

Besoins et revenus des services de transport

Table des matières

1	Besoins des services de transport.....	5
1.1	Besoins de la charge locale	5
1.2	Besoins du service de transport en réseau intégré	6
1.3	Besoins des services de transport de point à point	6
1.3.1	Besoins du service de transport de point à point à long terme	6
1.3.2	Besoins des services de transport de point à point à court terme	7
1.4	Besoins des services de transport à la pointe	8
1.5	Taux de pertes de transport	9
2	Revenus des services de transport.....	10
3	Compte d'écart des revenus des services de transport de point à point	11

Liste des tableaux

Tableau 1	Besoins des services de transport	5
Tableau 2	Pointes coïncidentes à la pointe du réseau de transport pour l'année 2011 (MW)	8
Tableau 3	Pointes coïncidentes à la pointe du réseau de transport pour l'année 2012 (MW)	9
Tableau 4	Taux de pertes de transport pour l'année 2013	9
Tableau 5	Taux de pertes de transport pour l'année 2014	10
Tableau 6	Revenus des services de transport (M\$)	10
Tableau 7	Solde du compte d'écart (M\$)	12

1 Besoins des services de transport

- 1 Le tableau suivant présente les besoins réels de transport pour les années 2011 et 2012, la
 2 prévision des besoins pour l'année 2012 telle qu'approuvée par la Régie dans sa décision
 3 D-2012-059, ainsi que la prévision des besoins pour les années 2013 et 2014, incluant les
 4 pertes de transport.

**Tableau 1
 Besoins des services de transport**

	2011 Réal	2012 Prévision D-2012-059	2012 Réal	2013 Prévision	2014 Prévision
Charge locale					
Pointe coïncidente	37 384 MW	sans objet	35 035 MW	38 385 MW**	sans objet
Pointe normalisée *	36 709 MW	sans objet	36 926 MW	37 176 MW**	sans objet
Prévision	s.o.	36 710 MW	s.o.	37 134 MW	37 043 MW
Point à point annuel ferme	5 034 MW	5 034 MW	4 718 MW	4 683 MW	4 675 MW
Producteur	4 448 MW	4 448 MW	4 132 MW	4 136 MW	4 140 MW
Distributeur	0 MW	0 MW	0 MW	0 MW	0 MW
Autres	586 MW	586 MW	586 MW	548 MW	535 MW
Point à point mensuel ferme et non ferme	0 MW	0 MW	0 MW	51 MW	0 MW
Producteur	0 MW	0 MW	0 MW	0 MW	0 MW
Distributeur	0 MW	0 MW	0 MW	0 MW	0 MW
Autres	0 MW	0 MW	0 MW	51 MW	0 MW
Point à point hebdomadaire ferme et non ferme	0 MW	0 MW	79 MW	505 MW	0 MW
Producteur	0 MW	0 MW	67 MW	0 MW	0 MW
Distributeur	0 MW	0 MW	0 MW	0 MW	0 MW
Autres	0 MW	0 MW	12 MW	505 MW	0 MW
Point à point quotidien ferme	593 MW	0 MW	1 983 MW	314 MW	0 MW
Producteur	246 MW	0 MW	1 850 MW	0 MW	0 MW
Distributeur	348 MW	0 MW	0 MW	0 MW	0 MW
Autres	0 MW	0 MW	133 MW	314 MW	0 MW
Point à point quotidien non ferme	2 166 MW	0 MW	312 MW	1 205 MW	0 MW
Producteur	0 MW	0 MW	0 MW	0 MW	0 MW
Distributeur	0 MW	0 MW	0 MW	0 MW	0 MW
Autres	2 166 MW	0 MW	312 MW	1 205 MW	0 MW
Point à point horaire non ferme	0,9 x 10⁶ MW	0,9 x 10⁶ MW	2,2 x 10⁶ MW	2,6 x 10⁶ MW	2,9 x 10⁶ MW
Producteur	0,6 x 10 ⁶ MW	0,5 x 10 ⁶ MW	1,9 x 10 ⁶ MW	2,1 x 10 ⁶ MW	2,1 x 10 ⁶ MW
Distributeur	0,0 x 10 ⁶ MW	0,0 x 10 ⁶ MW	0,1 x 10 ⁶ MW	0,0 x 10 ⁶ MW	0,0 x 10 ⁶ MW
Autres	0,3 x 10 ⁶ MW	0,4 x 10 ⁶ MW	0,1 x 10 ⁶ MW	0,5 x 10 ⁶ MW	0,7 x 10 ⁶ MW

