

---

R - 4167 - 2021

---

DEMANDE DU TRANSPORTEUR DE  
MODIFICATION DES TARIFS ET CONDITIONS  
DES SERVICES DE TRANSPORT POUR LES  
ANNÉES 2021 ET 2022

**MÉMOIRE DE L'AHQ-ARQ – VOLET 2**

Préparé par : Marcel Paul Raymond

14 mars 2022

## Table des matières

<b>1. Introduction.....</b>	<b>3</b>
<b>2. Données relatives à la stratégie de gestion des actifs.....</b>	<b>5</b>
<b>3. Indicateur de disponibilité de services aux interconnexions .....</b>	<b>6</b>
<b>4. Indicateur de disponibilité des emplacements d'exploitation .....</b>	<b>12</b>
<b>5. Entente entre le Transporteur et le Producteur en suivi de la décision D-2021-089.....</b>	<b>19</b>
<b>6. Conclusion et recommandations .....</b>	<b>20</b>

## 1. Introduction

La présente demande d'Hydro-Québec, dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a pour objet l'établissement des tarifs et conditions des services de transport applicables à compter du 1er janvier 2021 et à compter du 1er janvier 2022.

Dans sa décision procédurale D-2021-101, la Régie de l'énergie (la « Régie ») envisageait de traiter dans un premier volet les sujets liés à l'établissement des tarifs et conditions applicables pour les années tarifaires 2021 et 2022 et dans un deuxième volet les autres sujets<sup>1</sup>. Le présent mémoire couvre une partie de ce deuxième volet.

Dans sa décision procédurale D-2021-123, la Régie établissait ainsi la liste des sujets à traiter dans le cadre du volet 2<sup>2</sup> :

*« [145] La Régie traitera, dans le cadre du volet 1 du présent dossier, l'ensemble des sujets de la Demande, à l'exclusion des sujets indiqués ci-après qui seront traités dans le cadre du volet 2 :*

- Les informations requises au paragraphe 123 de la décision D-2020-041, soit les données relatives à la stratégie de gestion des actifs;
- Les deux nouveaux indicateurs exigés par la décision D-2020-041, soit la disponibilité de services aux interconnexions et la disponibilité des emplacements d'exploitation;
- L'étude sur la rémunération des employés d'Hydro-Québec;

---

<sup>1</sup> A-0002, page 6, paragraphe 14.

<sup>2</sup> A-0007, page 30, paragraphe 145.

- *Le facteur de répartition des coûts de l'interconnexion Appalaches-Maine;*
- *L'application de la méthode d'attribution des coûts des projets d'investissement aux catégories d'investissement – en suivi du paragraphe 366 de la décision D-2020-146;*
- *La codification des catégories d'investissement en suivi du paragraphe 531 de la décision D-2020-146;*
- *Le dépôt de l'entente entre le Transporteur et le Producteur en suivi de la décision D-2021-089;*
- *La section 12.3 de la pièce B-0011, suivi de la décision D-2020-109 relatif à la présentation des coûts d'investissements et de charges d'exploitation additionnelles dans le cadre d'une demande d'autorisation d'un projet d'investissement selon l'article 73 de la Loi. » (Notes de bas de page omises; nous soulignons)*

Au cours de ce volet 2, l'AHQ-ARQ aborde les sujets qui sont soulignés dans l'extrait précédent. Toutefois, le sujet sur l'étude sur la rémunération des employés d'Hydro-Québec ne sera pas traité dans le présent mémoire mais fera l'objet d'un mémoire distinct subséquent selon les instructions à venir de la Régie<sup>3</sup>.

Les recommandations de ce mémoire sont basées sur l'information disponible à ce jour. Si de l'information additionnelle devenait disponible, l'AHQ-ARQ se réserve le droit de modifier ses recommandations ou d'en faire de nouvelles.

---

<sup>3</sup> A-0071.

