

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	7
1.5	Taux de pertes de transport	8
2	Revenus des services de transport.....	9
3	Compte d'écart des revenus des services de transport de point à point	10

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 2014 (MW)	8
Tableau 3	Taux de pertes de transport pour l'année 2016	8
Tableau 4	Revenus des services de transport (M\$)	9
Tableau 5	Solde du compte d'écart (M\$).....	10

1 Besoins des services de transport

- 1 Le tableau suivant présente les besoins réels de transport pour l'année 2014, la prévision
- 2 des besoins pour l'année 2015, approuvée par la Régie dans la décision D-2015-031, ainsi
- 3 que la prévision des besoins pour les années 2015 et 2016, incluant les pertes de transport.

Tableau 1
Besoins des services de transport

	2014 Réal	2015 Prévision D-2015-031	2015 Prévision révisée	2016 Prévision
Charge locale				
Pointe coïncidente	38 746 MW	sans objet	38 450 MW**	sans objet
Pointe normalisée*	37 443 MW	sans objet	37 807 MW**	sans objet
Prévision	sans objet	37 818 MW	sans objet	37 974 MW
Point à point annuel ferme	4 675 MW	4 679 MW	4 679 MW	4 684 MW
Producteur	4 140 MW	4 143 MW	4 143 MW	4 147 MW
Distributeur	0 MW	0 MW	0 MW	0 MW
Autres	535 MW	536 MW	536 MW	536 MW
Point à point mensuel ferme et non ferme	213 MW	0 MW	196 MW	0 MW
Producteur	0 MW	0 MW	0 MW	0 MW
Distributeur	0 MW	0 MW	0 MW	0 MW
Autres	213 MW	0 MW	196 MW	0 MW
Point à point hebdomadaire ferme et non ferme	491 MW	0 MW	159 MW	0 MW
Producteur	0 MW	0 MW	0 MW	0 MW
Distributeur	0 MW	0 MW	0 MW	0 MW
Autres	491 MW	0 MW	159 MW	0 MW
Point à point quotidien ferme	1 196 MW	0 MW	48 MW	0 MW
Producteur	277 MW	0 MW	0 MW	0 MW
Distributeur	0 MW	0 MW	0 MW	0 MW
Autres	920 MW	0 MW	48 MW	0 MW
Point à point quotidien non ferme	5 400 MW	0 MW	2 596 MW	0 MW
Producteur	0 MW	0 MW	0 MW	0 MW
Distributeur	0 MW	0 MW	0 MW	0 MW
Autres	5 400 MW	0 MW	2 596 MW	0 MW
Point à point horaire non ferme	2,6 x 10⁶ MW	3,7 x 10⁶ MW	3,7 x 10⁶ MW	3,7 x 10⁶ MW
Producteur	1,9 x 10 ⁶ MW	2,7 x 10 ⁶ MW	2,7 x 10 ⁶ MW	2,6 x 10 ⁶ MW
Distributeur	0,0 x 10 ⁶ MW	0,0 x 10 ⁶ MW	0,0 x 10 ⁶ MW	0,0 x 10 ⁶ MW
Autres	0,7 x 10 ⁶ MW	1,0 x 10 ⁶ MW	1,0 x 10 ⁶ MW	1,1 x 10 ⁶ MW

* Pointe normalisée pour les conditions climatiques

** Estimation préliminaire pour la pointe de janvier 2015

1.1 Besoins de la charge locale

- 4 La charge locale est constituée de l'ensemble des besoins de transport des clients
- 5 du Distributeur, à l'exclusion des clients des réseaux autonomes.
- 6 La prévision des besoins de transport pour la charge locale est de 37 974 MW pour
- 7 l'année 2016.
- 8 La prévision des besoins en énergie est de 184 859 GWh pour l'année 2016.

1.2 Besoins du service de transport en réseau intégré

1 Pour l'année 2016, le Transporteur ne prévoit pas de besoins de transport pour le service de
2 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 4 684* MW pour l'année 2016.

9 La prévision des besoins en énergie est de 32 683 GWh pour l'année 2016.

10 La prévision pour l'année 2016 tient compte des réservations à long terme suivantes,
11 incluant les pertes de transport.

