

Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 de l'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et du Conseil de l'industrie forestière du Québec (« AQCIE-CIFQ »)



DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS DE L'ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DES CONSOMMATEURS INDUSTRIELS D'ÉLECTRICITÉ (AQCIE) ET DU CONSEIL DE L'INDUSTRIE FORESTIÈRE DU QUÉBEC (CIFQ) DANS LE CADRE DU DOSSIER SUR LA DEMANDE DE MODIFICATION DES TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT À COMPTER DU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2015

6

7

8

# Efficience

# 1. Références:

9 (i) B-0008, HQD-3, Doc 1, page 5, lignes 7 à 12

#### 10 Préambule

11 (i)

- 7 Dans l'exercice de sa mission, le Transporteur oriente ses décisions selon les priorités
- 8 fondamentales qu'il s'est fixées et qui se résument comme suit :
- Préserver la sécurité du public et des employés ;
- Assurer la fiabilité du réseau et la qualité du service<sup>1</sup>;
- Maximiser la disponibilité du réseau<sup>1</sup>;
- Optimiser les coûts que ceux-ci soient aux charges ou aux investissements<sup>2</sup>.

12

14

15

17

18

19

20

21 22

23 24

25

26

27

28

29

30

# 13 Questions:

- 1.1. Veuillez expliquer comment le Transporteur établit les critères de sécurité, de fiabilité ainsi que de disponibilité du réseau mentionnés à la référence (i).
- 16 **R1.1**
- Comme mentionné au préambule, le Transporteur considère chacune de ces priorités dans la gestion quotidienne de ses activités. Celles-ci sont traduites en objectifs corporatifs et en indicateurs de performance qui font l'objet d'un suivi annuel auprès de la Régie. De plus, un balisage permet de comparer la fiabilité du réseau du Transporteur à celle de ses pairs.
- Les résultats de ces exercices révèlent, année après année, une performance relativement stable, en excluant l'effet des feux de forêt de l'été 2013, et supérieure à la moyenne.
- Par ailleurs, le Transporteur se conforme aux normes de fiabilité de la North American Reliability Corporation (« NERC ») et aux critères du Northeast Power Coordinating Council (« NPCC »). La Régie s'assure que le transport d'électricité au Québec s'effectue conformément aux normes de fiabilité qu'elle adopte.

\_\_\_\_

Original: 2014-10-21



Quant à la sécurité, le Transporteur en fait une priorité pour maintenir 1 par exemple des standards élevés de performance au niveau de ses 2 résultats de taux de fréquence des accidents de travail. Il offre de la 3 adapte ses méthodes de travail et ses activités 4 de maintenance, sans jamais perdre de vue la sécurité du personnel et 5 6 du public. 7 Enfin, le Transporteur doit fournir une capacité de transit suffisante pour alimenter les réseaux d'Hydro-Québec Distribution et d'autres 8 clients tout en assurant la sécurité et la fiabilité du service de transport. 9 Pour ce faire, il s'appuie notamment sur une stratégie de pérennité des 10 actifs de transport et sur un processus de gestion optimale de la pointe 11 de consommation annuelle. 12 1.2. Veuillez indiquer si le Transporteur a effectué un exercice de balisage en ce qui 13 a trait aux critères de sécurité, de fiabilité ainsi que de disponibilité du réseau. 14 R1.2 15 Le Transporteur balise sa performance avec celle de ses pairs et 16 recense les meilleures pratiques de l'industrie pour s'en inspirer. Il ne 17 se balise pas sur ses critères de sécurité, de fiabilité ou de disponibilité 18 19 du réseau. 20 1.3. Si la réponse à la question 1.2 est affirmative, veuillez indiquer si les critères retenus par le Transporteur sont inférieurs ou supérieurs à ceux des autres 21 transporteurs. 22 23 R1.3 Voir la réponse à la question 1.2. 24 2. Références: 25 B-0008, HQD-3, Doc 1, page 9, lignes 31 à 34 26 (i) **Préambule** 27 28 (i) Enfin, le Transporteur souligne que les retombées associées à la réingénierie de la 31 chaîne d'approvisionnement, une optimisation visant les activités d'investissement, 32 profitent entièrement à la clientèle car elles sont intégrées au processus prévisionnel des 33 mises en service. 34 29



2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

# **Questions:**

2.1. Veuillez indiquer comment l'intégration au processus prévisionnel de l'optimisation visant les activités d'investissement profite entièrement à la clientèle.