## 2. Données relatives à la stratégie de gestion des actifs

Dans sa décision procédurale D-2021-123, la Régie émet l'ordonnance suivante<sup>4</sup> :

*« [32] Par ailleurs, la Régie considère que les informations exigées au paragraphe 123 de la décision D-2020-041 [note de bas de page omise] sont utiles aux fins de s'assurer de la capacité du réseau à fournir le service et sont requises d'ici le dépôt du bilan, tel que prescrit par cette décision. Elle ordonne au Transporteur de déposer ces informations, qui devraient couvrir les années 2019 et 2020, au plus tard le 27 octobre 2021. La Régie précise que ces informations seront examinées lors du volet 2 du présent dossier. »*

En réponse à cette ordonnance de la Régie, le Transporteur dépose la pièce B-0091, le 29 novembre 2021. Cette pièce présente pour les années 2019 et 2020 :

- Le tableau 1 présentant les ressources dédiées à la maintenance préventive et corrective mesurées;
- Les figures 1 et 2 montrant les indisponibilités forcées par type d'emplacement d'exploitation; et
- La figure 3 indiquant la proportion relative de chaque famille dans le taux de risque total en maintenance.

**L'AHQ-ARQ prend acte des données relatives à la stratégie de gestion des actifs déposées à la pièce B-0091. Elle recommande à la Régie de demander au Transporteur de mettre à jour les données de cette pièce lors de chaque cause tarifaire à venir.**

---

<sup>4</sup> A-0007, page 9, paragraphe 32.

### 3. Indicateur de disponibilité de services aux interconnexions

Dans sa décision D-2019-060, la Régie accueille favorablement l'ouverture du Transporteur à développer un indicateur des interruptions et des indisponibilités de service aux interconnexions, lequel pourrait s'appliquer dans le cadre d'un prochain mécanisme de réglementation incitative (« MRI »). À cet égard, la Régie ordonne au Transporteur de développer cet indicateur en collaboration avec ses clients de point à point et elle ordonne également au Transporteur de lui faire part de sa proposition à cet égard lors du prochain dossier tarifaire<sup>5</sup>.

Lors de ce prochain dossier tarifaire en 2019, le Transporteur a proposé un calendrier de travail visant à déposer le nouvel indicateur en août 2020 dans le cadre de sa demande tarifaire 2021<sup>6</sup>.

Puisque le Transporteur n'a pas déposé de demande tarifaire en 2020, la proposition d'indicateur a plutôt été déposée dans le présent dossier. En effet, le Transporteur a développé l'indicateur *Disponibilité de services aux interconnexions* qui vise à mesurer la disponibilité annuelle des interconnexions en exportation et qui est basé sur les capacités de transfert totales à ces interconnexions<sup>7</sup>.

Pour une année donnée, l'indicateur est simplement calculé comme le rapport entre la somme des valeurs réelles horaires observées des capacités de transfert totales aux interconnexions («  $TTC_{hr}$  ») et la valeur maximale de référence «  $TTC_{ref}$  ») appliquée sur toutes les heures de l'année<sup>8</sup>.

Le Transporteur présente ainsi les résultats du calcul de l'indicateur sur l'ensemble des quatre marchés sur lesquels les clients peuvent transiter de

---

<sup>5</sup> D-2019-060, dossier R-4058-2018, page 92, paragraphes 408 et 409.

<sup>6</sup> D-2020-041, dossier R-4096-2019, pages 36 et 37, paragraphes 124 à 128.

<sup>7</sup> B-0004, page 8.

<sup>8</sup> B-0006, pages 31 et 32, section 5.1.1.

l’énergie, soit l’Ontario, New York, la Nouvelle-Angleterre et le Nouveau-Brunswick<sup>9</sup> :

**Tableau 8**  
**Disponibilité de service aux interconnexions**

2016	2017	2018	2019	2020	Moyenne 5 ans
81,9 %	83,5 %	87,0 %	93,3 %	91,6 %	87,5 %

*A priori*, l’AHQ-ARQ s’étonne de certaines valeurs relativement faibles apparaissant au tableau 8.