* Pointe normalisée pour les conditions climatiques

** Estimation préliminaire pour la pointe de janvier 2013

1.1 Besoins de la charge locale

- 5 La charge locale est constituée de l'ensemble des besoins de transport des clients
 6 du Distributeur, à l'exclusion des clients des réseaux autonomes.
- 7 La prévision des besoins de transport pour la charge locale est de 37 134 MW pour l'année
 8 2013, et de 37 043 MW pour l'année 2014.
- 9 La prévision des besoins en énergie est de 186 173 GWh pour l'année 2013 et de
 10 183 623 GWh pour l'année 2014.

1.2 Besoins du service de transport en réseau intégré

1 Pour les années 2013 et 2014, le Transporteur ne prévoit pas de besoins de transport pour
2 le service de transport en réseau intégré, car aucun client ne souscrit à ce service.

1.3 Besoins des services de transport de point à point

3 Le Transporteur rappelle que la prévision de besoins des services de transport de point à
4 point demeure sujette à des aléas qui échappent au contrôle du Transporteur. Cependant,
5 le compte d'écart des revenus des services de transport de point à point permet d'en
6 neutraliser l'effet sur les tarifs.

1.3.1 Besoins du service de transport de point à point à long terme

7 La prévision des besoins de transport pour le service de transport de point à point à long
8 terme est de 4 683 MW pour l'année 2013, et de 4 675 MW pour l'année 2014.

9 La prévision des besoins en énergie est de 32 670 GWh pour l'année 2013 et de
10 32 594 GWh pour l'année 2014.

11 La prévision pour l'année 2013 tient compte des réservations à long terme suivantes,
12 incluant les pertes de transport.

- 13 • Prévision des besoins du Producteur de 4 136 MW pour l'année 2013 :
 - 14 ◦ 1 319 MW concernant la réservation d'une durée de 50 ans pour livraison à ON.
 - 15 ◦ 1 266 MW concernant la réservation d'une durée de 35 ans pour livraison
 - 16 ◦ 1 266 MW concernant la réservation d'une durée de 35 ans pour livraison à NE.
 - 17 ◦ 237 MW concernant la réservation s'appliquant jusqu'en octobre 2022 pour
 - 18 ◦ 237 MW concernant la réservation s'appliquant jusqu'en octobre 2022 pour
 - 19 ◦ 237 MW concernant la réservation s'appliquant jusqu'en octobre 2022 pour
 - 20 ◦ 47 MW concernant la réservation s'appliquant jusqu'en décembre 2019 pour
 - 21 ◦ 47 MW concernant la réservation s'appliquant jusqu'en décembre 2019 pour
 - 22 ◦ 47 MW concernant la réservation s'appliquant jusqu'en décembre 2019 pour
 - 23 ◦ 47 MW concernant la réservation s'appliquant jusqu'en décembre 2019 pour
 - 24 ◦ 47 MW concernant la réservation s'appliquant jusqu'en décembre 2019 pour
 - 25 ◦ 47 MW concernant la réservation s'appliquant jusqu'en décembre 2019 pour
 - 26 ◦ 47 MW concernant la réservation s'appliquant jusqu'en décembre 2019 pour
 - 27 ◦ 47 MW concernant la réservation s'appliquant jusqu'en décembre 2019 pour
 - 28 ◦ 47 MW concernant la réservation s'appliquant jusqu'en décembre 2019 pour
 - 29 ◦ 47 MW concernant la réservation s'appliquant jusqu'en décembre 2019 pour
- Prévision des besoins des autres clients de 548 MW pour l'année 2013 :
 - 284 MW concernant la réservation de 69 MW s'appliquant jusqu'en mars 2013
 - qui a été renouvelée à 17 MW d'avril 2013 jusqu'en mars 2018, la réservation
 - de 43 MW s'appliquant jusqu'en mars 2018, et la réservation de 106 MW
 - s'appliquant jusqu'en octobre 2017 ainsi que la réservation de 106 MW
 - s'appliquant jusqu'en octobre 2018, pour livraison à NE.
 - 264 MW concernant les réservations de 106 MW, 53 MW, 53 MW et 53 MW
 - s'appliquant jusqu'en mars 2024, pour livraison à MASS.

