

**Réponses du Transporteur  
à la demande de renseignements numéro 1  
de l'Association coopérative d'économie  
familiale de l'Outaouais  
(« ACEFO »)**



1 **DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE L'ACEF DE L'OUTAOUAIS**

2  
3 **DEMANDE DU TRANSPORTEUR DE MODIFICATION DES TARIFS ET**  
4 **CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT POUR L'ANNEE**  
5 **TEMOIN 2015**

---

6  
7  
8  
9 **1. Référence :** B-0009 ou HQT-3, document 2, pages 7 et 8;

10 **Préambule :**

11 À la page 7 de la référence, la Transporteur présente un tableau montrant le nombre de  
12 pannes et interruptions planifiées et un tableau montrant la durée moyenne des  
13 pannes et interruptions planifiées.

14 Le tableau suivant présente la durée totale des interruptions pour chacune des années  
15 2009 à 2013, ainsi que l'IC-TRANSPORT fourni par le Transporteur à la page 8 de la  
16 même référence.

17

	Durée totale d'interruption en minutes				
	2009	2010	2011	2012	2013
Nombre	1111	882	943	890	1148
Durée moyenne	168	70	109	55	126
<b>Durée totale</b>	<b>186 648</b>	<b>61 740</b>	<b>102 787</b>	<b>48 950</b>	<b>144 648</b>
IC-TRANSPORT	0,57	0,32	0,47	0,39	0,7

18  
19 L'IC-TRANSPORT y est défini comme étant la mesure de *la durée moyenne, en*  
20 *heures, d'interruption de service par client compte tenu des pannes et des interruptions*  
21 *programmées sur le réseau de transport.*

22 L'ACEFO constate que la durée totale des interruptions la plus élevée est en 2009, mais  
23 que l'IC le plus élevé est en 2013. De même, la durée totale la plus faible est en 2012  
24 alors que l'IC le plus faible est en 2010.

1 **Demandes :**

2 **1.1** Pour chacune des années 2009 à 2013, veuillez fournir le nombre de  
3 clients du transporteur qui est utilisé pour le calcul de l'IC-TRANSPORT.

4 **R1.1**

5 **Le tableau suivant présente le nombre de clients utilisé dans le calcul de**  
6 **l'IC-Transport.**

7 **Tableau R1.1**  
8 **Clients desservis moyen par année**

2009	2010	2011	2012	2013
3 904 754	3 953 040	4 013 890	4 061 443	4 089 721

9

10 **1.2** Veuillez indiquer s'il y a une relation entre la durée totale des interruptions et  
11 l'IC-TRANSPORT.

12 **R1.2**

13 **La relation entre la durée totale des interruptions et l'IC-Transport ne peut**  
14 **s'effectuer, car la durée totale des interruptions ne tient pas compte du**  
15 **nombre de clients affectés.**

16 **1.3** Si oui, veuillez expliquer le constat mentionné en préambule.

17 **R1.3**

18 **Voir la réponse à la question 1.2.**

19

20 **1.4** Si non, veuillez expliquer le fait qu'il n'y ait pas de relation.

21 **R1.4**

22 **Voir la réponse à la question 1.2.**

23 **2. Références :** (i) B-0009 ou HQT-3, document 2, page 12;  
24 (ii) B-0023 ou HQT-9, document 1, page 29;

25 **Préambule :**

26 À la référence (i), le Transporteur mentionne :  
27 *Le résultat obtenu en 2013 permet d'observer une légère hausse du ratio par rapport à*  
28 *celui de 2012 due aux nouvelles mises en service d'équipements et MW installés associés*  
29 *à celles-ci.*

30 La référence (ii) présente un tableau montrant un sommaire des mises en service par  
31 catégorie. Les catégories sont Maintien des actifs, Maintien et amélioration de la  
32 qualité, Respect des exigences et Croissance des besoins.

1 **Demande :**

2 **2.1** La référence (i) mentionne « MW installés associés à celles-ci ». Veuillez préciser  
3 si les *nouvelles mises en services* mentionnées à la référence (i) comprennent  
4 uniquement celles de la catégorie « Croissance des besoins ». Veuillez expliquer  
5 votre réponse.

