

## **Besoins et revenus des services de transport**



---

## Table des matières

<b>1</b>	<b>Besoins des services de transport.....</b>	<b>5</b>
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
<b>2</b>	<b>Revenus des services de transport.....</b>	<b>9</b>
<b>3</b>	<b>Compte d'écart des revenus des services de transport de point à point .....</b>	<b>10</b>

### 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 2015 (MW) .....	8
Tableau 3	Taux de pertes de transport pour l'année 2017 .....	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 2015, la prévision  
 2 des besoins pour l'année 2016, approuvée par la Régie dans la décision D-2016-046, ainsi  
 3 que la prévision des besoins pour les années 2016 et 2017, incluant les pertes de transport.

**Tableau 1  
Besoins des services de transport**

	2015 Réel	2016 Prévision D-2016-046	2016 Prévision révisée	2017 Prévision
<b>Charge locale</b>				
Pointe coïncidente	38 451 MW	sans objet	37 094 MW**	sans objet
Pointe normalisée*	37 615 MW	sans objet	37 647 MW**	sans objet
Prévision	sans objet	37 974 MW	sans objet	37 555 MW
<b>Point à point annuel ferme</b>	<b>4 679 MW</b>	<b>4 684 MW</b>	<b>4 684 MW</b>	<b>4 700 MW</b>
Producteur	4 143 MW	4 147 MW	4 147 MW	4 162 MW
Distributeur	0 MW	0 MW	0 MW	0 MW
Autres	536 MW	536 MW	536 MW	537 MW
<b>Point à point mensuel ferme et non ferme</b>	<b>259 MW</b>	<b>0 MW</b>	<b>476 MW</b>	<b>0 MW</b>
Producteur	0 MW	0 MW	0 MW	0 MW
Distributeur	0 MW	0 MW	0 MW	0 MW
Autres	259 MW	0 MW	476 MW	0 MW
<b>Point à point hebdomadaire ferme et non ferme</b>	<b>186 MW</b>	<b>0 MW</b>	<b>73 MW</b>	<b>0 MW</b>
Producteur	0 MW	0 MW	0 MW	0 MW
Distributeur	0 MW	0 MW	0 MW	0 MW
Autres	186 MW	0 MW	73 MW	0 MW
<b>Point à point quotidien ferme</b>	<b>98 MW</b>	<b>0 MW</b>	<b>3 MW</b>	<b>0 MW</b>
Producteur	0 MW	0 MW	0 MW	0 MW
Distributeur	0 MW	0 MW	0 MW	0 MW
Autres	98 MW	0 MW	3 MW	0 MW
<b>Point à point quotidien non ferme</b>	<b>5 693 MW</b>	<b>0 MW</b>	<b>269 MW</b>	<b>0 MW</b>
Producteur	1 MW	0 MW	0 MW	0 MW
Distributeur	0 MW	0 MW	0 MW	0 MW
Autres	5 692 MW	0 MW	269 MW	0 MW
<b>Point à point horaire non ferme</b>	<b>2,6 x 10<sup>6</sup> MW</b>	<b>3,7 x 10<sup>6</sup> MW</b>	<b>3,2 x 10<sup>6</sup> MW</b>	<b>3,6 x 10<sup>6</sup> MW</b>
Producteur	2,1 x 10 <sup>6</sup> MW	2,6 x 10 <sup>6</sup> MW	2,4 x 10 <sup>6</sup> MW	2,5 x 10 <sup>6</sup> MW
Distributeur	0,0 x 10 <sup>6</sup> MW	0,0 x 10 <sup>6</sup> MW	0,0 x 10 <sup>6</sup> MW	0,0 x 10 <sup>6</sup> MW
Autres	0,5 x 10 <sup>6</sup> MW	1,1 x 10 <sup>6</sup> MW	0,7 x 10 <sup>6</sup> MW	1,1 x 10 <sup>6</sup> MW

\* Pointe normalisée pour les conditions climatiques

\*\* Estimation préliminaire pour la pointe de février 2016

### 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 37 555 MW pour  
 7 l'année 2017.
- 8 La prévision des besoins en énergie est de 181 074 GWh pour l'année 2017.

