de la rubrique "Exploitation".
 (h) Ajustement des achats de transit de CRT conformément à la décision D-2005-50 du 31 mars 2005.

2

1 **Charges d'exploitation**

2 **Autres charges directes**

- 3 **11. Références :** (i) Pièce B-1- HQT-6, document 2, page 18 ;
4 (ii) Pièce B-11- HQT-14, document 1, page 25 ;
5 (iii) Pièce B-1- HQT-6, document 2, page 25.

6 **Préambule :**

7 (i) Le tableau 7 indique le budget additionnel nécessaire en 2008 de 15 M\$ est réparti
8 entre 3 catégories, soit : Fiabilité et continuité du service, Protection de
9 l'environnement, et Efficacité énergétique. Pour réaliser les activités de « maintenance
10 systématique et Avis de maintenance », le Transporteur demande un budget spécifique
11 de 5 M\$.

12 (ii) En réponse à la question 12.2 de la Régie, le Transporteur mentionne :

13 *« Puisque le Transporteur a limité sa demande de budget additionnel en 2008, il aura*
14 *besoin durant les années à venir d'un budget récurrent pour respecter la norme*
15 *minimale en heures de maintenance ainsi que pour rattraper le retard. »*

16 (iii) *« En matière de maintenance systématique réalisée sur les appareillages*
17 *électriques et les automatismes, il est devenu urgent de combler le déficit observé*
18 *entre le nombre d'heures effectivement travaillées (198 031 en 2006) et la norme*
19 *minimale (254 000). Cette norme est établie à partir d'une analyse des standards de*
20 *travaux de maintenance requis par type d'appareillage électrique et d'automatisme en*
21 *fonction des équipements installés à une date donnée. Il importe également de*
22 *rattraper le retard accumulé à la maintenance préventive de ces équipements. En date*
23 *du 31 décembre 2006, ce retard est évalué à 143 000 heures. »*

24 **Demandes :**

25 **11.1** Concernant le budget spécifique de 5 M\$ relié à la maintenance systématique,
26 veuillez déposer la projection et l'échéancier des travaux à réaliser pour l'année
27 témoin 2008.

28 **R11.1 La norme du Transporteur prévoit 254 000 heures en**
29 **maintenance systématique. Dans son processus de**
30 **planification des travaux, il effectuera le bilan de l'année 2007**
31 **et la planification finale des travaux de l'année 2008 dès le**
32 **début de l'année. Actuellement, il n'a pas la capacité de**

1 **réaliser tous les travaux. Il utilisera les montants additionnels**
2 **pour s'approcher davantage de la norme. Il inclura aussi des**
3 **travaux associés aux avis de maintenance les plus prioritaires.**
4 **Les travaux s'effectuent normalement d'avril à novembre pour**
5 **les équipements qui nécessitent un retrait d'exploitation.**

6 **11.2** En ce qui concerne le budget récurrent mentionné à la référence (ii), veuillez
7 déposer les projections et l'échéancier des travaux à réaliser pour les années à
8 venir.

9 **R11.2** **Comme indiqué à la pièce HQT-6, Document 2, page 25, le**
10 **Transporteur prévoit que des montants de 10 M\$ sont**
11 **nécessaires pour effectuer le rapprochement de la norme et**
12 **réaliser le rattrapage sur 5 ans. De ce montant, 8,5 M\$ sont**
13 **récurrents et 1,5 M\$ sont affectés au rattrapage. Il faut aussi**
14 **ajouter 4 M\$ récurrents pour les avis de maintenance. Le**
15 **tableau suivant illustre l'orientation de ces dépenses :**

Année	2008	2009	2010	2011	2012
Montant récurrent, maintenance systématique (M\$)	5	8,5	8,5	8,5	8,5
Avis de maintenance (M\$)		4,0	4,0	4,0	4,0
Total, budget récurrent (M\$)	5	12,5	12,5	12,5	12,5
Montant de rattrapage 5 ans maintenance systématique (M\$)	0	1,5	1,5	1,5	1,5
Grand total (M\$)	5	14,0	14,0	14,0	14,0

16

17 **11.3** Veuillez préciser si le Transporteur aura recours à un budget récurrent, étant
18 donné qu'il a limité sa demande à 5 M\$ en 2008.

19 **R11.3** **Comme mentionné au point (ii) en préambule, le budget**
20 **demandé est récurrent.**

21 **11.4** Est-ce que le Transporteur pourra mettre en place ses processus à temps pour
22 réaliser les activités dès 2008, afin de respecter la norme minimale en heures de

1 maintenance (254 000 hrs) et de pouvoir débiter les travaux de rattrapage
2 (143 000 hrs sur 5 ans), tel que mentionné à la référence (iii) ?

3 **R11.4 Le Transporteur pourra mettre en place ses processus à**
4 **temps pour réaliser des activités supplémentaires dès 2008**
5 **jusqu'à concurrence de 5 M\$. Il poursuivra ainsi ses efforts**
6 **pour réaliser la norme et le rattrapage du retard de**
7 **maintenance avec une enveloppe supplémentaire à déterminer**
8 **pour les années subséquentes sur un horizon 5 ans.**

9 **12. Références :** (i) Pièce B-1- HQT-6, document 2, page 18 ;
10 (ii) Pièce B-11- HQT-14, document 1, page 26 ;
11 (iii) Pièce B-11- HQT-14, document 1, page 28.