6 **R2.1**

7 **Les nouvelles mises en service mentionnées à la référence (i) ne**  
8 **comprennent pas uniquement les mises en service de la catégorie**  
9 **« Croissance des besoins ». Elles comprennent l'ensemble des actifs inclus à**  
10 **la base de tarification.**

11 **3. Référence :** B-0009 ou HQT-3, document 2, pages 12 et 26;

12 ***Préambule :***

13 Selon notre compréhension, les valeurs du tableau 8 de la référence sont obtenues en  
14 utilisant les valeurs Coût des immobilisations nettes et Capacité du réseau de transport  
15 du tableau A1-2 de la page 26 de la référence.

16 **Demandes :**

17 **3.1** Veuillez préciser si l'augmentation de la Capacité du réseau de transport de  
18 999 MW entre 2009 et 2013 (43339 - 42340) correspond aux MW associés aux  
19 nouvelles mises en service sur la même période.

20 **R3.1**

21 **Plusieurs projets ont contribué à la hausse de la capacité du réseau de**  
22 **transport entre 2009 et 2013. Toutefois, le retrait de centrales, par exemple, a**  
23 **eu l'effet d'atténuer cette augmentation. La capacité du réseau de transport**  
24 **varie notamment en fonction des ressources intégrées de façon ferme sur le**  
25 **réseau de transport et d'une réserve.**

26 **3.2** Si oui, veuillez identifier les MW associés à chacune des nouvelles mises en service.

27 **R3.2**

28 **Cette question dépasse le cadre du présent dossier.**

29 **3.3** Si non, veuillez indiquer comment est définie l'augmentation de la capacité du  
30 réseau de transport.

31 **R3.3**

32 **Voir la réponse à la question 3.1.**

33 **4. Références :** (i) B-0009 ou HQT-3, document 2, page 26;  
34 (ii) Pièce HQT-9, document 1 des dossiers R-3706-2009, R-3738-  
35 2010, R- 3777-2011, R-3823-2012, R-3903-2014;

1     **Préambule :**

2     La référence (i) présente la Capacité du réseau de transport.

3     Le document HQT-9, document 1 de la référence (ii) présente la capacité de transport  
4     prévue à la pointe pour chacune des années indiquée au tableau. Cette capacité est  
5     déterminée par la simulation d'un scénario de forte demande survenant dans les  
6     conditions d'exploitation à la pointe.

7     Le tableau ci-dessous présente la capacité du réseau pour chacune des années 2009 à 2013.

8     On peut constater que, pour chacune des années, la capacité de transport de la  
9     référence (i) est supérieure à celle de la référence (ii).

10

	Capacité du réseau de transport				
	2009	2010	2011	2012	2013
Référence (i)	42 340	42 391	42 970	43 048	43 339
Référence (ii)	40 247	41 714	42 196	42 496	42 163

11     **Demandes :**

12     **4.1**    Veuillez expliquer pourquoi la valeur de la capacité du réseau de la  
13     référence (i) est supérieure à celle de la référence (ii).

14     **R4.1**

15     **La capacité de la référence (ii) représente la capacité de transport prévue à la**  
16     **prochaine période de pointe hivernale. Celle-ci varie en fonction des**  
17     **conditions d'exploitation réelles du réseau et peut diminuer lorsque certains**  
18     **équipements sont indisponibles. La capacité de transport prévue à la pointe a**  
19     **donc une signification différente de la capacité du réseau de transport citée**  
20     **en référence (i).**

21     **4.2**    Veuillez justifier l'utilisation des valeurs de la référence (i) pour le calcul de  
22     l'évolution du coût des immobilisations.

23     **R4.2**

24     **Dans la décision D-2008-019<sup>1</sup>, la Régie considère approprié d'utiliser pour**  
25     **l'indicateur « Coût des immobilisations nettes en fonction de la capacité du**  
26     **réseau de transport » la capacité du réseau de transport (anciennement**  
27     **nommée capacité de transport planifiée).**

28     **Depuis, le Transporteur présente l'indicateur en utilisant la capacité du**  
29     **réseau de transport, soit celle indiquée à la référence (i).**

---

<sup>1</sup> Décision D-2008-019 (dossier R-3640-2007), p. 12.