En réponse à une demande de renseignements de la Régie, le Transporteur a fourni le tableau suivant, ventilé par marché<sup>10</sup> :

**Tableau R1.3\***

Interconnexion	Énergie (GWh)	2016	2017	2018	2019	2020	Moyenne
Ontario (ON)	$\sum TTC_{Chr}$ (1)	19 129	18 298	20 172	21 888	21 750	NA
	$\sum TTC_{Crif}$ (2)	23 761	23 696	23 696	23 696	23 761	NA
	Indicateur = (1)/(2)	80,5 %	77,2 %	85,1 %	92,4 %	91,5 %	85,3 %
New-York (NY)	$\sum TTC_{Chr}$ (3)	15 937	14 141	15 466	16 500	16 248	NA
	$\sum TTC_{Crif}$ (4)	17 559	17 511	17 511	17 511	17 559	NA
	Indicateur = (3)/(4)	90,8 %	80,8 %	88,3 %	94,2 %	92,5 %	89,3 %
Nouvelle-Angleterre (NE)	$\sum TTC_{Chr}$ (5)	16 191	18 615	18 001	19 392	18 545	NA
	$\sum TTC_{Crif}$ (6)	20 379	20 323	20 323	20 323	20 379	NA
	Indicateur = (5)/(6)	79,4 %	91,6 %	88,6 %	95,4 %	91,0 %	89,2 %
Nouveau-Brunswick (NB)	$\sum TTC_{Chr}$ (7)	6 676	7 830	7 718	8 038	8 386	NA
	$\sum TTC_{Crif}$ (8)	9 039	9 014	9 014	9 014	9 166	NA
	Indicateur = (7)/(8)	73,9 %	86,9 %	85,6 %	89,2 %	91,5 %	85,4 %
GLOBAL	$\sum TTC_{Chr}$ (9)	57 695	58 674	61 083	65 523	64 632	NA
	$\sum TTC_{Crif}$ (10)	70 439	70 246	70 246	70 246	70 566	NA
	Indicateur = (9)/(10)	81,9 %	83,5 %	87,0 %	93,3 %	91,6 %	87,5 %

\* L’indicateur global prend en considération des limitations à 325 MW sur le total des chemins CORN inclus dans l’Ontario (ON) et DEN inclus dans New-York (NY) dont les  $TTC_{Chr}$  totalisent 359 MW. Ainsi, la somme des deux chemins pour les  $TTC_{Chr}$  et pour les  $TTC_{Crif}$  est limitée lorsqu’elle dépasse 325 MW. Pour les fins du tableau demandé par interconnexion les  $TTC_{Chr}$  et  $TTC_{Crif}$  n’ont pas été limités indépendamment pour ces deux chemins, car c’est la combinaison des deux qui est limitative.

<sup>9</sup> B-0006, page 33, tableau 8.

<sup>10</sup> B-0163, page 6, tableau R1.3.

L'AHQ-ARQ s'interroge sur trois aspects menant au calcul de ces résultats :

- Les valeurs calculées pour la Nouvelle-Angleterre;
- Les valeurs calculées pour le Nouveau-Brunswick en 2020; et
- Les causes des réductions aux  $TTC_{hr}$  considérées dans le calcul de l'indicateur.

***Les valeurs calculées pour la Nouvelle-Angleterre***

Le tableau R1.3 indique une somme annuelle des  $TTR_{ref}$  de 20 323 GWh pour la Nouvelle-Angleterre pour une année non bissextile. Une telle quantité annuelle correspond à une puissance moyenne de 2 320 MW (20 323 GWh x 1000 MWh/GWh / 8760 heures/an). Or, la capacité de transfert en livraison des interconnexions vers la Nouvelle-Angleterre n'est que de 2 275 MW<sup>11</sup>.