12 **Préambule :**

13 (i) Le tableau 7 indique que le budget additionnel nécessaire en 2008 de 15 M\$ est
14 réparti entre 3 catégories, soit : Fiabilité et continuité du service, Protection de
15 l'environnement, et Efficacité énergétique. Pour réaliser les activités de « Maîtrise de
16 la végétation », le Transporteur demande un budget spécifique de 3 M\$.

17 (ii) Dans sa réponse R12.2 à la Régie, le Transporteur précise :

18 « À compter de 2008 et durant les années suivantes, le Transporteur aura besoin d'un
19 budget récurrent pour appliquer efficacement le concept de maîtrise de la végétation
20 et d'un budget étalé dans le temps pour réaliser un rattrapage de l'activité. »

21 (iii) Dans sa réponse R12.4 à la Régie, on peut lire :

22 « le moment à partir duquel le Transporteur pourra mettre en place les différents
23 processus pour réaliser les activités de maîtrise de la végétation, de protection de
24 l'environnement et d'efficacité énergétique ; »

25 **Demandes :**

26 **12.1** Concernant le budget spécifique de 3 M\$ relié à la maîtrise de la végétation,
27 veuillez déposer la projection et l'échéancier de travaux à réaliser pour l'année
28 témoin 2008.

29 **R12.1 Le budget spécifique de 3 M\$ a fait l'objet d'une priorisation**
30 **des superficies à traiter en fonction du niveau de dégradation**
31 **des emprises à traiter afin de diminuer le nombre de ses**
32 **emprises présentant une hauteur et une densité élevées, une**

1 **accessibilité difficile ou réduite (chemins, aire d'atterrissage,**
2 **aire de travail), un niveau élevé de susceptibilité aux feux de**
3 **forêt et un dégagement des conducteurs pouvant être**
4 **insuffisant pour fins de maintenance. Le Transporteur a**
5 **également pris en compte, dans l'établissement de ses**
6 **priorités, la charge de travail associée ainsi que la capacité de**
7 **réalisation tant à l'interne qu'à l'externe.**

8 **Concernant l'échéancier des travaux, le lancement de l'appel**
9 **de soumissions en maîtrise de la végétation se fera au**
10 **printemps, les travaux devant être réalisés durant la saison**
11 **estivale et à l'automne. Les superficies traitées avec le budget**
12 **global de 15,9 M\$ (incluant le budget spécifique de 3 M\$) sont**
13 **évaluées à 20 930 hectares et feront l'objet d'un ajustement en**
14 **fonction du montant des soumissions reçues.**

15 **12.2** **En ce qui concerne le budget récurrent mentionné à la référence (ii), veuillez**
16 **déposer les projections et l'échéancier des travaux à réaliser pour les années à**
17 **venir, relatifs à la maîtrise de la végétation et le rattrapage des activités.**

18 **R12.2** **Un budget récurrent pour le traitement de 21 000 hectares par**
19 **année est nécessaire pour une application efficace du concept**
20 **de maîtrise intégrée de la végétation, c'est-à-dire l'utilisation**
21 **du bon mode d'intervention, au bon endroit et au moment**
22 **opportun.**

23 **De plus, compte tenu du niveau de dégradation de l'état des**
24 **emprises, le Transporteur propose d'amorcer à compter de**
25 **2009, un rattrapage de l'activité en ajoutant 5 400 ha/année**
26 **pendant huit ans, portant ainsi la superficie totale traitée à**
27 **26 400 ha/année.**

1 **12.3** Est-ce que le Transporteur pourra mettre en place ses processus à temps pour
2 réaliser les activités mentionnées à la Référence (iii) ?

3 **R12.3 Plusieurs modes d'intervention sur la végétation sont**
4 **disponibles et il existe une certaine hétérogénéité dans leur**
5 **utilisation au sein de l'entreprise. En fonction des exigences**
6 **(techniques, légales, autres) des différentes composantes du**
7 **milieu et en tenant compte de la végétation présente, le**
8 **Transporteur, par l'intermédiaire de ressources spécialisées,**
9 **s'est assuré que soit établie une stratégie d'intervention en**
10 **adéquation avec sa capacité de réalisation tout en tenant**
11 **compte de ses priorités. Il exercera un suivi régulier des**
12 **résultats de ses efforts accrus en maîtrise de la végétation.**

13 **12.4** Veuillez présenter la projection de superficie à traiter en 2008 en ce qui
14 concerne la maîtrise de la végétation et le rattrapage.

15 **R12.4 La projection de superficie à traiter en 2008 est présentée au**
16 **tableau suivant pour chacune des directions principales du**
17 **Transporteur. Elle correspond à la quantité requise**
18 **annuellement pour permettre d'appliquer efficacement le**
19 **concept de maîtrise intégrée de la végétation. En ce qui**
20 **concerne le rattrapage, un budget spécifique à compter de**
21 **l'année 2009 permettra d'ajouter 5 400 hectares additionnels**
22 **afin d'amorcer le redressement de l'activité.**

Direction principale	Superficies à traiter	
	Maîtrise intégrée de la végétation	Rattrapage
Nord-Est	16 280 ha	4 400 ha
Sud-Ouest	4 650 ha	1 000 ha
Total	20 930 ha	5 400 ha

- 1 **13. Références :** (i) Pièce B-1- HQT-6, document 2, page 18 ;
2 (ii) Pièce B-11- HQT-14, document 1, page 26.