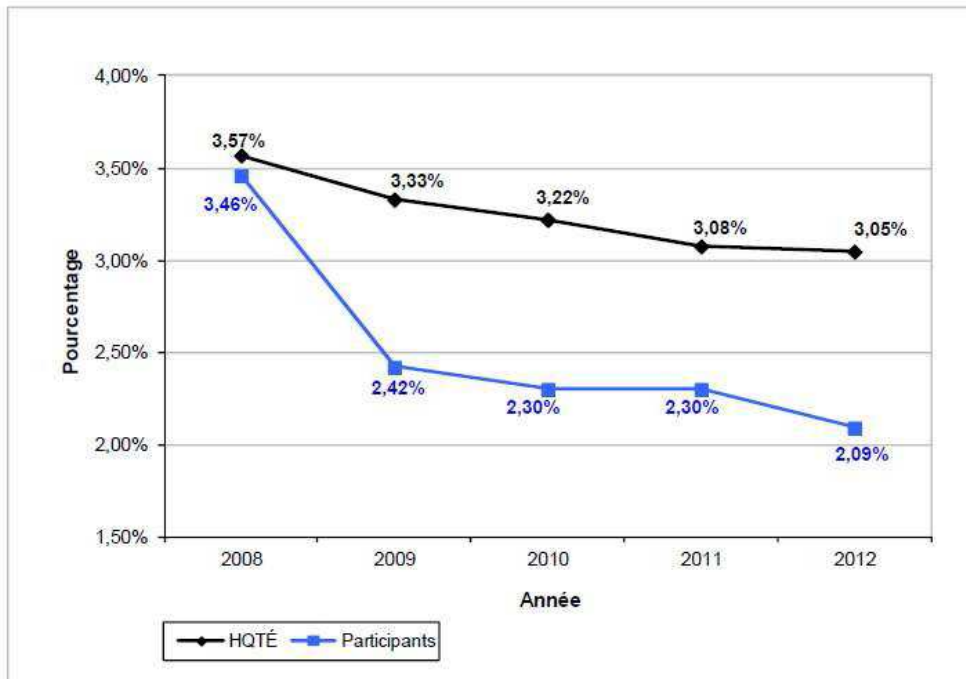
1 **5. Référence :** B-0010 ou HQT-3, document 3, pages 11 et 12;

2 **Préambule :**

3 La figure 8, présentée à la page 11 de la référence et reproduite ci-dessous, illustre les  
4 dépenses en exploitation et maintenance des postes par la valeur de l'actif pour HQT  
5 et pour les Participants au balisage.

6 On peut constater que la performance du Transporteur était comparable à celle des  
7 Participants en 2008, mais qu'elle est devenue nettement moins bonne que celle des  
8 Participants à partir l'année 2009. On peut constater une diminution importante du  
9 ratio des Participants à partir de l'année 2009.

**Figure 8**  
**Dépenses en exploitation et maintenance par la valeur de l'actif –**  
**Contribution des postes**



10

11 À la page 12 de la même référence, le Transporteur explique ainsi sa moins bonne  
12 performance :

13 *La figure 8 permet de constater une légère diminution du ratio des*  
14 *dépenses en exploitation et maintenance du Transporteur par rapport*  
15 *à la valeur de l'actif postes, passant de 3,08 % en 2011 à 3,05 %*  
16 *en 2012. Le ratio obtenu par le Transporteur est néanmoins plus*  
17 *élevé que celui obtenu par les participants qui a connu une tendance*  
18 *similaire passant de 2,30 % en 2011 à 2,09 % en 2012.*

1            *La valeur plus élevée du ratio du Transporteur s'explique par la*  
2            *grande étendue de son réseau, par les distances qui séparent les*  
3            *centres de production des centres de consommation et par la*  
4            *nécessité d'utiliser des équipements pouvant tolérer les conditions*  
5            *nordiques extrêmes propres au Québec.*

6            *La conception de ce vaste réseau de transport implique l'utilisation*  
7            *de nombreux paliers de conversion de tension, ce qui augmente le*  
8            *nombre d'équipements, la complexité des infrastructures et les*  
9            *difficultés reliées à l'exploitation et à la maintenance des installations.*  
10           *De plus, le transport d'électricité sur de très longues distances*  
11           *nécessite des équipements de compensation et des automatismes*  
12           *spéciaux destinés à assurer la fiabilité. De tels équipements sont peu*  
13           *utilisés sur la plupart des réseaux des participants aux balisages.*  
14           *Ainsi, les résultats de ces balisages doivent être interprétés en*  
15           *conséquence.*

16           Selon notre compréhension, l'explication du Transporteur basée sur la grande étendue et la  
17           conception de son réseau devait s'appliquer aussi en 2008, année où le ratio de HQT était  
18           semblable à celui des Participants.