1 La prévision pour l'année 2014 tient compte des réservations à long terme suivantes,
2 incluant les pertes de transport.

- 3 • Prévision des besoins du Producteur de 4 140 MW pour l'année 2014 :
 - 4 ◦ 1 320 MW concernant la réservation d'une durée de 50 ans pour livraison à ON.
 - 5 ◦ 1 267 MW concernant la réservation d'une durée de 35 ans pour livraison
6 à MASS.
 - 7 ◦ 1 267 MW concernant la réservation d'une durée de 35 ans pour livraison à NE.
 - 8 ◦ 238 MW concernant la réservation s'appliquant jusqu'en octobre 2022 pour
9 livraison à HIGH.
 - 10 ◦ 48 MW concernant la réservation s'appliquant jusqu'en décembre 2019 pour
11 livraison à CORN.
- 12 • Prévision des besoins des autres clients de 535 MW pour l'année 2014 :
 - 13 ◦ 271 MW concernant les réservations de 17 MW et de 43 MW s'appliquant
14 jusqu'en mars 2018, la réservation de 106 MW s'appliquant jusqu'en
15 octobre 2017 ainsi que la réservation de 106 MW s'appliquant jusqu'en
16 octobre 2018, pour livraison à NE.
 - 17 ◦ 264 MW concernant les réservations de 106 MW, 53 MW, 53 MW et 53 MW
18 s'appliquant jusqu'en mars 2024, pour livraison à MASS.

1.3.2 Besoins des services de transport de point à point à court terme

19 Pour l'année 2013, le Transporteur effectue une mise à jour de la prévision des besoins des
20 services de transport de point à point à court terme en fonction des réservations effectuées
21 pour les quatre premiers mois de l'année et d'une anticipation de celles à venir au cours des
22 huit derniers mois. La prévision des besoins en énergie est de 2,8 TWh pour l'année 2013.

23 En ce qui concerne l'année 2014, le Transporteur précise, tel que demandé par la Régie
24 dans la décision D-2011-039, qu'il anticipe que les besoins des services de transport de
25 point à point à court terme surviendraient dans le cadre du service horaire à un niveau de
26 réservation équivalent à l'année 2013, plus l'équivalent horaire des autres services à court
27 terme pour l'année 2013 ainsi qu'une activité accrue des réservations horaires suite à la
28 diminution de réservation à long terme. La prévision des besoins en énergie est de 2,9 TWh
29 pour l'année 2014.

30 Tel que demandé par la Régie dans la décision D-2012-059, le Transporteur explique les
31 écarts entre la prévision des besoins des services de transport projetés et les besoins des
32 services de transport réels. En ce qui concerne les besoins réels des services de transport
33 de point à point annuel ferme pour l'année 2012 de 4 718 MW, il y a un écart de 316 MW
34 avec la prévision des besoins des services de transport de point à point annuel ferme de

1 5 034 MW retenue dans la décision D-2012-059. Cet écart est expliqué par la baisse des
 2 besoins réels provenant du Producteur pour les services de transport de point à point à long
 3 terme, compte tenu principalement de la non-concrétisation de renouvellements anticipés.
 4 Par ailleurs, ceci s'est traduit en une hausse de la prévision des besoins en services de
 5 transport de point à point à court terme.

1.4 Besoins des services de transport à la pointe

6 Les pointes mensuelles coïncidentes à la pointe du réseau pour l'année 2011 et 2012,
 7 incluant les pertes de transport, sont présentées aux tableaux 2 et 3 suivants. Ces
 8 informations ont été déposées à la Régie dans le cadre du Rapport annuel 2011 et du
 9 Rapport annuel 2012 du Transporteur.