3 **Préambule :**

4 (i) Le tableau 7 indique que le budget additionnel nécessaire en 2008 de 15 M\$ est
5 réparti entre 3 catégories, soit : Fiabilité et continuité du service, Protection de
6 l'environnement, et Efficacité énergétique. Pour réaliser les activités de « Protection
7 de l'environnement », le Transporteur demande un budget spécifique de 5 M\$.

8 (ii) À la réponse R12.2 du Transporteur « *Les besoins en ressources additionnelles*
9 *seront récurrents pour permettre au Transporteur d'améliorer l'état des systèmes de*
10 *récupération d'huile protégeant l'appareillage électrique, de caractériser l'état des*
11 *sites et d'évaluer l'envergure des interventions devant y être réalisées.* ».

12 **Demandes :**

13 **13.1** Concernant le budget spécifique de 5 M\$ relié à protection de l'environnement,
14 veuillez déposer à la Régie la projection et l'échéancier de travaux à réaliser
15 pour l'année témoin 2008.

16 **R13.1 Actuellement, le Transporteur prévoit caractériser 20 sites en**
17 **2008, ce qui lui permettra de prioriser les interventions. Le**
18 **programme inclura des actions touchant les bassins et les**
19 **sols à récupérer et pourra débuter progressivement suite à la**
20 **fonte des neiges pour se poursuivre jusqu'en novembre.**

21 **13.2** En ce qui concerne les besoins récurrents mentionnés à la référence (ii),
22 veuillez déposer la projection et l'échéancier des travaux à réaliser pour les
23 années à venir.

24 **R13.2 Comme précisé à la page 29 de la pièce HQT-6, Document 2, la**
25 **caractérisation permettra d'évaluer plus précisément la nature**
26 **et l'ampleur des interventions visant à améliorer l'état des**
27 **systèmes pour les années à venir. Une fois cette**
28 **caractérisation réalisée, le Transporteur pourra évaluer plus**
29 **précisément les montants pour les années subséquentes et en**
30 **faire part à la Régie.**

- 1 **14. Références :** (i) Pièce B-1- HQT-6, document 2, page 18 ;
2 (ii) Pièce B-11- HQT-14, document 1, page 27.

3 **Préambule :**

4 (i) Le tableau 7 indique que le budget additionnel nécessaire en 2008 de 15 M\$ est
5 réparti entre 3 catégories, soit : Fiabilité et continuité du service, Protection de
6 l'environnement, et Efficacité énergétique. Pour réaliser les activités de « Efficacité
7 énergétique », le Transporteur demande un budget spécifique de 2 M\$.

8 (ii) Dans la réponse R12.2 à la Régie, on peut lire :

9 « Pour réaliser les travaux en efficacité énergétique proposés par le Transporteur, les
10 besoins en ressources additionnelles sont établis à 16 M\$. Le Transporteur prévoit
11 réaliser ces travaux sur 5 ans à compter de 2008. »

12 **Demandes :**

13 **14.1** Concernant le budget spécifique de 2 M\$ relié à l'efficacité énergétique,
14 veuillez déposer la projection et l'échéancier de travaux pour l'année témoin
15 2008.

16 **R14.1 Pour réaliser un programme de cette envergure, certaines**
17 **considérations ont été prises en compte telles que la**
18 **rentabilité des mesures, leur admissibilité au plan global en**
19 **efficacité énergétique du Distributeur (PGÉE) et finalement, les**
20 **efforts requis pour leur mise en place.**

21 **Le programme est réparti en trois phases. Pour la première**
22 **phase, la période de réalisation a été estimée à un an (2008).**
23 **Elle s'adresse à la fois aux bâtiments de poste et aux**
24 **bâtiments administratifs et consiste à réaliser les actions**
25 **suivantes :**

- 26 • **Amorcer le programme destiné aux bâtiments**
27 **administratifs par l'implantation des mesures touchant le**
28 **système de chauffage / ventilation / climatisation (CVC) du**
29 **Centre Hydro.**

- 1 • Réaliser un projet pilote dans un poste stratégique afin de
2 planifier la mise en œuvre pour la modification de
3 l'éclairage extérieur destiné à l'ensemble des postes
4 stratégiques (39) sur deux ans
- 5 • Installer des interrupteurs programmables ou minutés pour
6 le contrôle de l'éclairage intérieur dans 50 % des postes
7 stratégiques.

8 Le tableau suivant résume l'ensemble des actions pour l'année
9 2008.

	2008
Installation d'interrupteur programmables ou minutés pour le contrôle de l'éclairage intérieur.	908 024 \$
Remplacement des appareils d'éclairage de cour au mercure par du SHP	--
Remplacement des cellules photoélectriques par des modèles avec horloge astronomiques	--
Éclairage à deux niveaux dans les cours extérieurs des postes stratégiques	--
Modification au contrôle du chauffage et de l'évacuation des bâtiments compresseurs	--
Projet Pilote dans un poste stratégique	215 916 \$
Mesures touchant les bâtiments administratifs (projet CVC – Centre hydro)	900 000 \$
Total	2 023 940 \$

10 **14.2** En ce qui concerne les besoins récurrents mentionnés à la référence (ii),
11 veuillez déposer la projection et l'échéancier des travaux à réaliser pour les
12 années 2009-2012 inclusivement.