19           **Demands :**

20           **5.1**    Veuillez indiquer si le réseau du Transporteur de l'année 2009 est  
21                      substantiellement différent de celui de l'année 2008. Veuillez expliquer votre  
22                      réponse.

23           **R5.1**

24                      **Chaque année, le Transporteur répare, renouvelle, construit et démantèle des**  
25                      **actifs, afin de maintenir son réseau de transport.**

26           **5.2**    Veuillez expliquer la dégradation du ratio du Transporteur par rapport à  
27                      celui des Participants à partir de l'année 2009.

28           **R5.2**

29                      **Les résultats du Transporteur n'ont pas connu de dégradation. En effet, les**  
30                      **résultats de l'indicateur « Dépenses en exploitation et maintenance par**  
31                      **rapport à la valeur de l'actif postes » du Transporteur suivent la même**  
32                      **tendance depuis 2008, soit une diminution des dépenses en exploitation et**  
33                      **maintenance par la valeur de l'actif. Cela est principalement dû à**  
34                      **l'augmentation de la valeur des actifs des postes. Le Transporteur note que**  
35                      **les résultats du panel suivent cette même tendance depuis 2009.**

1 **5.3** Veuillez indiquer si les participants au balisage à partir de l'année 2009 sont les  
2 mêmes que ceux de l'année 2008.

3 **R5.3**

4 **Voir l'annexe 1, intitulée Participants au balisage T&D de PA Consulting, de la**  
5 **pièce HQT-3, Document 3.**

6 **Le Transporteur souligne qu'en 2008, il y avait 16 participants, alors qu'en**  
7 **2009, ils étaient 14 à composer le panel. Parmi ces participants, 10 ont**  
8 **participé aux balisages des années 2008 et 2009.**

9 **6. Référence :** R-3823-2012, C-HQT-0104, HQT-14, document 1.3, pages 23;

10 **Préambule :**

11 À la référence, la Régie a demandé au Transporteur de ventiler les montants de mises en  
12 service de la catégorie « Générant des revenus additionnels » entre les sous-catégories :

- 13 - croissance des besoins de transport pour la charge locale;
- 14 - croissance des besoins de transport pour les clients de point à point.

15 À la même référence, le Transporteur a fourni l'information suivante :

**Tableau R10.1**  
**Mise en service prévues à l'horizon 2023 (M\$)**

Croissance des besoins	Réel		Budget	Planifié										
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
Charge locale	344,6	364,7	548,0	504,9	97,6	382,9	-24,0	1 662,6	278,2	142,1	127,6	215,3	256,3	
Client point à point	65,3	8,3	161,9	822,6	69,7	-33,0	1 039,5	5,9	407,1	-600,9	39,1	0,1	0,0	
Total	409,9	373,0	709,9	1 327,5	167,3	329,9	1 015,5	1 668,5	685,3	-458,7	166,7	215,5	256,3	

16

17 **Demandes :**

18 **6.1** Veuillez indiquer si les valeurs du tableau R10.1 sont toujours valables.

19 **R6.1**

20 **Les valeurs présentées au tableau ci-dessus ont varié en fonction de la**  
21 **prévision de mises en service présentée au tableau 10 de la pièce HQT-9,**  
22 **Document 1, page 29.**

23 **6.2** Si oui, veuillez fournir les valeurs pour l'année 2024.

24 **R6.2**

25 **Sans objet.**

1 **6.3** Si non, veuillez mettre le tableau à jour en ajoutant les valeurs de l'année 2024.

