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

DEMANDE DU TRANSPORTEUR DE MODIFICATION DES TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT POUR L'ANNEE TEMOIN 2015

---

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

Préambule :

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

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

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

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

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

Demandes :

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

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

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

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

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

Préambule :

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

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

Demande :

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

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

Préambule :

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

Demandes :

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

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

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

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

Préambule :

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

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

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

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

	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

Demandes :

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

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

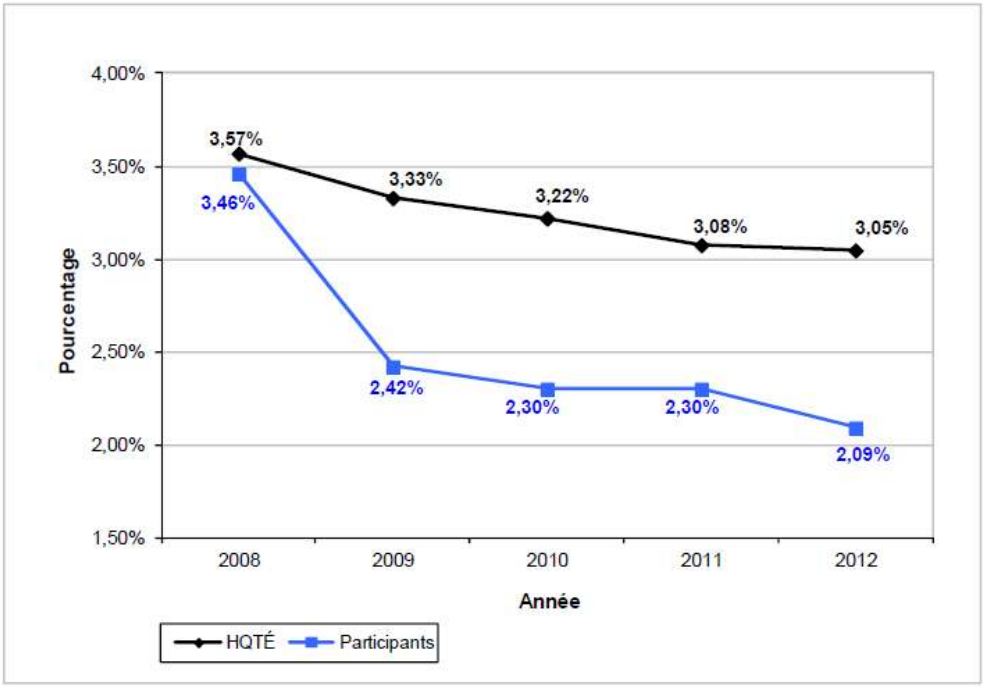
5. Référence : B-0010 ou HQT-3, document 3, pages 11 et 12;

Préambule :

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

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



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

> *La figure 8 permet de constater une légère diminution du ratio des dépenses en exploitation et maintenance du Transporteur par rapport à la valeur de l'actif postes, passant de 3,08 % en 2011 à 3,05 % en 2012. Le ratio obtenu par le Transporteur est néanmoins plus élevé que celui obtenu par les participants qui a connu une tendance similaire passant de 2,30 % en 2011 à 2,09 % en 2012.*
>
> *La valeur plus élevée du ratio du Transporteur s'explique par la grande étendue de son réseau, par les distances qui séparent les centres de production*

des centres de consommation et par la nécessité d'utiliser des équipements pouvant tolérer les conditions nordiques extrêmes propres au Québec.

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

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

Demandes :

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

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

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

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

Préambule :

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

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

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 2011	Réel 2012	Budget 2013	Planifié 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Charge locale	394,6	364,7	546,0	504,9	97,6	362,9	-24,0	1 662,6	276,2	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	38,1	0,1	0,0
Total	459,8	373,0	707,9	1 327,5	167,3	329,9	1 015,5	1 668,5	683,2	-458,7	165,7	215,5	256,3

Demandes :

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

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

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

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

Préambule :

À la référence (i), le Transporteur présente le tableau suivant montrant 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)
Total	**(188,6)**	**(244,5)**	**(498,0)**

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

Demande :