1 **R14.2** Pour la deuxième et la troisième phase, les périodes de
2 réalisation ont été estimées respectivement à deux ans.

3 La phase II (2009-2010) consiste à réaliser les actions
4 suivantes:

- 5 • Poursuivre le programme destiné aux bâtiments
6 administratifs
- 7 • Compléter l'installation d'interrupteurs programmables ou
8 minutés pour le contrôle de l'éclairage intérieur dans 50 %
9 des postes stratégiques.
- 10 • Implanter l'ensemble des mesures touchant l'éclairage
11 extérieur et la modification au contrôle du chauffage et de
12 l'évacuation des bâtiments compresseurs dans les postes
13 stratégiques.
- 14 • Amorcer l'installation d'interrupteurs programmables ou
15 minutés pour le contrôle de l'éclairage intérieur dans 30 %
16 des postes sources (53) et satellites (356).

17 La phase III (2011-2012) consiste à réaliser les actions
18 suivantes :

- 19 • Compléter le programme destiné aux bâtiments
20 administratifs
- 21 • Implanter l'ensemble des mesures touchant l'éclairage
22 extérieur dans les postes sources (53) et satellites (356).
- 23 • Compléter l'installation d'interrupteurs programmables ou
24 minutés pour le contrôle de l'éclairage intérieur dans les
25 postes sources (53) et satellites (356).

1 **R15.1 Le projet Waskaganish a été mis en service le 25 novembre**
2 **2006.**

3 **15.2** Veuillez expliquer et justifier les dépassements suivants, cités à la référence
4 (iii).

- 5 • Changements de contenu demandés par le Client (5,6 M\$);
- 6 • Contrat de construction à la hausse (3,7 \$);
- 7 • Marché défavorable pour l'approvisionnement des conducteurs (2,8
- 8 M\$);
- 9 • Réévaluation du risque, provision (-3,7 M\$).

10 **R15.2 Suite à une analyse plus approfondie du dépassement de**
11 **coûts, depuis le dépôt de la réponse à la référence (iii), les**
12 **explications principales du dépassement devraient se lire de la**
13 **façon suivante :**

- 14 • **Contrat de construction à la hausse dû aux négociations**
15 **avec les autochtones et au gel de concept, dont la**
16 **modification au concept d'ancrages sur pieux pour**
17 **solutionner le problème des effets du gel et l'excavation**
18 **des tiges d'ancrages (11,3 M\$) ;**
- 19 • **Utilisation totale de la provision pour couvrir en partie la**
20 **hausse des coûts (-3,7 M\$).**

21 **16. Références :** (i) Pièce B-1- HQT-7, document 1, page 30 ;
22 (ii) Pièce B-11- HQT-14, document 1, page 42 ;
23 (iii) Dossier R-3522-2003, pièce HQT-6, document 1,
24 Annexe A, pages 14-18.

25 **Préambule :**

26 (i) Pour le Projet Déglaceur Lévis, le montant de mise en exploitation pour 2006 est
27 de 57,7 M\$.

28 (ii) Dans sa réponse R23.1 à la Régie, le Transporteur explique que 3 des 5 lignes
29 concernant le projet du Déglaceur Lévis ont un statut de mise en exploitation
30 « partielle ».

1 (iii) Le dossier R-3522-2003 donne une description des installations des 5 lignes
2 mentionnées à la référence (ii). De plus, les frais financiers sont prévus pour
3 l'ensemble du projet, et cessent lors de la mise en service d'un projet.

4
5 **Demandes :**

6 **16.1** Veuillez préciser la règle applicable pour les mises en exploitation
7 « partielles » versus « finales ».

8 **R16.1 Une mise en exploitation partielle a lieu lorsque des unités de**
9 **propriété sont utilisées, productives et qu'elles permettent de**
10 **générer des revenus.**

11 **Les mises en exploitation partielles sont le résultat d'un**
12 **processus documenté et conforme aux encadrements de**
13 **l'entreprise. Elles doivent être supportées par un certificat de**
14 **mise en exploitation approuvé conformément au Répertoire**
15 **des pouvoirs de décision. Il y a un arrêt d'imputation des frais**
16 **financiers sur les coûts ayant fait l'objet d'un transfert aux**
17 **immobilisations en exploitation et le calcul de l'amortissement**
18 **début le mois suivant.**

19 **Le cas échéant, des frais financiers continuent d'être imputés**
20 **sur les travaux qui ne sont pas mis en exploitation.**

21 **16.2** La Régie note que les 5 lignes qui sont mentionnées à la référence (ii)
22 représentent un travail de « Renforcement mécanique et isolation du câble de
23 garde ». Ceci est conforme à la description de ces installations à la référence
24 (iii). De plus, 3 des 5 lignes ont un statut de mise en exploitation « partielle ».
25 Veuillez détailler en quoi consiste cette mise en exploitation, exactement.