#### R2.1

Les impacts des efforts d'efficience, relatifs aux projets d'investissement et ses processus sous-jacents, notamment en amélioration de projets, en ordonnancement, en innovation ou en matière de réingénierie de la chaîne d'approvisionnement, sont intégrés dans les mises en service projetées et bénéficient entièrement à la clientèle. Ces gains profitent à la clientèle sur la durée d'utilité de l'actif en exploitation et ne sont pas captés dans le calcul des gains aux CNE. Par conséquent, ceux-ci s'ajoutent au montant cumulatif de 120,4 M\$ de gains d'efficience générés aux CNE depuis 2008 comme indiqué à la

En ce qui a trait plus particulièrement aux retombées liées à la réingénierie de la chaîne d'approvisionnement lesquelles bénéficient entièrement à la clientèle, le Transporteur souligne par exemple que les coûts de projets et des mises en service projetées reflètent en totalité :

- l'efficience liée aux prix négociés en vertu des ententes cadres ;
- l'optimisation des coûts d'ingénierie et d'installation suite au gel spécifications et à la normalisation d'appareils stratégiques ; et
- les gains associés aux équipements livrés « juste à temps » aux projets qui permettent, par exemple, de diminuer les frais d'emprunts capitalisés.

page 17 de la pièce HQT-3, Document 1, ligne 19.



# 3. Références:

2 (i) B-0008, HQD-3, Doc 1, page 10, lignes 1 à 9

#### 3 Préambule

- 4 (i)
  - 2 La mise en place d'un FDR d'équipements stratégiques est l'une des nombreuses
  - 3 initiatives découlant de la réingénierie de la chaîne d'approvisionnement. Cette initiative
  - 4 consiste à conserver en inventaire certains types d'équipements, dont des équipements
  - 5 d'assurance (poste) ou pour des projets et à en favoriser l'utilisation conformément à
  - 6 divers encadrements et spécifications. Parmi les objectifs poursuivis figurent l'optimisation
  - du niveau d'inventaire et de son roulement, la visibilité des équipements conservés dans
  - 8 cet inventaire dans les systèmes d'information de gestion, l'optimisation des coûts
  - 9 d'entreposage, de manutention et d'entretien.

# 6 Questions:

5

17

18

19

- 7 3.1. Veuillez indiquer comment le transporteur s'assure que les niveaux 8 d'inventaire ne sont pas trop élevés pour répondre à ses besoins.
- 9 **R3.1**
- Les quantités requises dans le fond de roulement reposent sur des critères établis par des experts techniques pour la gestion du risque de défaillance et imprévus. Les critères seront réévalués annuellement en fonction de l'expérience de défaillance et imprévus.

# 14 Indicateurs de performance et objectifs corporatifs

#### 15 **4. Références**:

- 16 (i) B-0009, HQD-3, Doc 2, page 7, lignes 3 à 5
  - (ii) Présentation du New England ISO, Reliability Committee August 15, 2013, concernant les feux de forêt ayant affecté les exportations d'électricité en provenance du Québec (pages 16 et suivantes)

(http://www.google.ca/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd <u>OCFwQFjAl&url=http%3A%2F%2Fwww.iso-</u> ne.com%2Fcommittees%2Fcomm wkgrps%2Frelblty comm%2Frelb

trls%2F2013%2Faug152013%2Fa8 july 2013 heat wave dcs even =EtnfU-HQLsS0yAS16YDwDw&usg=AFQiCNEvCksTWLYv6Azi-

i8QmFR410ZgvQ&bvm=bv.72197243,d.aWw)