**L'AHQ-ARQ pourra obtenir plus d'information sur ces valeurs de la Nouvelle-Angleterre lors de l'audience puis pourra formuler une recommandation à la Régie.**

***Les valeurs calculées pour le Nouveau-Brunswick en 2020***

Le tableau R1.3 indique une somme annuelle des  $TTR_{ref}$  de 9 166 GWh pour le Nouveau-Brunswick pour l'année 2020. Une telle quantité annuelle correspond à une puissance moyenne de 1 043,5 MW (9 166 GWh x 1000 MWh/GWh / 8784 heures/an 2020). L'AHQ-ARQ comprend que le Transporteur a procédé à un ajustement de la  $TTC_{ref}$  du Nouveau-Brunswick qui passe de 1 029 MW à 1 200 MW en 2020 (mais pas à 1043,5 MW comme calculé ci-dessus). Il se peut que le Transporteur ait utilisé une  $TTC_{ref}$  pour le Nouveau-Brunswick pondérée dans le temps mais, dans un tel cas, la formule de calcul de l'indicateur global proposée par le Transporteur<sup>12</sup> ne serait pas valable et devrait être remplacée

---

<sup>11</sup> B-0068, page 13, tableau 3.

<sup>12</sup> B-0006, page 32, lignes 1 à 10.



par la formule de calcul suivante présentée par le Transporteur pour chacune des interconnexions où le dénominateur permet de faire varier la  $TTC_{ref}$  en cours d'année<sup>13</sup> :

$$\left[ \frac{\Sigma TTC_{hr}}{\Sigma TTC_{ref}} \right] \times 100$$

Où :

- $TTC_{hr}$  = TTC réelle à chacune des heures pour toutes les interconnexions comme affiché sur OASIS.
- $TTC_{ref}$  = Valeur maximale de la TTC, à chacune des heures, de chacune des interconnexions, démontrée comme réalisable et sécuritaire

Le terme  $NH_{an}$  qui représente le nombre d'heures dans l'année n'est donc plus requis et est reflété dans  $\Sigma TTC_{ref}$  à chacune des heures.

L'AHQ-ARQ pourra obtenir plus d'information sur les valeurs utilisées pour le Nouveau-Brunswick lors de l'audience puis pourra formuler une recommandation à la Régie.

***Les causes des réductions aux  $TTC_{hr}$  considérées dans le calcul de l'indicateur***

Il est important de rappeler que la Régie, dans sa décision D-2019-060 citée plus haut, accueillait favorablement l'ouverture du Transporteur à développer un indicateur des interruptions et des indisponibilités de service aux interconnexions et non des réductions des  $TTC_{hr}$  provenant d'autres causes qui ne sont pas sous le contrôle du Transporteur.

---

<sup>13</sup> B-0163, page 5, réponse 1.3.

Or, la valeur  $TTC_{hr}$  utilisée par le Transporteur dans sa proposition d'indicateur est influencée non seulement par les interruptions et les indisponibilités causées par le Transporteur mais aussi par d'autres facteurs dont les suivants, tel que décrit à l'appendice C des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*<sup>14</sup>:

- La capacité de transfert du réseau voisin;
- Les paramètres externes au Transporteur (retraits d'équipements, conditions d'exploitation et limites de réseau) qui influencent les capacités de transfert des réseaux voisins;
- La prévision des charges régionales;
- Les prévisions de température de l'air ambiant;
- Le plan de production des ressources désignées pour l'alimentation de la charge locale;

L'inclusion de tels facteurs non pertinents pour l'indicateur souhaité pourrait expliquer la relative faiblesse des résultats obtenus par la méthode de calcul proposée par le Transporteur.

**L'AHQ-ARQ est d'avis que ces facteurs ne devraient pas être pris en compte dans le calcul de l'indicateur de *Disponibilité de services aux interconnexions* puisqu'ils ne sont pas sous le contrôle du Transporteur.**

---

<sup>14</sup> B-0030, pages 149 à 153 (PDF 151 à 155); voir aussi le document suivant pour d'autres détails : [https://www.oasis.oati.com/woa/docs/HQT/HQTdocs/ATCID\\_EN.pdf](https://www.oasis.oati.com/woa/docs/HQT/HQTdocs/ATCID_EN.pdf) , consulté le 11 mars 2022.