26 **R16.2 Les mises en exploitation partielles du projet Déglaceur Lévis**
27 **consistent au renforcement de pylônes pour les lignes Lévis /**
28 **Bergeronnes et Appalaches / Lévis et du renforcement**
29 **mécanique de la ligne Lévis / Rivière-du-Loup.**

1 **16.3** Veuillez expliquer et justifier le fait qu'une ligne qui a un statut de mise en
2 exploitation « partielle » peut être intégrée dans la base de tarification ?

3 **R16.3 Basé sur la définition de la mise en service partielle indiquée**
4 **en réponse à la question 16.1, les lignes ayant fait l'objet d'une**
5 **mise en service partielle sont utilisées, productives et elles**
6 **permettent de générer des revenus.**

7 **Partant, elles sont utiles à l'exploitation du réseau de**
8 **transport, au sens de la *Loi sur la Régie de l'énergie*.**

9 **16.4** Veuillez préciser si le Projet du Déglaceur Lévis peut fonctionner avec 3 des 5
10 lignes qui ont un statut de mise en exploitation « partielle ».

11 **R16.4 En effet, car les travaux qui ont été exécutés sur ces trois**
12 **lignes permettent le déglaçage des conducteurs.**

13 **16.5** Veuillez préciser si une mise en service « partielle » induit une modification
14 des frais financiers prévus pour l'ensemble du projet.

15 **R16.5 Une mise en service partielle induit un arrêt d'imputation des**
16 **frais financiers sur les coûts ayant fait l'objet d'un transfert**
17 **aux immobilisations en exploitation. On continue d'imputer**
18 **des frais financiers sur les travaux qui ne sont pas mis en**
19 **exploitation. La planification des frais financiers dans un**
20 **projet tient compte de ce principe.**

21 **17. Références :** (i) Pièce B-1- HQT-7, document 1, page 30 ;
22 (ii) Rapport annuel du Transporteur au 31 décembre 2006,
23 pièce HQT-3, document 1, page 18 ;
24 (iii) Pièce B-11- HQT-14, document 1, page 43 ;
25 (iv) Dossier R-3561-2005, pièce HQT-6, document 1,
26 Annexe A, page 3.

27 **Préambule :**

28 (i) Pour le Poste Arnaud, le montant des mises en exploitation pour 2006 est de
29 31,9 M\$.

30 (ii) Les coûts réalisés au 31 décembre 2006 pour ce poste totalisent 36,1 M\$.

1 (iii) Dans sa réponse R24.2 à la Régie, le Transporteur explique que la différence
2 entre la référence (i) et (ii) correspond au montant de mises en exploitation prévues en
3 2007 (36,1 M\$ versus 31,9 M\$ = 4,2 M\$).

4 (iv) Des frais financiers sont prévus pour l'ensemble du projet jusqu'en 2006.

5 **Demandes :**

6 **17.1** Veuillez décrire la mise en service effectuée en 2006 et celle qui sera effectuée
7 en 2007, pour pouvoir juger de leur inclusion dans la base de tarification.

8 **R17.1** **Tous les nouveaux appareils ont été mis en service en 2006, à**
9 **l'exception d'un disjoncteur 315 kV qui a été mis en service en**
10 **2007. Le nouveau transformateur 700-300 kV peut être utilisé**
11 **avant la mise en service du disjoncteur 315 kV en 2007.**

12 **17.2** Selon la référence (iii), la mise en service complète devrait être en 2006 étant
13 donné que des frais financiers sont projetés jusqu'en 2006. Veuillez commenter
14 et justifier la mise en exploitation prévue en 2007 pour la différence de 4,2 M\$
15 mentionnée à la référence (iii).

16 **R17.2** **On retrouve en 2007 la mise en service du disjoncteur 315 kV**
17 **ainsi que des travaux résiduels.**

18 **Le calcul d'intérêts s'est arrêté sur la valeur de la mise en**
19 **service partielle en 2006. Les seuls intérêts imputés au projet**
20 **en 2007 proviennent des travaux demeurés en cours suite à la**
21 **mise en service partielle jusqu'à la mise en service finale.**

22 **17.3** Veuillez expliquer si le Poste Arnaud peut fonctionner de façon « partielle ».
23 Veuillez détailler ce qui a été mis en service, exactement.

24 **R17.3** **Voir réponse à la question 17.1.**

1 **Répartition des coûts**

- 2 **18. Références:** (i) Pièce B-11- HQT-14, document 1, page 91 ;
3 (ii) Pièce B-11- HQT-14, document 1, page 92.

4 **Préambule :**

5 (i) « *Le facteur d'utilisation est estimé à partir de transits antérieurs pour ces*
6 *clients* ».

7
8 (ii) Tableau Sommaire des réservations pour le service de transport de point à point à
9 long terme.

10 **Demande:**

11 **18.1** Pour chacune des conventions de point à point à long terme présentées à la
12 référence (ii), veuillez présenter l'historique du total des transits annuels
13 antérieurs depuis 2002, ou depuis le début des livraisons si ces livraisons ont
14 débuté après 2002.

15 **R18.1** **Tel qu'il appert de la pièce HQT-14, Document 1, pages 92 et**
16 **93, en réponse à la question 46.2 de la Régie, le Transporteur**
17 **ne dispose pas de mesure lui permettant de présenter pour**
18 **chacune des conventions de point à point à long terme,**
19 **l'historique du total des transits annuels antérieurs depuis**
20 **2002, ni depuis le début des livraisons si celles-ci ont débuté**
21 **après 2002.**

22 **Politique de rabais**

- 23 **19. Références :** (i) Pièce B-5- HQT-13, document 6, page 17 ;
24 (ii) Pièce B-11- HQT-14, document 1, R49.2.