- 12 • Prévision des besoins du Producteur de 4 147* MW pour l'année 2016 :
 - 13 ◦ 1 323 MW concernant la réservation d'une durée de 50 ans pour livraison à ON.
 - 14 ◦ 1 270 MW concernant la réservation d'une durée de 35 ans pour livraison
15 à MASS.
 - 16 ◦ 1 270 MW concernant la réservation d'une durée de 35 ans pour livraison à NE.
 - 17 ◦ 238 MW concernant la réservation s'appliquant jusqu'en octobre 2022 pour
18 livraison à HIGH.
 - 19 ◦ 48 MW concernant la réservation s'appliquant jusqu'en décembre 2022 pour
20 livraison à CORN.
- 21 • Prévision des besoins des autres clients de 536* MW pour l'année 2016 :
 - 22 ◦ 272 MW concernant les réservations de 17 MW et de 43 MW s'appliquant
23 jusqu'en mars 2018, la réservation de 106 MW s'appliquant jusqu'en
24 octobre 2017 ainsi que la réservation de 106 MW s'appliquant jusqu'en
25 octobre 2018, pour livraison à NE.
 - 26 ◦ 265 MW concernant les réservations de 53 MW, 53 MW, 53 MW et 106 MW
27 s'appliquant jusqu'en mars 2024, pour livraison à MASS.

28
29 * Selon l'approche usuelle, le total est obtenu à partir de valeurs non arrondies des réservations majorées du
30 taux de pertes de transport.

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

1 Comme demandé par la Régie dans la décision D-2012-059, le Transporteur explique les
2 écarts entre la prévision des besoins des services de transport projetés et les besoins des
3 services de transport réels.

4 Pour l'année 2014, en ce qui concerne les besoins réels du service de transport de point à
5 point à long terme, la quantité de 4 143 MW retenue selon la décision D-2015-031,
6 correspond aux besoins de transport réalisés en 2014 pour ce service. Par ailleurs, un écart
7 a été constaté entre la prévision et le réel, pour les besoins des services de transport de
8 point à point à court terme.

9 Pour l'année 2015, le Transporteur effectue une mise à jour de la prévision des besoins des
10 services de transport de point à point à court terme en fonction des réservations effectuées
11 pour les six premiers mois de l'année et d'une anticipation de celles à venir au cours des six
12 derniers mois. La prévision des besoins en énergie est de l'ordre de 3,9 TWh pour l'année 2015.

13 Pour l'année 2016, le Transporteur précise, comme demandé par la Régie dans la décision
14 D-2011-039, qu'il anticipe que les besoins des services de transport de point à point à court
15 terme surviendraient dans le cadre du service horaire, à un niveau de réservation se
16 rapprochant à celui de l'année 2015. La prévision des besoins en énergie, pour l'année
17 2016, est de l'ordre de 3,7 TWh soit une valeur légèrement inférieure à celle de 2015, afin
18 de refléter un retrait prévu sur le chemin HQT-NE.

1.4 Besoins des services de transport à la pointe

19 Les pointes mensuelles coïncidentes à la pointe du réseau pour l'année 2014, incluant les
20 pertes de transport, sont présentées au tableau 2 suivant. Ces informations ont été
21 déposées à la Régie dans le cadre du Rapport annuel 2014 du Transporteur.

Tableau 2
Pointes coïncidentes à la pointe du réseau de transport pour l'année 2014 (MW)

Mois	Charge locale		Réseau intégré ⁽¹⁾		Point à point		Réseau de transport		Date et heure	
	Réel	Normalisé	Réel	Normalisé	Réel	Normalisé	Réel	Normalisé ⁽²⁾		
Janvier	38 746	37 443	0	0	1 301	s.o.	40 047	38 744	2014-01-22	8h00
Février	35 299	35 072	0	0	1 830	s.o.	37 129	36 902	2014-02-12	8h00
Mars	34 122	32 163	0	0	2 957	s.o.	37 079	35 120	2014-03-17	8h00
Avril	27 215	27 112	0	0	3 913	s.o.	31 128	31 025	2014-04-16	8h00
Mai	22 823	21 940	0	0	5 108	s.o.	27 931	27 048	2014-05-01	9h00
Juin	19 505	20 517	0	0	5 347	s.o.	24 852	25 864	2014-06-30	18h00
Juillet	19 914	20 624	0	0	6 197	s.o.	26 111	26 821	2014-07-22	18h00
Août	20 880	20 892	0	0	6 126	s.o.	27 006	27 018	2014-08-26	18h00
Septembre	20 031	20 936	0	0	5 887	s.o.	25 918	26 823	2014-09-05	18h00
Octobre	22 056	24 101	0	0	4 861	s.o.	26 917	28 962	2014-10-31	8h00
Novembre	28 724	29 293	0	0	5 321	s.o.	34 045	34 614	2014-11-21	19h00
Décembre	32 633	34 329	0	0	6 016	s.o.	38 649	40 345	2014-12-30	18h00

⁽¹⁾ Hydro-Québec TransÉnergie n'a aucun client pour le service en réseau intégré.