**Par conséquent, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de scinder l'indicateur *Disponibilité de services aux interconnexions* en deux parties, soit l'une qui représente les réductions de service sous le contrôle du Transporteur et l'autre qui représente les réductions de service qui ne sont pas sous le contrôle de ce dernier.**

#### 4. Indicateur de disponibilité des emplacements d’exploitation

Dans sa décision D-2020-041, la Régie accueille favorablement l’ouverture du Transporteur, pour le MRI de deuxième génération, de développer un indicateur du Taux de disponibilité des équipements, tel que l’Association Canadienne de l’Électricité (l’« ACÉ ») le propose pour la catégorie Disponibilité du réseau et tel que recommandé par l’AHQ-ARQ<sup>15</sup>. En conséquence, la Régie demande au Transporteur de développer l’indicateur du Taux de disponibilité aux fins de l’évaluation de sa stratégie de maintenance et elle lui demande également de déposer, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, les valeurs historiques disponibles pour cet indicateur<sup>16</sup>.

Lors du dossier R-4096-2019, le Transporteur a proposé un échéancier pour le développement de l’indicateur du Taux de disponibilité des équipements visant à déposer le nouvel indicateur en août 2020 dans le cadre de sa demande tarifaire 2021<sup>17</sup>.

Puisque le Transporteur n’a pas déposé de demande tarifaire en 2020, la proposition d’indicateur a plutôt été déposée dans le présent dossier. En effet, le Transporteur a développé l’indicateur *Disponibilité des emplacements d’exploitation* qui vise à mesurer la disponibilité du réseau, moyennant l’ensemble des causes rendant un emplacement d’exploitation indisponible<sup>18</sup>.

Pour une année donnée, l’indicateur est simplement calculé comme le rapport entre la somme des temps en heure d’indisponibilité forcée pour les emplacements retenus et le produit du nombre d’heures de l’année et du nombre d’emplacements retenus à la fin de l’année<sup>19</sup>.

---

<sup>15</sup> R-4096-2019, C-AHQ-ARQ-0023, pages 4 à 17.

<sup>16</sup> D-2020-041, dossier R-4096-2019, pages 24 à 26, paragraphes 81 à 92.

<sup>17</sup> D-2020-041, dossier R-4096-2019, pages 36 et 37, paragraphes 124 à 128.

<sup>18</sup> B-0004, page 8.

<sup>19</sup> B-0006, page 35, lignes 1 à 8; et B-0169, page 27, réponse 7.8.

Le Transporteur décrit ainsi la portée de l'indicateur qu'il a développé<sup>20</sup> :

« Ainsi, l'indicateur développé par le Transporteur tient compte :

1. Des emplacements majeurs d'exploitation de niveau de tension de plus de 60 kV des familles suivantes : disjoncteur, transformateur, condensateur, inductance, compensateur statique, compensateur série, compensateur synchrone et groupe convertisseur ;
2. Des types de causes d'indisponibilité forcée suivants : défaillance, météo, environnement, condition système, humaine, interférence étrangère et configuration système ;
3. Des durées d'indisponibilité des emplacements majeurs d'exploitation. » (Nous soulignons)

Le Transporteur présente ainsi les résultats du calcul de l'indicateur des cinq dernières années ainsi que ceux de l'ensemble des sept participants au rapport ERIS de l'ACÉ, excluant ceux du Transporteur<sup>21</sup>.

**Tableau 9**  
**Disponibilité des emplacements d'exploitation du Transporteur**

	2016	2017	2018	2019	2020	Moyenne
Résultats	98,96 %	99,32 %	99,29 %	99,31 %	99,30 %	99,24 %

**Tableau 10**  
**Disponibilité des emplacements d'exploitation ACÉ<sup>10</sup>**

	2016	2017	2018	2019	2020	Moyenne
Résultats	99,58 %	99,65 %	99,60 %	99,65 %	n.d.	99,62 %

---

<sup>20</sup> B-0006, page 34, lignes 20 à 28.