25 **Préambule :**

26 La valeur maximale du transport entre deux points est théoriquement égale au
27 différentiel de prix moins les frais de transaction et les pertes de transport. Puisque le
28 Transporteur a des outils d'analyses de différentiels de prix entre les principaux
29 marchés, la Régie désirerait avoir un certain nombre d'informations importantes pour
30 la commercialisation des services de transport du Transporteur sur les interconnexions
31 avec la Nouvelle-Angleterre et avec New York.

1

2 **Demandes :**

3 **19.1** Veuillez, pour chacun des cas suivants, présenter le différentiel du prix moyen
4 horaire (\$/MWh) pour les heures hors pointe pour chacun des mois de l'année
5 2006 et des mois disponibles en 2007.

6 . Source : New York Destination : Nouvelle-Angleterre.

7 . Source : Ontario¹ Destination : New York

8 . Source : Ontario¹ Destination : Nouvelle-Angleterre

9 Lorsque le prix est plus élevé à la source qu'à la destination, veuillez utiliser
10 une valeur nulle.

11 Lorsqu'un taux de change est requis, veuillez utiliser 1 \$US= 1,00 \$CAD.

12 **R19.1 Le Transporteur ne dispose d'aucun outil d'analyse de**
13 **différentiels de prix entre marchés, ces données n'étant**
14 **aucunement requises pour l'exploitation de son réseau.**

15 **D'autre part, dans sa demande R-3549-2004 - Phase 2, le**
16 **Transporteur avait proposé à la Régie la mise en place d'une**
17 **politique de rabais établis a posteriori, basée sur les écarts de**
18 **prix entre marché d'origine et marché de destination et les**
19 **frais de transport applicables dans ces réseaux².**

20 **Dans cette même demande, le Transporteur avait indiqué ce**
21 **qui suit : « La mise en œuvre de la politique de rabais proposée, si elle**
22 **devait être acceptée par la Régie, nécessite un délai minimal de six mois**
23 **après son approbation définitive par la Régie ; ce délai permettra au**
24 **Transporteur de mettre en place les outils informatiques et les banques de**
25 **données nécessaires à son bon fonctionnement. »³**

¹ Pour les fins de l'exercice, veuillez considérer qu'une interconnexion permet d'importer de l'Ontario sans contrainte.

² Demande R-3549-2004 Phase 2, pièce HQT-2, document 5.

³ Idem, page 11 de 14.

1 **Toutefois, dans sa décision D-2006-66 concernant la demande**
2 **R-3549-2004 – Phase 2 du Transporteur, la Régie n'a pas**
3 **autorisé celui-ci à mettre en place la politique de rabais alors**
4 **proposée.⁴ Par conséquent, le Transporteur ne dispose**
5 **actuellement ni des outils d'analyse, ni des données**
6 **permettant de répondre à la présente question.**

7 **19.2** **Veillez présenter les frais de transaction (excluant le tarif du Transporteur) et**
8 **les pertes de transport applicables à chacun des cas susmentionnés.**

9 **R19.2** **Selon la conception des marchés impliqués, les informations**
10 **demandées varient selon des intervalles de temps variables (à**
11 **intervalles de 5 minutes, sur une base horaire ou**
12 **mensuellement).**

13 **Ces données, généralement disponibles sous différents**
14 **formats sur les sites Internet des réseaux voisins, sont**
15 **comprises dans des fichiers différents pour chaque paramètre**
16 **et pour différentes périodes de temps (mois, jour) et ce, pour**
17 **chacun des points d'interconnexion de ces réseaux. Elles sont**
18 **publiées soit en dollars américains, soit en dollars canadiens.**
19 **Comme cela est demandé, le Transporteur a utilisé un taux de**
20 **change de 1 \$US = 1,00 \$CA pour établir les données**
21 **suivantes.**

⁴ Décision D-2006-66, pages 25-27.

1 **Tableau 19.2.a – Données applicables au réseau d'origine en mode**
 2 **exportation pour l'année 2007 (\$/MWh)**

	New York	Ontario
Tarif de transport	2,63	4,87⁽¹⁾
Services complémentaires		
- Gestion du réseau	1,92	Inclus
- Réglage de tension	0,34	Inclus
- Réglage de fréquence	Inclus	Inclus
- Réserve tournante	0,11	Inclus
- Réserve arrêtée	Inclus	Inclus
Taux de pertes électriques	Inclus dans le prix LBMP	Inclus
Frais de congestion	Inclus dans le prix LBMP	Inclus
Coût total des éléments précédents	5,00	4,87

3 (1) Ce montant comprend une partie fixe de 2,185 \$/MWh (1,00 \$/MWh versé à Hydro One,
 4 0,815 \$/MWh pour le fonctionnement de l'IESO et 0,37 \$/MWh pour le fonctionnement de
 5 l'OPA), ainsi que des frais variables appelés « Uplift » (pertes, congestion, services
 6 complémentaires, certains calculés par intervalles de 5 minutes, d'autres
 7 mensuellement).