#### **Préambule** 1 2 (i) et à des bris d'équipement. D'ailleurs, en 2013, l'indicateur a été altéré par une série de feux de forêts importants dans le nord du Québec, causés par une sécheresse sévère durant 4 l'été 2013. 5 3 4 (ii) Forest fires in James Bay area of Quebec in vicinity of 735 kV 5 transmission right-of-way. 6 7 Multiple transmission line trips couples with losses of generation, load 8 and exports Four transmission lines tripped 9 Approximately 2,900 MW of Quebec generation rejected by 10 11 NPCC Type 1 SPS Approximately 3,500 MW of Quebec load tripped 12 Approximately 3,370 MW of exports to NYISO, ISO-NE, NBSO, 13 and IESO tripped or ran back 14 New England lost approximately 1,750 MW of imports from HQ 15 16 New England recovered from the source loss in under 11 minutes No SOL or IROL violations in New England 17 18 Reviewed contingency response of on-line and off-line resources » 19 **Questions:** 4.1. Veuillez indiquer comment l'indicateur de fiabilité reflète les pannes de 20 l'importance de celles associées aux feux de forêt de l'été 2013. 21 22 R4.1 23 Voir la réponse à la question 6.1 de la demande de renseignements numéro 1 de l'AHQ-ARQ à la pièce HQT-13, Document 3. 24 4.2. Veuillez indiquer en détail les causes qui ont mené aux pannes durant les feux 25 de forêt de l'été 2013. 26



#### R4.2

1

2

3

4

5

6

7

8

10

11

12 13

15

Les pannes qui ont eu lieu durant les feux de forêt de l'été 2013 ont été causées par des courts-circuits résultant des conditions climatiques extrêmes (chaleur élevée et suie affectant la conductivité de l'air), et provoquant des déclenchements sur le réseau du Transporteur.

4.3. Veuillez indiquer si le Transporteur a apporté des modifications à son mode d'opération ou de planification de retrait de ligne afin d'éviter des évènements similaires à ceux qui se sont produits durant les feux de forêt de 2013.

# 9 **R4.3**

Pour donner suite à la période de feux de forêt exceptionnelle de l'été 2013, le Transporteur a effectivement apporté des modifications à son mode d'opération de ligne et son mode de gestion des retraits de ligne lors de conditions d'alertes.

#### 14 5. Références:

(i) B-0009, HQD-3, Doc 2, page 8, lignes 2 à 8

#### 16 **Préambule**

17 (i)

# 1.2.3 Indice de continuité – Transport

- 1 L'indice de continuité Transport (« IC Transport ») mesure la durée moyenne, en heures,
- 2 d'interruption de service par client compte tenu des pannes et des interruptions
- 3 programmées sur le réseau de transport. Les résultats obtenus depuis 2009 sont présentés
- 4 au tableau 5 ventilés selon les principales causes d'interruption.

#### Tableau 5 Indice de continuité – Transport

	Années historiques  Exercices terminés le 31 décembre							
Indicateur								
	2009	2010	2011	2012	2013			

Fiabilité du service		Unité de mesure					
•	IC-Transport	Heure/client	0,57	0,32	0,47	0,39	0,70
0	Facteurs climatiques		0,13	0,04	0,05	0,03	0,04
0	Défaillances d'équipement		0,10	0,09	0,18	0,10	0,15
0	Travaux programmés		0,05	0,03	0,10	0,09	0,07
0	Autres		0,30	0,16	0,14	0,17	0,44

- 5 Le résultat global de 2013 (0,70 heure/client) est en hausse par rapport à 2012 et est
- 6 supérieur à la valeur moyenne des cinq dernières années qui se situe à 0,49 heure/client.
- 7 Ce résultat est en partie attribuable aux feux de forêt ainsi qu'à la foudre de l'été 2013, deux
- 8 événements qui ont eu un impact sur de nombreux équipements.

-

18

Original: 2014-10-21



24

des ans.