<sup>21</sup> B-0006, pages 35 et 36, section 5.2.2; et B-0169, page 29, réponses 8.2 et 8.3.

À partir de ces deux tableaux, on peut constater que la disponibilité des emplacements d’exploitation du Transporteur s’est améliorée en 2017 pour se stabiliser par la suite. De plus, les résultats du Transporteur sont nettement inférieurs à ceux des autres transporteurs canadiens.

Le Transporteur a fourni le tableau suivant qui montre le nombre total des emplacements retenus (« NT<sub>EE</sub> ») pour chaque année entre 2016 et 2020<sup>22</sup> :

**Tableau R7.9**  
**Valeurs NT<sub>EE</sub> de 2016 à 2020**

	2016	2017	2018	2019	2020
CS, CLC, CXC, GC	73	76	77	79	80
Disjoncteur	2 885	3 162	3 281	3 355	3 444
Transformateur	1 514	1 541	1 557	1 573	1 587
XC	156	162	171	183	227
XL	309	316	329	350	400
Valeur NTEE	4 937	5 257	5 415	5 540	5 738

Premièrement, l’AHQ-ARQ constate que le nombre d’emplacements suivis par ce nouvel indicateur qui ne couvre que les emplacements majeurs varie entre 5 000 et 6 000 sur la période alors que le nombre d’emplacements suivis par l’indicateur d’indisponibilités forcées (« IF ») est plutôt de l’ordre de 92 000<sup>23</sup> et que ce nombre ne varierait pas de façon significative avec les années selon l’information obtenue du Transporteur<sup>24</sup>.

L’AHQ-ARQ s’interroge sur la baisse significative du nombre d’emplacements majeurs par rapport au nombre d’emplacements suivis par l’indicateur des IF. De plus, une hausse substantielle de 16 % du nombre d’emplacements est observée entre 2016 et 2020 tel qu’il appert du tableau R7.9 ci-dessus. **L’AHQ-ARQ**

---

<sup>22</sup> B-0169, page 28, tableau R7.9.

<sup>23</sup> R-3981-2016, B-0054, page 8, réponse 3.2.

<sup>24</sup> R-3981-2016, A-0030, pages 46 et 47.

**compte questionner le Transporteur lors de l’audience sur ces deux éléments.**

Deuxièmement, l’AHQ-ARQ observe également une hausse substantielle du pourcentage du nombre d’indisponibilités forcées sur l’échantillon retenu par le Transporteur comme le démontre le tableau suivant préparé par l’AHQ-ARQ :

**Tableau AHQ-ARQ-1**

**Pourcentage des IF pour l’échantillon des emplacements majeurs versus tous les emplacements**

		2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
IF emplacements majeurs	(1)	1161	1139	1044	1095	990	5429
Nombre d'emplacements majeurs	(2)	4937	5257	5415	5540	5738	26887
Pourcentage		23,5%	21,7%	19,3%	19,8%	17,3%	20,2%
IF tous les emplacements	(3)	5879	6169	5769	5969	6645	30431
Nombre d'emplacements	(4)	92000	92000	92000	92000	92000	460000
Pourcentage		6,4%	6,7%	6,3%	6,5%	7,2%	6,6%
(1) B-0169, p. 26, figure R7.6.							
(2) B-0169, p. 28, tableau R7.9.							
(3) B-0006, p. 6, tableau 1.							
(4) R-3981-2016, B-0054, p. 8, réponse 3.2; et R-3981-2016, A-0030, pp. 46-47.							