⁽²⁾ 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 5,8 %
- 4 pour l'année 2016, tel qu'il appert du tableau suivant.

Tableau 3
Taux de pertes de transport pour l'année 2016

Année	Taux de pertes
2012	5,68 %
2013	5,85 %
2014	5,91 %
Taux moyen	5,8 %

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 4
Revenus des services de transport (M\$)**

Services de transport	2014 Réel	2015 Prévision révisée	2016 Prévision
Revenus	3 142,3	3 181,1	3 149,6
Charge locale	2 765,3	2 801,6	2 776,3
Point à point	377,0	379,5	373,3
Producteur	326,8	329,8	324,9
Distributeur	0,0	0,0	0,0
Autres	50,2	49,7	48,4
Point à point à long terme	349,0	346,6	342,4
Producteur	309,0	306,9	303,2
Distributeur	0,0	0,0	0,0
Autres	40,0	39,7	39,2
Point à point à court terme	28,0	32,9	30,9
Producteur	17,8	22,8	21,7
Distributeur	0,0	0,0	0,0
Autres	10,2	10,0	9,2
Cavalier	0,0	-8,5	2,6
Charge locale	0,0	-7,6	2,3
Point à point à long terme	0,0	-0,9	0,3
Producteur	0,0	-0,8	0,2
Distributeur	0,0	0,0	0,0
Autres	0,0	-0,1	0,0

- 3 Comme demandé par la Régie dans la décision D-2011-059, le Transporteur explique les
- 4 écarts entre les revenus des services de transport projetés et les revenus des services de
- 5 transport réels. Pour l'année 2014, les revenus des services de transport de point à point
- 6 réels sont de 377,0 M\$, en hausse de 3,6 M\$ par rapport aux revenus des services de
- 7 transport de point à point de 373,4 M\$ retenus dans la décision D-2014-049. Cet écart
- 8 s'explique principalement par des revenus de transport à court terme provenant des autres
- 9 clients en hausse de 3,8 M\$ par rapport à la prévision, que compense partiellement une
- 10 baisse d'environ 0,2 M\$ des revenus réels provenant du Producteur pour ces mêmes
- 11 services par rapport à la prévision.

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

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

4 Pour faire suite à la décision D-2014-035 en ce qui a trait au solde projeté du compte
 5 d'écart, le Transporteur indique que des montants de 2,5 M\$ pour l'année 2014 et de 1,3 M\$
 6 pour les premiers mois de l'année 2015 (janvier à juin) ont été facturés pour des pénalités
 7 liées à l'exploitation selon les articles 13.7 d) et 14.5 des *Tarifs et conditions des services de*
 8 *transport d'Hydro-Québec*, tandis que le reste est associé aux écarts de prévision des
 9 revenus des services de transport de point à point.

10 Le solde projeté du compte d'écart des revenus des services de transport de point à point,
 11 est présenté au tableau suivant. Ce montant est reflété à la pièce HQT-12, Document 1, aux
 12 fins de l'établissement du cavalier pour l'année 2016.

Tableau 5
Solde du compte d'écart (M\$)

Année 2014	
Prévision	373,4
Prévision révisée	381,3
Écart : prévision - prévision révisée (montant considéré pour le cavalier 2015)	-7,9
Réel	377,0
Écart : prévision révisée - réel	4,3
Total 2014	4,3
Année 2015	
Prévision	377,9
Prévision révisée	379,5
Écart : prévision - prévision révisée	-1,6
Intérêt*	0,0
Total 2015 : écart + intérêt	-1,6
Solde projeté** : total 2014 + total 2015 (montant à considérer pour le cavalier 2016)	2,7

* Solde du compte d'écart au 31 décembre 2014 portant intérêt au coût moyen pondéré du capital 2015

** 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