2 **R6.3**

**Tableau R6.3  
Mises en service prévues à l'horizon 2024 (M\$)**

Croissance des besoins	Réel	Réel	Budget	Planifié								
	2 013,0	2 014,0	2 015,0	2 016,0	2 017,0	2 018,0	2 019,0	2 020,0	2 021,0	2 022,0	2 023,0	2 024,0
Charge locale	491,3	373,1	287,0	269,0	396,8	1 021,1	223,3	597,6	117,9	206,6	207,9	250,6
Client point à point	162,1	859,1	88,0	4,7	583,8	743,4	(1,9)	(854,7)	62,0	-	-	-
<b>total</b>	<b>653,5</b>	<b>1 232,2</b>	<b>375,0</b>	<b>273,7</b>	<b>980,5</b>	<b>1 764,6</b>	<b>221,4</b>	<b>(257,1)</b>	<b>179,9</b>	<b>206,6</b>	<b>207,9</b>	<b>250,6</b>

3 **7. Références :** (i) B-0018 ou HQT-7, document 1, page 10;  
 4 (ii) B-0031, ou HQT-12, document 2, pages 12 et 13;

5 **Préambule :**

6 À la référence (i), le Transporteur présente le tableau suivant montrant  
 7 notamment les contributions internes du Distributeur pour les années 2013, 2014 et 2015.

**Tableau 10  
Contributions internes (M\$)**

Composantes	Année historique 2013	Année de base 2014	Année témoin 2015
Hydro-Québec Production	(65,4)	(130,8)	(181,6)
Hydro-Québec Distribution	(123,2)	(113,7)	(316,3)
<b>Total</b>	<b>(188,6)</b>	<b>(244,5)</b>	<b>(498,0)</b>

8  
 9 À la référence (ii), le Transporteur présente le détail de l'évaluation de la contribution  
 10 requise du Distributeur pour les années 2013, 2014 et 2015. Le Transporteur mentionne  
 11 qu'aucune contribution n'est requise en 2013, qu'une contribution de 217,9 M\$ est  
 12 requise en 2014 et qu'une contribution de 71,4 M\$ est requise en 2015.

13 **Demande :**

14 **7.1** Veuillez concilier les informations provenant des deux références.

15 **R7.1**

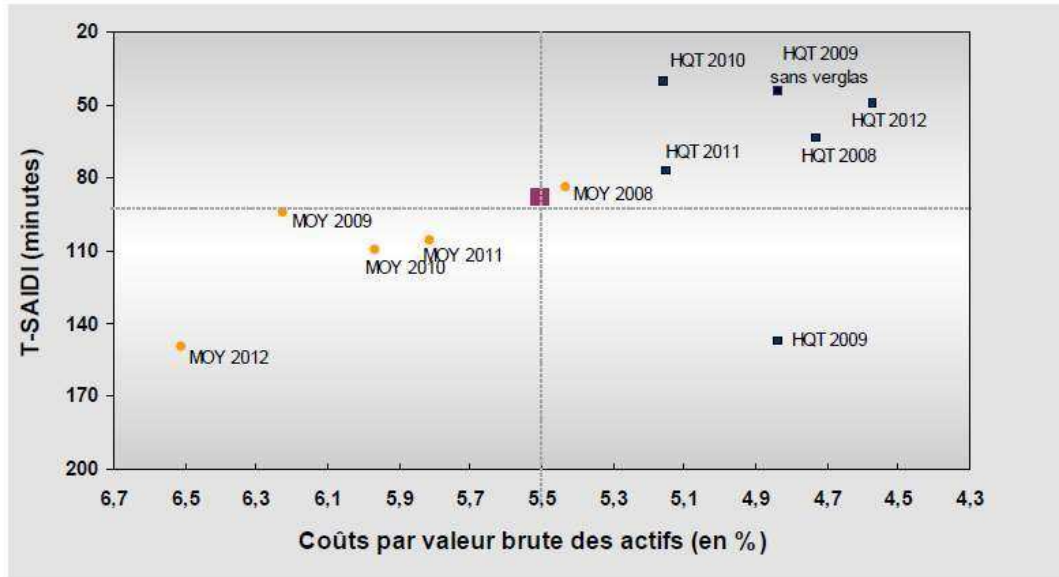
16 **Le détail des contributions internes du Distributeur est présenté en réponse à**  
 17 **la question 20.1 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la**  
 18 **pièce HQT-13 Document 1. Concernant les contributions liées à l'agrégation**  
 19 **des projets du Distributeur et comme indiqué à la pièce HQT-12, Document 2,**  
 20 **page 11, le paiement de la contribution est effectué à la suite de la fermeture**  
 21 **de l'année visée soit, au cours du premier trimestre de l'année suivante.**