## **1.2 Besoins du service de transport en réseau intégré**

1 Pour l'année 2017, 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 4 700\* MW pour l'année 2017.

9 La prévision des besoins en énergie est de 33 230 GWh pour l'année 2017.

10 La prévision pour l'année 2017 tient compte des réservations à long terme suivantes,  
11 incluant les pertes de transport.

- 12 • Prévision des besoins du Producteur de 4 162\* MW pour l'année 2017 :
  - 13 ◦ 1 325 MW concernant la réservation d'une durée de 50 ans pour livraison à ON.
  - 14 ◦ 1 272 MW concernant la réservation d'une durée de 35 ans pour livraison
  - 15 ◦ à MASS.
  - 16 ◦ 1 272 MW concernant la réservation d'une durée de 35 ans pour livraison à NE.
  - 17 ◦ 239 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 2019 pour
  - 20 ◦ livraison à CORN.
  - 21 ◦ 7 MW concernant la réservation s'appliquant du 1<sup>er</sup> novembre 2017 au 31 octobre
  - 22 ◦ 2018 pour livraison à DEN.
- 23 • Prévision des besoins des autres clients de 537\* MW pour l'année 2017 :
  - 24 ◦ 272 MW concernant les réservations de 17 MW et de 43 MW s'appliquant
  - 25 ◦ jusqu'en mars 2018, la réservation de 106 MW s'appliquant jusqu'en
  - 26 ◦ octobre 2017 ainsi que la réservation de 106 MW s'appliquant jusqu'en
  - 27 ◦ octobre 2018, pour livraison à NE.
  - 28 ◦ 265 MW concernant les réservations de 53 MW, 53 MW, 53 MW et 106 MW
  - 29 ◦ s'appliquant jusqu'en mars 2024, pour livraison à MASS.

30 \* Selon l'approche usuelle, le total est obtenu à partir de valeurs non arrondies des réservations majorées du  
31 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 2015, en ce qui concerne les besoins réels du service de transport de point à  
5 point à long terme, la quantité de 4 679 MW retenue selon la décision D-2016-046,  
6 correspond aux besoins de transport réalisés en 2015 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 2016, 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 3,5 TWh pour l'année 2016.

13 Pour l'année 2017, 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 2016. La prévision des besoins en énergie est de l'ordre  
17 de 3,6 TWh pour l'année 2017.

### **1.4 Besoins des services de transport à la pointe**

18 Les pointes mensuelles coïncidentes à la pointe du réseau pour l'année 2015, incluant les  
19 pertes de transport, sont présentées au tableau 2 suivant. Ces informations ont été  
20 déposées à la Régie dans le cadre du Rapport annuel 2015 du Transporteur.

**Tableau 2**  
**Pointes coïncidentes à la pointe du réseau de transport pour l'année 2015 (MW)**

Mois	Charge locale		Réseau intégré <sup>(1)</sup>		Point à point		Réseau de transport		Date et heure	
	Réel	Normalisé	Réel	Normalisé	Réel	Normalisé	Réel	Normalisé <sup>(2)</sup>		
Janvier	38 451	37 615	0	0	1 785	s.o.	40 236	39 400	2015-01-08	8h00
Février	37 420	35 420	0	0	2 774	s.o.	40 194	38 194	2015-02-16	8h00
Mars	31 901	32 513	0	0	5 712	s.o.	37 613	38 225	2015-03-05	20h00
Avril	27 726	26 734	0	0	5 521	s.o.	33 247	32 255	2015-04-01	8h00
Mai	19 661	21 505	0	0	4 762	s.o.	24 423	26 267	2015-05-01	8h00
Juin	19 201	20 087	0	0	4 952	s.o.	24 153	25 039	2015-06-22	17h00
Juillet	19 952	20 131	0	0	5 930	s.o.	25 882	26 061	2015-07-13	18h00
Août	20 548	20 317	0	0	6 412	s.o.	26 960	26 729	2015-08-19	18h00
Septembre	20 593	19 910	0	0	6 116	s.o.	26 709	26 026	2015-09-08	20h00
Octobre	23 734	23 883	0	0	4 168	s.o.	27 902	28 051	2015-10-28	18h00
Novembre	28 983	29 110	0	0	5 668	s.o.	34 651	34 778	2015-11-30	18h00
Décembre	29 407	34 125	0	0	5 896	s.o.	35 303	40 021	2015-12-30	18h00