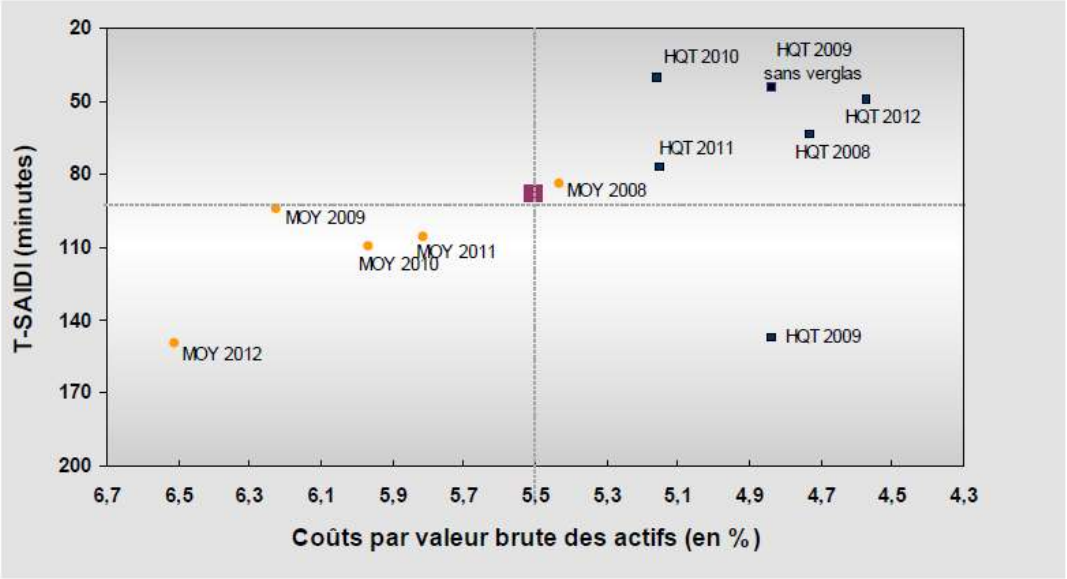
7.1 Veuillez concilier les informations provenant des deux références.

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

Préambule :

La référence (i) présente la figure suivante :

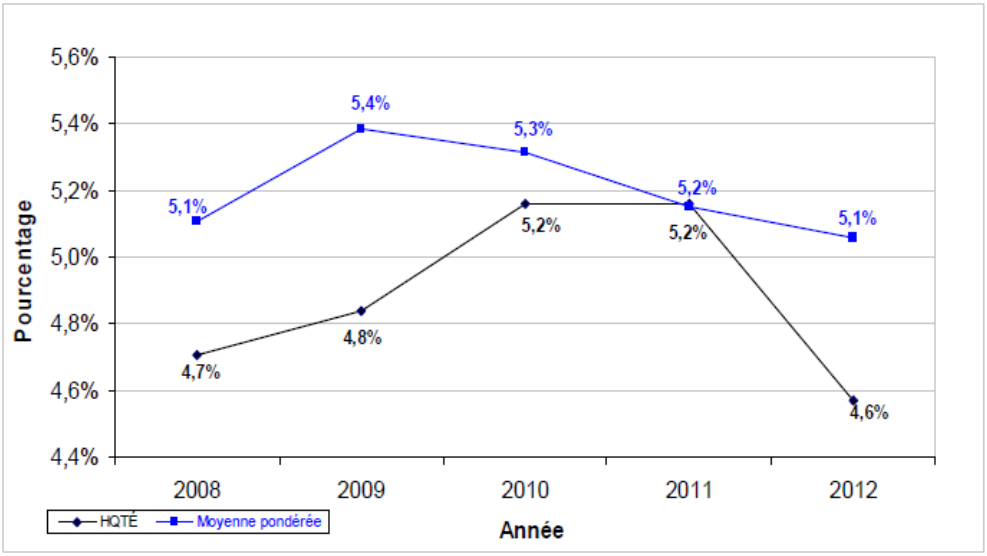
Figure 2 – Indicateur composite
Durée (minutes) d'interruption de service (T-SAIDI) et Coûts d'exploitation, de maintenance, d'administration plus les coûts des investissements en pérennité par la valeur des immobilisations corporelles et des actifs incorporels (en %)



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.

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



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

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

Demande :

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

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

Préambule :

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

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

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

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

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

Demandes :

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

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

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

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

Préambule :

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

Demande :

10.1 Veillez justifier l'utilisation de l'indice T-SAIDI au lieu de l'indice SAIDI.