**Tableau 2
 Pointes coïncidentes à la pointe du réseau de transport pour l'année 2011 (MW)**

Année 2011	Charge locale		Réseau intégré ⁽¹⁾		Point à point		Réseau de transport		Date et heure	
	Réel	Normalisé	Réel	Normalisé	Réel	Normalisé	Réel	Normalisé ⁽²⁾		
Janvier	37 384	36 709	0	0	2 463	n/a	39 847	39 172	2011-01-24	8h00
Février	33 981	35 149	0	0	3 951	n/a	37 932	39 100	2011-02-02	18h00
Mars	32 191	32 451	0	0	3 569	n/a	35 760	36 020	2011-03-04	8h00
Avril	25 790	27 135	0	0	4 515	n/a	30 305	31 650	2011-04-04	18h00
Mai	22 841	22 212	0	0	4 738	n/a	27 579	26 950	2011-05-05	21h00
Juin	19 808	20 259	0	0	6 366	n/a	26 174	26 625	2011-06-08	15h00
Juillet	20 689	20 715	0	0	6 475	n/a	27 164	27 190	2011-07-21	16h00
Août	19 472	20 424	0	0	6 126	n/a	25 598	26 550	2011-08-18	15h00
Septembre	19 286	20 587	0	0	5 717	n/a	25 003	26 304	2011-09-02	17h00
Octobre	23 926	23 929	0	0	4 190	n/a	28 116	28 119	2011-10-28	8h00
Novembre	27 702	28 938	0	0	3 505	n/a	31 207	32 443	2011-11-23	18h00
Décembre	32 310	33 712	0	0	4 521	n/a	36 831	38 233	2011-12-29	18h00

* Hydro-Québec TransÉnergie n'a aucun client pour le service en réseau intégré.

** La pointe normalisée du réseau de transport est établie en additionnant la pointe normalisée de la charge locale avec la pointe réelle des services de point à point.

Tableau 3
Pointes coïncidentes à la pointe du réseau de transport pour l'année 2012 (MW)

Année 2012	Charge locale		Réseau intégré ⁽¹⁾		Point à point		Réseau de transport		Date et heure	
	Réel	Normalisé	Réel	Normalisé	Réel	Normalisé	Réel	Normalisé ⁽²⁾		
Janvier	35 035	36 926	0	0	3 413	n/a	38 448	40 339	2012-01-16	8h00
Février	31 794	34 945	0	0	4 519	n/a	36 313	39 464	2012-02-14	8h00
Mars	30 747	31 893	0	0	4 624	n/a	35 371	36 517	2012-03-05	19h00
Avril	23 384	26 099	0	0	6 045	n/a	29 429	32 144	2012-04-23	21h00
Mai	20 961	22 034	0	0	4 569	n/a	25 530	26 603	2012-05-01	21h00
Juin	20 101	20 640	0	0	6 042	n/a	26 143	26 682	2012-06-29	18h00
Juillet	20 693	20 884	0	0	6 707	n/a	27 400	27 591	2012-07-16	18h00
Août	19 986	20 875	0	0	6 447	n/a	26 433	27 322	2012-08-02	17h00
Septembre	20 260	20 628	0	0	5 659	n/a	25 919	26 287	2012-09-06	18h00
Octobre	22 172	24 408	0	0	5 095	n/a	27 267	29 503	2012-10-12	20h00
Novembre	31 743	28 894	0	0	2 200	n/a	33 943	31 094	2012-11-30	8h00
Décembre	30 723	34 485	0	0	5 306	n/a	36 029	39 791	2012-12-26	18h00

* Hydro-Québec TransÉnergie n'a aucun client pour le service en réseau intégré.

** La pointe normalisée du réseau de transport est établie en additionnant la pointe normalisée de la charge locale avec la pointe réelle des services de point à point.

1.5 Taux de pertes de transport

- 1 Conformément à la décision D-2009-015, le taux de pertes de transport est établi à partir de
- 2 la moyenne des trois dernières années des pertes réelles calculées à deux décimales, en
- 3 arrondissant le résultat à une décimale. Ainsi, le taux de pertes de transport est de 5,5 %
- 4 pour l'année 2013, et de 5,6 % pour l'année 2014, tel qu'il appert des tableaux 4 et 5.