#### **Questions:** 1 5.1 Veuillez décrire ce que le Transporteur appelle « foudre » à la ligne 7 de la 2 référence (i). 3 **R5.1** 4 Le Transporteur fait référence au phénomène naturel provoquant une 5 décharge électrique qui a, par exemple, occasionné, le 5 août 2013, la 6 perte de trois lignes à 735 kV et l'opération de l'automatisme de 7 télédélestage Churchill. 8 5.2 Veuillez élaborer sur la détermination de la valeur de 0,44 attribuée à la 9 catégorie « autres » pour l'année 2013 au tableau 5 de la référence (i). Plus 10 précisément, veuillez indiquer spécifiquement comment et dans quelle mesure 11 les feux de forêt et la foudre ont eu un impact sur cet indicateur. 12 13 R5.2 Les impacts associés à l'événement du 4 juillet 2013 (feu) et à celui du 14 5 août 2013 (foudre) représentent respectivement 0,14 heure/client et 15 0,09 heure/client sur un total de 0,44 heure/client (catégorie « autres »). 16 À eux seuls, ces événements génèrent 74 % de l'augmentation de 17 0,31 heure/client de l'IC-Transport entre 2012 et 2013. 18 Planification du réseau de transport 19 6. Références: 20 21 (i) B-0023, HQD-9, Doc 1, page 5, lignes 23 à 26 Préambule 22 23 (i) Le Transporteur s'est ainsi doté d'une approche structurée et intégrée de planification et de 23 gestion des actifs afin de satisfaire les besoins de l'ensemble de la clientèle, tout en 24 maintenant la pérennité du parc d'équipements, approche qui s'est avérée performante au fil 25



2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

21

23

24 25

27

28

29

# **Questions:**

6.1. Sans aborder spécifiquement les critères de conception du réseau du Transporteur, veuillez indiquer comment s'insère le processus d'échanges associé à l'appendice K dans le processus décisionnel du Transporteur pour la planification de son réseau. Plus particulièrement, veuillez indiquer, si les échanges qui auront lieu dans le cadre des rencontres annuelles sur la planification auront une incidence sur le contenu des documents équivalant à HQT-9, document 1 pour les causes tarifaires à venir.

R6.1

Lors de la rencontre tenue le 11 avril 2014 dans le cadre du processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport, le Transporteur a indiqué au cours de sa présentation que les résultats des rencontres avec les parties intéressées sont pris en compte et, le cas échéant, se reflètent dans la planification du réseau. Cette présentation est disponible dans la partie publique du site OASIS du Transporteur.

#### 7. Références:

(i) B-0023, HQD-9, Doc 1, page 5, lignes 18 à 22

# 19 Préambule

20 (i)

- Le Transporteur analyse également d'autres conditions potentiellement exigeantes pour le réseau qui peuvent en influencer la planification. C'est le cas, par exemple, de postes qui,
- 20 dans certaines zones, connaissent une pointe estivale, ou d'une zone de consommation
- 21 caractérisée par la présence de production éolienne, d'une clientèle industrielle ou encore
- 22 par une forte composante de climatisation.

# 22 Questions:

7.1. Veuillez indiquer si le phénomène de forte demande de climatisation mentionné en préambule occasionne une problématique pour satisfaire les critères de fiabilité du NPCC en période estivale.

26 **R7.1** 

Le phénomène de forte demande de climatisation n'occasionne pas de problématique pour satisfaire les critères de fiabilité du NPCC en période estivale.



5

7

8

10

11

12

13 14

15

16

17

18 19

20

21

#### 8. Références:

2 (i) B-0023, HQD-9, Doc 1, page 9, lignes 1 à 6

#### Préambule 3

- 4 (i)
  - 1 Les prévisions des besoins d'investissement sont établies en coûts paramétriques,
  - 2 notamment parce qu'un certain degré d'incertitude est relié, par exemple, à la réalisation de
  - 3 certains projets de croissance et aussi parce que les solutions évoluent jusqu'au terme des
  - analyses. Des projets de maintien ou de pérennité peuvent aussi être devancés, reportés ou 4
  - annulés, car le Transporteur profitera de projets de croissance afin d'optimiser la résolution
  - d'une problématique dans une zone donnée ou à l'égard d'un équipement en particulier.

#### 6 **Questions:**

8.1. Veuillez décrire la méthode et indiquer les implications monétaires du recours à des prévisions des besoins d'investissement établies en coûts paramétriques.

#### R8.1 9

Les coûts paramétriques sont établis à l'aide d'un logiciel basé sur des coûts réels enregistrés lors de la réalisation de projets similaires antérieurs. Ces coûts paramétriques permettent de faire une comparaison économique entre différents scénarios et d'orienter le Transporteur dans le choix d'une solution qui fera ensuite l'objet d'un avant-projet et du processus plus complet d'approbation de projets. En conclusion, le recours à l'utilisation de coûts paramétriques constitue une étape permettant de sélectionner un projet pour lequel un processus plus complet sera entrepris pour en détailler le contenu, les échéances et les coûts d'après une proposition d'affaires par exemple. Dans ce contexte, les coûts paramétriques n'ont pas d'impact favorable ou défavorable sur le coût final du projet.