1 **Tableau 19.2.b – Données applicables au réseau de destination en mode**
 2 **importation pour l'année 2007 (\$/MWh)**

	New York	Nouvelle-Angleterre
Tarif de transport	0,00	10,00 (note 2)
Services complémentaires		
- Gestion du réseau	0,00	0,25
- Réglage de tension	0,00	(note 1)
- Réglage de fréquence	0,00	(note 1)
- Réserve tournante	0,00	(note 1)
- Réserve arrêtée	0,00	(note 1)
Taux de pertes électriques (%)	Inclus dans le prix LBMP	Inclus dans le prix LMP
Frais de congestion	Inclus dans le prix LBMP	Inclus dans le prix LMP
Coût total des éléments précédents	0,00	10,25

- 3 (1) Ne s'applique pas à cette transaction
 4 (2) Estimation pour un service rendu par de multiples fournisseurs

5 **19.3** Veuillez, pour chacun des cas suivants, présenter le différentiel du prix moyen
 6 horaire, net des frais de transaction (excluant le tarif du Transporteur) et des
 7 pertes de transport, (\$/MWh) pour les heures hors pointe pour chacun des mois
 8 de l'année 2006 et des mois disponibles en 2007.

9 . Source : New York Destination : Nouvelle-Angleterre.

10 . Source : Ontario Destination : New York

11 . Source : Ontario Destination : Nouvelle-Angleterre

12 Lorsque le prix à la source, augmenté des frais de transaction et des pertes, est
 13 plus élevé que le prix à la destination, veuillez utiliser une valeur nulle.

14 Lorsqu'un taux de change est requis, veuillez utiliser 1 \$US= 1,00 \$CAD.

15 **R19.3 Voir réponse à la question 19.1.**

1 **19.4** En référence à la question 19.3, veuillez présenter, dans chaque cas, le
2 différentiel moyen horaire, net des frais de transaction (excluant le tarif du
3 Transporteur) et des pertes de transport, (\$/MWh), pour les heures où le
4 différentiel est :

5 a) supérieur à 2\$/MWh (veuillez également indiquer le nombre
6 d'heures entrant dans le calcul de cette moyenne) ;

7 b) supérieur à 4\$/MWh (veuillez également indiquer le nombre
8 d'heures entrant dans le calcul de cette moyenne) ;

9 c) supérieur à 8\$/MWh (veuillez également indiquer le nombre
10 d'heures entrant dans le calcul de cette moyenne).

11 **R19.4 Voir réponse à la question 19.1.**

12 **20. Références :** (i) Pièce B-5- HQT-13, document 6, page 33 ;

13 (ii) Pièce B-5- HQT-13, document 6, pages 27.

14 **Préambule :**

15 (i) « *L'analyse des données déposées par le Transporteur sur les taux d'utilisation*
16 *mensuels de trois de ses interconnexions en 2005 indique qu'il est possible d'effectuer*
17 *des transactions additionnelles, particulièrement en périodes hors pointe. »*
18

19 (ii) « *...le Transporteur détermine une quantité en TWh par an ou en pourcentage des*
20 *capacités de transit disponibles qu'il compte vendre à l'encan...».*
21

22 Certaines propositions sont basées non pas sur des rabais, mais plutôt, sur une mise à
23 l'encan de quantités qui seraient fixées par le Transporteur. À ce stade-ci, la Régie
24 aimerait obtenir l'opinion du Transporteur sur des formules de mise à l'encan.
25

26 **Demandes :**

27 **20.1** Veuillez élaborer sur les avantages et les inconvénients d'une expérience-pilote
28 d'une durée de 6 mois qui prendrait la forme d'une mise à l'encan, à chaque
29 semaine, d'un service hebdomadaire non ferme hors pointe pour une capacité
30 restreinte comme, par exemple, 150 MW. Un prix minimum pourrait
31 s'appliquer.

32 **R20.1 Suite aux travaux effectués par le groupe de travail sur la**
33 **politique de rabais et les services complémentaires pour les**
34 **services de transport de point à point, le Transporteur a**
35 **déposé auprès de la Régie le rapport du groupe de travail,**

1 lequel a été soumis dans le cadre du présent dossier comme
2 pièce HQT-13, Document 6.

3 Dans le cadre de ce rapport, les participants au groupe de
4 travail ont reconnu qu'une politique de rabais fondée sur celle
5 incluse au tarif pro forma de la FERC, incluant des règles de
6 gestion approuvées au préalable par la Régie, était la meilleure
7 approche pour mettre à l'essai une politique de rabais.
8 Toutefois, aucun projet pilote n'a recueilli l'accord unanime
9 des participants, notamment car les données recueillies par le
10 Transporteur auprès des participants ne permettent pas de
11 démontrer qu'une telle politique de rabais optimiserait les
12 revenus des services de transport. D'autre part, aucune
13 proposition de politique de rabais basée sur un mécanisme
14 d'encan n'a été retenue par l'ensemble des participants au
15 groupe de travail.

16 Quant à l'expérience-pilote évoquée par la Régie dans la
17 présente question, le Transporteur fait remarquer que le
18 service de transport mentionné, soit un service hebdomadaire
19 non ferme applicable uniquement en période hors pointe,
20 n'existe pas. En effet, le service hebdomadaire ferme et non
21 ferme offert en vertu des *Tarifs et conditions* existe de façon
22 indissociable pendant les heures de pointe et les heures hors
23 pointe. Si un tel service de transport existait, les détenteurs de
24 la capacité limitée de 150 MW qui serait obtenue à rabais
25 obtiendraient un service de transport donné à un prix moindre
26 que celui applicable à tout détenteur de la capacité excédent le
27 seuil de 150 MW proposé.