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

<sup>(2)</sup> 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 6,0 %
- 4 pour l'année 2017, tel qu'il appert au tableau suivant.

**Tableau 3**  
**Taux de pertes de transport pour l'année 2017**

Année	Taux de pertes
2013	5,85 %
2014	5,91 %
2015	6,13 %
Taux moyen	6,0 %



**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\$)**

<b>Services de transport</b>	<b>2015 Réel</b>	<b>2016 Prévision révisée</b>	<b>2017 Prévision</b>
<b>Revenus</b>	<b>3 175,2</b>	<b>3 111,0</b>	<b>3 305,7</b>
Charge locale	<b>2 801,6</b>	<b>2 743,6</b>	<b>2 909,8</b>
Point à point	<b>373,6</b>	<b>367,4</b>	<b>396,0</b>
Producteur	326,0	319,6	344,6
Distributeur	0,0	0,0	0,0
Autres	47,6	47,8	51,4
Point à point à long terme	<b>346,6</b>	<b>338,4</b>	<b>364,1</b>
Producteur	306,9	299,6	322,5
Distributeur	0,0	0,0	0,0
Autres	39,7	38,8	41,6
Point à point à court terme	<b>27,0</b>	<b>29,0</b>	<b>31,8</b>
Producteur	19,1	19,9	22,1
Distributeur	0,0	0,0	0,0
Autres	7,9	9,1	9,7
<b>Cavalier</b>	<b>8,5</b>	<b>-2,6</b>	<b>-7,6</b>
Charge locale	<b>7,6</b>	<b>-2,3</b>	<b>-6,8</b>
Point à point à long terme	<b>0,9</b>	<b>-0,3</b>	<b>-0,8</b>
Producteur	0,8	-0,2	-0,7
Distributeur	0,0	0,0	0,0
Autres	0,1	0,0	-0,1

- 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 2015, les revenus des services de transport de point à point
- 6 réels sont de 373,6 M\$, en baisse de 4,3 M\$ par rapport aux revenus des services de
- 7 transport de point à point de 377,9 M\$ retenus dans la décision D-2015-031. Cet écart
- 8 s'explique principalement par une baisse des revenus de transport à court terme provenant
- 9 du Producteur de 3,7 M\$ par rapport à la prévision, et d'une baisse des revenus de
- 10 transport provenant des autres clients de 0,6 M\$.

**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 1,8 M\$ pour l'année 2015 et de 0,4 M\$  
 6 pour les premiers mois de l'année 2016 (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 2017.

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

<b>Année 2015</b>	
Prévision	377,9
Prévision révisée	379,5
Écart : prévision révisée (montant considéré pour le cavalier 2016)	-1,6
Réel	373,6
Écart : prévision révisée - réel	5,9
Écart : montant considéré pour le cavalier 2016 - montant réel pour le cavalier 2016	0,1
<b>Total 2015</b>	<b>6,1</b>
<b>Année 2016</b>	
Prévision	368,9
Prévision révisée	367,4
Écart : prévision révisée	1,5
Intérêt*	0,1
<b>Total 2016 : écart + intérêt</b>	<b>1,6</b>
Solde projeté** : total 2015 + total 2016 (montant à considérer pour le cavalier 2017)	<b>7,7</b>

\* Solde du compte d'écart au 31 décembre 2015 portant intérêt au taux moyens des obligations 3 ans d'Hydro-Québec.

\*\* 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