# 9. Références:

2 (i) B-0023, HQD-9, Doc 1, page 20 ,tableaux 5 et 6

# 3 Préambule

4 (i)

# Tableau 5 Échanges en réception

		Transit 2013
Réseau	Chemin	(GWh)
Ontario	CHNO DYMO	
	LAW ON OTTO	
	P33C Q4C	1 970
New York et Cornwall	CORN DEN	18
New York et Cornwall	MASS	30
Nouvelle-Angleterre	DER	0
Nouvelle-Angleterre	HIGH	0
Nouvelle-Angleterre	NE	0
Nouveau-Brunswick	NB	26
Total	•	2 044

#### Tableau 6 Échanges en livraison

		Transit 2013
Réseau	Chemin	(GWh)
Ontario	CHNO DYMO	
	LAW ON OTTO	
	P33C Q4C	3 419
New York et Cornwall	CORN DEN	2 869
New York et Cornwall	MASS	9 572
Nouvelle-Angleterre	DER	71
Nouvelle-Angleterre	HIGH	1 816
Nouvelle-Angleterre	NE	12 113
Nouveau-Brunswick	NB	5 251
Total		35 111

# **5 Questions:**

6 7

8

9.1. Afin de nous permettre de bien comprendre l'utilisation des interconnexions par les différentes catégories de clients et ce à différents moments de l'année, veuillez reproduire les tableaux 5 et 6 pour chacun des 12 mois de l'année 2013.



R9.1

Le Transporteur souligne qu'il compile et présente dans les demandes tarifaires les informations sur une base annuelle des échanges en livraison et en réception sur les interconnexions. Les produire mensuellement n'amène pas d'éclairage supplémentaire sur l'utilisation des interconnexions par les différentes catégories de clients. En effet, en réception, les tableaux mentionnés dans la question fournissent des transits globaux, sans distinguer l'utilisation faite par les différentes catégories de clients. Par ailleurs, en livraison, il n'y a que les transits globaux des clients de point à point. Le Transporteur précise que pour le point à point, la puissance à la pointe mensuelle est présentée à la pièce HQT-10, Document 2, tableau 2.

#### 10. Références:

(i) B-0023, HQD-9, Doc 1, page 21, lignes 21 à 32

#### 16 Préambule

17 (i)

21 Investissements générant des revenus additionnels

• Croissance des besoins de la clientèle: les investissements de cette catégorie découlent des besoins et des demandes exprimés par les clients du Transporteur; les investissements classés en Croissance des besoins de la clientèle visent, d'une part, à répondre aux besoins croissants de la charge locale en augmentant la capacité du réseau de transport par des ajouts d'équipements suivant les orientations qui sont établies de concert avec le Distributeur; d'autre part, les travaux de raccordement, de prolongement ou de modification du réseau permettent d'intégrer la puissance produite par une nouvelle source de production et d'assurer le transit de la puissance additionnelle découlant entre autres de l'ajout de nouveaux groupes de production ou la modification de groupes de production dans une centrale existante.

# **Questions:**

10.1. Veuillez indiquer si l'expression « puissance additionnelle » utilisée au préambule correspond à l'apport de la nouvelle source de production au bilan en puissance déposé par HQD au NPCC. Si la réponse est négative, veuillez expliquer l'expression « puissance additionnelle ».



(ii)