- 1 **8. Référence :** B-0008 ou HQT-3, document 1, page 19;  
2 B-0010 ou HQT-3, document 3, page 19;

3 **Préambule :**

- 4 La référence (i) présente la figure suivante :

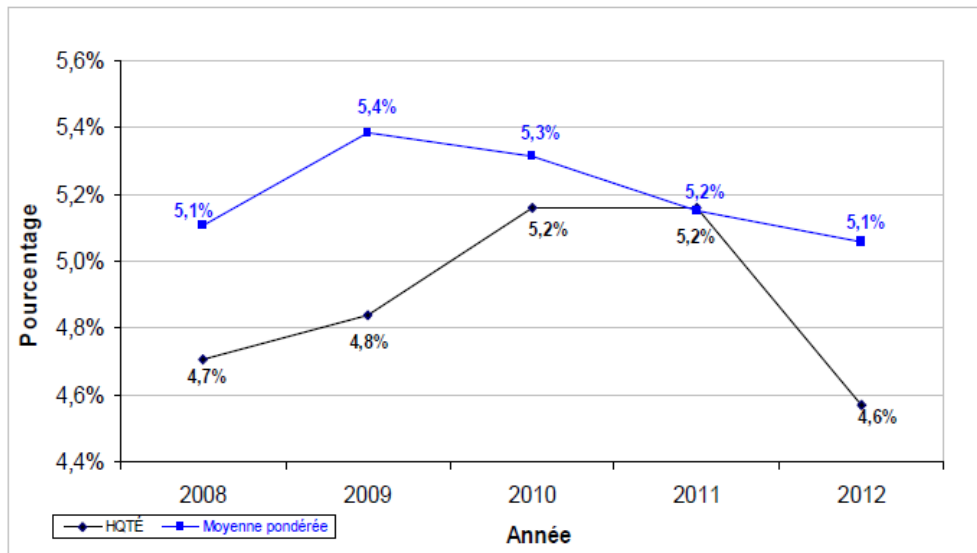
**Figure 2 – Indicateur composite**  
**Durée (minutes) d'interruption de service (T-SAIDI) et Coûts d'exploitation, de maintenance, d'administration plus les coûts des investissements en pérennité par la valeur des immobilisations corporelles et des actifs incorporels (en %)**



- 5 Note : Ajustement apporté à la méthode de calcul du T-SAIDI affectant les résultats 2008 à 2012 du Transporteur et de la moyenne des participants.

- 6 La référence (ii) présente la figure suivante :

**Figure 17**  
**ACÉ – Coût d'exploitation, de maintenance et d'administration plus les coûts des investissements en pérennité par la valeur des immobilisations corporelles et incorporelles**



1  
2 À la figure 17, on peut constater que les valeurs des coûts d'exploitation par la  
3 valeur des immobilisations de HQTÉ correspondent aux petits carrés de la figure 2 de la  
4 référence 1.

5 Cependant, les valeurs correspondant à la Moyenne pondérée de la Figure 17 ne  
6 correspondent pas aux petits points orangés de la Figure 2.

7 **Demande :**

8 **8.1** Veuillez expliquer pourquoi les valeurs de la Moyenne pondérée de la  
9 figure 17 ne correspondent pas aux points orangés de la Figure 2.