Tableau 4
Taux de pertes de transport pour l'année 2013

Année	Taux de pertes
2009	5,40 %
2010	5,47 %
2011	5,57 %
Taux moyen	5,5 %

**Tableau 5
Taux de pertes de transport pour l'année 2014**

Année	Taux de pertes
2010	5,47 %
2011	5,57 %
2012	5,68 %
Taux moyen	5,6 %

2 Revenus des services de transport

- 1 Les revenus des services de transport ainsi que les montants concernant le cavalier sont
- 2 présentés au tableau suivant.

**Tableau 6
Revenus des services de transport (M\$)**

Services de transport	2011 Réal	2012 Réal	2013 Prévision	2014 Prévision
Revenus	3 017,7	2 980,2	2 924,7	3 052,9
Charge locale	2 644,6	2 624,4	2 577,5	2 689,7
Point à point	373,1	355,8	347,2	363,2
Producteur	327,4	311,7	303,8	318,1
Distributeur	0,5	1,0	0,0	0,0
Autres	45,2	43,1	43,5	45,1
Point à point à long terme	364,7	337,3	325,1	339,4
Producteur	322,2	295,4	287,1	300,6
Distributeur	0,0	0,0	0,0	0,0
Autres	42,5	41,9	38,0	38,9
Point à point à court terme	8,4	18,5	22,2	23,7
Producteur	5,2	16,3	16,7	17,5
Distributeur	0,5	1,0	0,0	0,0
Autres	2,7	1,3	5,5	6,2
Cavalier	-54,0	-10,8	10,0	0,0
Charge locale	-47,5	-9,5	8,9	0,0
Point à point à long terme	-6,5	-1,2	1,1	0,0
Producteur	-5,8	-1,1	1,0	0,0
Distributeur	0,0	0,0	0,0	0,0
Autres	-0,8	-0,2	0,1	0,0

1 Tel que demandé par la Régie dans la décision D-2011-059, le Transporteur explique les
2 écarts entre les revenus des services de transport projetés et les revenus des services de
3 transport réels. En ce qui concerne les revenus des services de transport de point à point
4 réels pour l'année 2012 de 355,8 M\$, il y a un écart de 11,3 M\$ avec les revenus des
5 services de transport de point à point de 367,1 M\$ retenus dans les décisions D-2012-059
6 et D-2012-066. Cet écart est expliqué principalement par les revenus réels provenant du
7 Producteur pour les services de transport de point à point à long terme de 22,6 M\$
8 inférieurs à la prévision, compte tenu de la non-concrétisation de renouvellements anticipés.
9 Par ailleurs, les revenus des services de transport de point à point à court terme ont été
10 supérieurs de 11,3 M\$.

3 Compte d'écart des revenus des services de transport de point à point

11 La création du compte d'écart des services de transport de point à point a été ordonnée par
12 la Régie dans sa décision D-2007-08 et les modalités de disposition de ce compte ont été
13 déterminées dans la décision D-2008-019.

14 Le solde projeté du compte d'écart des revenus des services de transport de point à point,
15 est présenté au tableau suivant. Ce montant est reflété à la pièce HQT-12, Document 1, aux
16 fins de l'établissement du cavalier pour l'année 2013.

Tableau 7
Solde du compte d'écart (M\$)

Année 2011	
Prévision	364,8
Prévision révisée	372,2
Écart : prévision - prévision révisée <i>(montant considéré pour le cavalier 2012)</i>	-7,4
Réel	373,1
Écart : prévision révisée - réel	-0,8
Total 2011	-0,8
Année 2012	
Prévision	367,1
Réel	355,8
Écart : prévision - réel	11,3
Écart : montant considéré pour le cavalier 2012 - montant réel pour le cavalier 2012	-0,1
Intérêt*	-0,4
Total 2012 : écarts + intérêt	10,7
Solde projeté** : total 2011 + total 2012	9,9
<i>(montant à considérer pour le cavalier 2013)</i>	

* Solde du compte d'écart au 31 décembre 2011 portant intérêt au coût moyen pondéré du capital 2012

** Solde positif du compte d'écart donnant lieu à un cavalier portant un signe positif qui sera appliqué en augmentation des tarifs des services à long terme