R10.1 1 Le Transporteur précise que le bilan mentionné ci-dessus ne fait pas 2 partie de la preuve complète qu'il a déposée. 3 4 Par ailleurs, le Transporteur rappelle, comme il l'indique à la pièce HQT-9, Document 1 reproduite à la référence (i) ci-dessus, que les 5 investissements de la catégorie « Croissance des besoins de la 6 7 clientèle » découlent des besoins et des demandes exprimés par tous ses clients, puisque les services de transport du Transporteur sont 8 fournis à l'ensemble de sa clientèle. 9 10.2. Veuillez indiquer si les investissements générant des revenus additionnels 10 mentionnés à la référence (i) peuvent provenir de demandes de services de 11 clients de point à point. 12 R10.2 13 Voir la réponse à la question 10.1. 14 10.3. Veuillez indiquer si le Transporteur s'assure que les travaux de raccordement, 15 de prolongement ou de modification du réseau permettant d'intégrer la 16 puissance produite par une nouvelle source de production génèrent des 17 revenus additionnels. Si la réponse est positive, veuillez indiquer comment 18 cette vérification est faite. Si la réponse est négative, veuillez justifier votre 19 réponse. 20 21 R10.3 Le raccordement des nouvelles sources de production au réseau du 22 Transporteur et les ajouts au réseau en découlant sont réalisés en 23 conformité avec l'article 12A.2 et l'appendice J des Tarifs et conditions 24 des services de transport d'Hydro-Québec. 25 11. Références: 26 27 (i) B-0023, HQD-9, Doc 1, page 27, tableau 7 28

B-0023, HQD-9, Doc 1, page 28, tableau 8



4 5

6 7

8

9

10

11

12

13 14

16 17

18

19

20

21

23

24

25

26

28

29

30

31

# Préambule

2 (i)

#### Tableau 7 Investissements par catégorie à l'horizon 2024 (M\$) (suite)

Catégories d'investissement	Mise en	Autori-	2013 et -	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total
2.3 Interconnexions		a company and a second	200000	(10/0/000)	980										(MAGUN
HQT-MASS et HQT-NE transport ferme 2400 MW long terme	2011-2015	D-2010-084	82,6	15,8	0,1									- 1	98,4
Projet Saint-Césaire - Bedford	2014	D-2012-152	34,6	11,2	1,3									- 1	47,1
Interconnexion Hertel-New York	2018	à venir	4,7	1,0	8,0	30,0	267,0	269,3							580,0
Autres projets déjá autorisés (coûts résiduels)			214,6	0,1	0,0										214,7
Autres postes et lignes (projets dont le dépôt à la Régie est ultérieur à 2015) (Note 3)			4,6	(0,9)	(4,9)	(21,6)	(235,7)	9,1	277,7						28,3
Incluant contributions et frais d'entretien Niveau d'invest Interconnexions			341,1	27,1	4,5	8,4	31,3	278,4	277,7						968,5
Niveau d'invest Générant des revenus additionnels			3034,1	843,7	448,7	660,0	837,4	706,9	828,8	(715,5)	310,8	225,3	225,1	225,1	7 071,3
Niveau d'invest, globaux			4541.0	1 764.2	1 350.4	1 736.5	2 109.8	1 949.0	2 140.8	799.4	1 623.9	1 312.3	1 247.1	1 259.2	21 274.2

icite 3 : Compte tenu de l'état d'avancement de demandes affichées sur le site OASIS du Transporteur, les prévisions d'investissement incluent une interconnexion de 1000 MW mise en service en 2019

# **Questions:**

Questions

11.1. Veuillez indiquer à quelle interconnexion de 1 000 MW le Transporteur fait référence à la note de bas de page 3 du tableau 7 en préambule.

#### R11.1

Voir la réponse à la question 28.1.2 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.

11.2. Veuillez indiquer les investissements prévus sur une base annuelle de l'interconnexion mentionnée à la note de bas de page 3 du tableau 7 en préambule.

# 15 **R11.2**

# Tableau R11.2 Investissements pour l'interconnexion générique de 1000 MW (M\$)

	Mise en	Autori-								
Catégories d'investissement	service	sation	2013 et -	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Total
Interconnexion générique 1000 MW	2019		0,0	0,0	3,1	8,4	31,3	278,4	277,7	598,9

11.3. Veuillez indiquer pourquoi les valeurs de la ligne intitulée « Autres postes et lignes » de la référence (i) pour les années 2014 à 2017 sont entre parenthèses.

# 22 **R11.3**

# Voir la réponse à la question 11.1.

11.4. Veuillez indiquer pourquoi les interconnexions mentionnées au bas du Tableau 8 (voir référence (ii)) ne sont pas incluses aux interconnexions qui se retrouvent au Tableau 7 (voir référence (i)).