1 puissance additionnelle à transporter des clients du
2 Distributeur raccordés directement au réseau de transport,
3 afin que l'ensemble des coûts encourus pour alimenter la
4 clientèle du Distributeur soient pris en compte dans le calcul
5 de la contribution annuelle du Distributeur. Ainsi, le
6 Transporteur assumera les coûts des postes satellites et la
7 portion des coûts des postes sources visant à alimenter
8 directement un client du Distributeur raccordé en transport
9 pour une année donnée, sans excéder la maximum autorisé
10 par la Régie.

11 **22.2** Veuillez expliquer comment serait traité le cas d'une augmentation de la
12 capacité d'un poste du réseau principal causée par une augmentation de la
13 demande de la charge locale.

14 **R22.2** **Les postes du réseau principal supportent tous les services de**
15 **transport. Néanmoins, si comme pour les postes sources, des**
16 **nouvelles charges d'un client du Distributeur raccordées sur le**
17 **réseau du Transporteur devaient être alimentées directement**
18 **par un tel poste du réseau principal, les MW associés à cette**
19 **nouvelle charge serviraient à justifier le volet croissance de ce**
20 **projet d'investissement dans ce poste du réseau principal.**

21 **23. Références :** (i) Pièce B-1- HQT-13, document 4, page 3 ;
22 (ii) Pièce HQT-13, document 5, feuille originale n° 62 ;
23 (iii) Pièce HQT-13, document 5, feuille originale n° 127.

24
25 (i) Le Transporteur justifie, comme suit, la modification qu'il propose à l'*Appendice J*
26 – *Section A des Tarifs et Conditions* :

27 « Ajout servant à préciser que le coût des équipements et des pertes électriques doit
28 être considéré pour les ajouts au réseau dans tous les cas de service de transport et de
29 raccordement de centrale. »
30

1 (ii) Il est indiqué à l'article 15.7 des *Tarifs et Conditions* que, pour les services de
2 transport de point à point, les pertes de transport sont fixées à 5,2 %.

3
4 (iii) À l'article 36.4 des *Tarifs et conditions*, il est indiqué que le Distributeur est
5 responsable de fournir en tout temps les pertes réelles associées au service qui lui est
6 fourni sur le réseau du Transporteur.

7
8 Supposons la situation où un ajout au réseau de transport est requis pour répondre à
9 une demande de service de point à point d'un client autre que le Distributeur.
10 Supposons également que la solution retenue comporte des pertes électriques plus
11 élevées qu'une autre solution concurrente.

12
13 **Demandes :**

14 **23.1** Veuillez indiquer si le coût des pertes supplémentaires est assumé par le client
15 qui demande l'ajout au réseau, par le Transporteur ou par le Distributeur.

16 **R23.1 Le différentiel de coûts des pertes entre deux**
17 **solutions possibles pour fournir un service de transport point**
18 **à point demandé est assumé par le Transporteur**
19 **conformément aux *Tarifs et conditions*.**

20 **23.2** Veuillez expliquer comment le coût du différentiel de pertes est récupéré.

21 **R23.2 Le Transporteur récupère le coût des pertes via le taux de**
22 **perdes établi aux *Tarifs et conditions*.**

23 **24. Référence :** Pièce B-11- HQT-14, document 1, page 106.

24
25 Le tableau montre la contribution du Transporteur et du Distributeur, pour l'ensemble
26 des projets reliés à l'augmentation de la charge locale.

27
28 **Demande :**

29 **24.1** Veuillez ventiler les données du tableau pour les projets de plus de 25 M\$.

1 **R24.1**

Projets + de 25 M\$ par année	Coûts	MW additionnels sur 20 ans	(b) * Allocation maximale du Transporteur en \$/kW	Écart par projet = (c) – (a)
	(a) (M\$)	(b) MW	(c) (M\$)	(d) (M\$)
Année 2006				
Poste Arnaud (Alouette – Phase II)	37,5	500	280,0	242,5
Année 2007 : aucun projet de plus de 25 M\$				
Année 2008				
Poste Laurent 25 kV et Poste Saraguay	38,4	89	50,7	12,3
St-Lin	48,3	67	38,2	-10,1
Wemindji	43,0	4	2,3	-40,7

2 **25. Référence :** Pièce C-4.2– EBMI, pages 13 à 16.

3

4 L'intervenant demande de préciser ou de modifier le libellé de l'*Annexe 4 des Tarifs et*
 5 *conditions* (Service de compensation d'écart de réception). Il est d'avis que le service
 6 devrait s'appliquer même quand l'écart de réception est le résultat d'une intervention
 7 du Transporteur pour des raisons de fiabilité ou d'urgence.

8

9 **Demande :**

10 **25.1** Dans une situation comme celle décrite à la référence, veuillez préciser dans
 11 quel délai le Transporteur avise le client du service de transport de réduire sa
 12 livraison.

13 **R25.1** **Dans une telle situation, le Transporteur avise normalement le**
 14 **client du service de transport dans un délai de 5 minutes.**