10 **R8.1**

11 **La moyenne des participants présentée à la figure 2 est une moyenne**  
12 **arithmétique calculée à partir des données des participants ayant fourni les**  
13 **valeurs tant pour l'indicateur T-SAIDI que pour leurs coûts.**

14 **À la figure 17, la moyenne pondérée est calculée pour l'ensemble des**  
15 **participants au balisage par l'ACÉ.**

- 1 **9. Références :** (i) B-0010 ou HQT-3, document 3, pages 15 et 16;  
2 (ii) B-0010 ou HQT-3, document 3, page 20;

3 **Préambule :**

4 À la référence (i), le SAIDI est défini ainsi :

5 *Le SAIDI a trait à la durée des interruptions de service. Cet indice est obtenu en*  
6 *divisant le nombre de toutes les minutes d'interruption non planifiées de clients du*  
7 *Distributeur (avant 2011, seules celles de plus de cinq minutes étaient prises en*  
8 *compte) par le nombre total de clients desservis ou raccordés.*

9 À la référence (ii), le T-SAIDI est défini ainsi :

10 *Le T-SAIDI considère les interruptions de service de plus d'une minute. Cet indice est*  
11 *obtenu en divisant la durée totale d'interruption non programmée sur le réseau du*  
12 *Transporteur par le nombre total de points de livraison.*

13 À la référence (i), on peut constater que l'indice SAIDI de HQTÉ est moins bon que  
14 celui des Participants, autant pour la contribution des lignes que pour la contribution des  
15 postes.

16 À la référence (ii), on peut constater que l'indice T-SAIDI de HQTÉ est globalement  
17 meilleur que celui de la Moyenne pondérée.

18 **Demandes :**

19 **9.1** Pour chacune des années 2008 à 2012, veuillez fournir pour l'indice SAIDI de  
20 HQTÉ le nombre total de clients desservis ou raccordés.

21 **R9.1**

22 **Le tableau suivant présente le nombre de clients utilisé dans le calcul de**  
23 **l'indice SAIDI.**

24 **Tableau R9.1**  
25 **Nombre de clients desservis au 31 décembre**

<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
3 913 444	3 960 332	4 011 789	4 060 195	4 107 426

26 **9.2** Pour chacune des années 2008 à 2012, veuillez fournir pour l'indice T-SAIDI de  
27 HQTÉ le nombre total de points de livraison.

1 **R9.2**

2 **Le tableau suivant présente le nombre de points de livraison utilisé dans le**  
3 **calcul de l'indice T-SAIDI.**

4 **Tableau R9.2**  
5 **Nombre de points de livraison**

2008	2009	2010	2011	2012
817	827	824	815	822

6

7 **9.3** Veuillez préciser si l'expression *le nombre de toutes les minutes d'interruption*  
8 *non planifiées de clients du Distributeur* de l'indice SAIDI a la même  
9 signification que *la durée totale d'interruption non programmée sur le réseau du*  
10 *Transporteur* de l'indice T- SAIDI. Veuillez expliquer votre réponse.

11 **R9.3**

12 **Les deux expressions n'ont pas le même sens. Tel qu'indiqué aux**  
13 **références en préambule, l'indicateur utilisé dans le balisage de PA**  
14 **Consulting n'inclut que les interruptions de 5 minutes et plus, alors que**  
15 **l'indicateur utilisé dans le balisage de l'ACÉ inclut toutes les interruptions**  
16 **de 1 minute et plus.**

17 **De plus, l'indicateur de PA Consulting est calculé en faisant la somme des**  
18 **durées des interruptions de 5 minutes et plus, multipliées respectivement**  
19 **par le nombre de clients touchés par l'interruption donnée, divisé par le**  
20 **nombre total de clients desservis. L'indicateur de l'ACÉ est calculé en**  
21 **faisant la somme des durées d'interruption d'une minute et plus (sans**  
22 **tenir compte du nombre de points de livraison affectés), divisé par le**  
23 **nombre de points de livraison.**

24 **10. Référence :** B-0008 ou HQT-3, document 1, page 19;

25 **Préambule :**

26 La figure 2 de la référence présente un indicateur composite utilisant l'indice T-SAIDI et  
27 l'indice des Coûts d'exploitation, de maintenance, d'administration plus les coûts des  
28 investissements en pérennité par la valeur des immobilisations corporelles et des actifs  
29 incorporels.

30 **Demande :**

31 **10.1** Veuillez justifier l'utilisation de l'indice T-SAIDI au lieu de l'indice SAIDI.

32 **R10.1**

33 **Puisque l'indicateur a été développé à l'ACÉ, le groupe de travail a**  
34 **recommandé l'utilisation d'un indicateur déjà suivi à l'interne de cette**  
35 **organisation, soit le T-SAIDI.**