#### 27 **R11.4**

Compte tenu de l'état d'avancement des demandes liées à de nouvelles interconnexions mentionnées au tableau 8, le Transporteur n'envisage pas actuellement le dépôt en 2015 des demandes d'autorisation correspondantes auprès de la Régie.



11.5. Veuillez indiquer si les interconnexions mentionnées aux tableaux 7 et 8 ont 1 pour objectif de répondre aux besoins en puissance de la charge locale du 2 Québec durant la pointe hivernale. Si la réponse est négative, veuillez 3 indiquer à quels besoins elles répondent. 4 R11.5 5 Les interconnexions paraissant aux tableaux 7 et 8 pourraient servir à la 6 sécurisation et à l'alimentation des besoins de la charge locale du 7 Québec, entre autres durant la pointe hivernale. Cependant, elles 8 répondent à des demandes de service de transport de point à point à 9 10 long terme. 11.6. Veuillez confirmer que les investissements liés 11 aux différentes interconnexions mentionnées aux tableaux 7 et 8 ne peuvent être effectués 12 sans une approbation par la Régie. Si la réponse est négative, veuillez 13 14 justifier. 15 R11.6 Le Transporteur indique qu'il doit obtenir l'autorisation de la Régie pour 16 acquérir et construire des actifs destinés au transport d'électricité, 17 18 comme le prévoit la Loi sur la Régie de l'énergie, ainsi que toute autre autorisation applicable, en vertu d'autres lois, à un investissement 19 spécifique. Il signale que certains investissements ont déjà fait l'objet 20 d'autorisations de la Régie, comme l'indiquent les décisions à la pièce 21

HQT-9, Document 1, tableau 7, page 27.



# 1 Répartition des coûts

#### 2 12. Références:

3 (i) A-0005, D-2014-162, page 13, paragraphe 52

#### 4 Préambule

(i) [52] Quant aux contributions en puissance et en énergie pour les différents regroupements d'interconnexions, la Régie entend examiner la conformité de l'estimation du facteur d'utilisation avec la méthodologie en vigueur. Elle rappelle, à cet effet, la décision D-2012-059 :

«[414] La Régie permet ainsi au Transporteur de maintenir la méthodologie actuelle pour l'estimation du facteur d'utilisation. Elle demande au Transporteur de déposer les données relatives à ce calcul lors des prochaines demandes tarifaires »<sup>11</sup>.

# 67 Questions:

12.1. Veuillez définir la méthodologie en vigueur pour estimer le facteur d'utilisation des interconnexions associé aux contributions en puissance et en énergie.

#### 11 **R12.1**

8

9

10

12

13

14

15

16 17

18

19

20

21 22

23

Le Transporteur rappelle qu'il effectue la répartition du coût du service conformément aux décisions antérieures de la Régie, notamment les décisions D-2006-66 et D-2009-015.

Dans la méthode en vigueur, la Régie privilégie, pour la répartition du coût des interconnexions, l'utilisation de la méthode du facteur d'utilisation du réseau déterminé à partir des besoins en puissance et des besoins en énergie du réseau.

Ainsi, la composante énergie, que l'intervenant réfère à la contribution en énergie dans la question, se base sur le rapport en pourcentage entre les besoins en énergie et les besoins en puissance appliqués sur l'ensemble de l'année. La composante puissance constitue la différence, en pourcentage, entre 100 % et la composante énergie.



2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

12.2. En conformité avec le désir de la Régie exprimé à la référence (i), veuillez fournir les données nécessaires pour estimer le facteur d'utilisation des interconnexions du réseau du Transporteur.

# R12.2

Les données des besoins en puissance et des besoins en énergie permettant d'estimer le facteur d'utilisation servant à la répartition du coût des interconnexions sont fournies à la pièce HQT-11, Document 2.

Le Transporteur précise par ailleurs que, suite à la décision D-2012-059 pour le dossier R-3777-2011, les données permettant l'estimation du facteur d'utilisation ont été déposées dans le cadre du dossier R-3823-2012 et ce, selon un format de présentation comparable à celui du présent dossier. La Régie a reconnu dans la décision D-2014-035 pour le dossier R-3823-2012 que la méthode appliquée par le Transporteur pour la répartition du coût du service est conforme à la méthode définie dans les décisions antérieures.