L’AHQ-ARQ est d’avis que, statistiquement parlant, il est difficilement explicable que le pourcentage des IF des emplacements majeurs passe du simple au triple par rapport aux IF de tous les emplacements. Le Transporteur explique cette différence, sans quantification, par la composition de l’échantillon et par le fait que seul l’emplacement d’exploitation ayant causé une série d’indisponibilités est considéré<sup>25</sup>. **L’AHQ-ARQ compte questionner le Transporteur lors de l’audience sur cette différence significative.**

Troisièmement, l’AHQ-ARQ a calculé les résultats de l’indicateur *Disponibilité des emplacements d’exploitation* à partir des données de base fournies par le Transporteur en termes du nombre d’indisponibilités forcées (IF), de la durée moyenne d’une IF et du nombre d’emplacements de chacune des cinq familles

<sup>25</sup> B-0169, pages 25 et 26, réponse 7.6.

retenues. **Sauf erreur, les résultats obtenus par l’AHQ-ARQ diffèrent des résultats présentés par le Transporteur, ce qui peut provenir d’une donnée de base discutable, ce qui pourra être vérifié lors de l’audience.**

À titre d’exemple, l’AHQ-ARQ a préparé le tableau suivant pour l’année 2020 :

**Tableau AHQ-ARQ -2**

**Calcul de l’indicateur *Disponibilité des emplacements d’exploitation* avec les données de base fournies par le Transporteur**

		Disjoncteur	CS, CLC, CXC, GC	Transformateur	XC	XL	TOTAL
Indisponibilités forcées (IF)	(1)	427	63	395	45	60	990
Durée moyenne des IF (jours)	(2)	11	4	11	11	14	
Durée totale des IF - TIEE (heures)	(3)	112728	6048	104280	11880	20160	255096
Nombre d’emplacements - NTEE	(4)	3444	80	1587	227	400	5738
Nombre d’heures de l’année - Nhan	(5)	8784	8784	8784	8784	8784	8784
<b>Indicateur Disponibilité</b>	<b>(6)</b>	<b>99,63%</b>	<b>99,14%</b>	<b>99,25%</b>	<b>99,40%</b>	<b>99,43%</b>	<b>99,49%</b>
<b>Valeur calculée par le Transporteur</b>	<b>(7)</b>						<b>99,30%</b>
(1) B-0169, p. 26, figure R7.6							
(2) B-0169, p. 27, figure R7.7							
(3) = (1) x (2) x 24							
(4) B-0169, p. 28, tableau R7.9							
(5) = 366 x 24 en 2020							
(6) $1 - ((3) / ((4) \times (5)) \times 100)$							
(7) B-0006, p. 35, tableau 9							

On peut constater que les valeurs surlignées sont appréciablement différentes.

Bien entendu, l’AHQ-ARQ comprend que les valeurs de la durée moyenne des IF en jours (ligne (2) du tableau ci-dessus) sont arrondies. Pour vérifier si cette raison seule pouvait expliquer les différences constatées dans les résultats, l’AHQ-ARQ a procédé à un calcul des résultats en supposant les valeurs de durées qui seraient les plus extrêmes avant arrondissement. Par exemple, une valeur de 11 jours a été remplacée par 11,5 jours pour les besoins de cet exercice dont le résultat apparaît dans le tableau suivant :



## Tableau AHQ-ARQ-3

## Calcul de l'indicateur Disponibilité des emplacements d'exploitation avec les données de base fournies par le Transporteur –

## Scénario extrême d'arrondissement

		Disjoncteur	CS, CLC, CXC, GC	Transformateur	XC	XL	TOTAL
Indisponibilités forcées (IF)	(1)	427	63	395	45	60	990
Durée moyenne des IF (jours)	(2)	11,5	4,5	11,5	11,5	14,5	
Durée totale des IF - TIEE (heures)	(3)	117852	6804	109020	12420	20880	266976
Nombre d'emplacements - NTEE	(4)	3444	80	1587	227	400	5738
Nombre d'heures de l'année - Nhan	(5)	8784	8784	8784	8784	8784	8784
Indicateur Disponibilité	(6)	99,61%	99,03%	99,22%	99,38%	99,41%	99,47%
Valeur calculée par le Transporteur	(7)						99,30%
(1) B-0169, p. 26, figure R7.6							
(2) B-0169, p. 27, figure R7.7 avec arrondi extrême							
(3) = (1) x (2) x 24							
(4) B-0169, p. 28, tableau R7.9							
(5) = 366 x 24 en 2020							
(6) $1 - ((3) / ((4) \times (5))) \times 100$							
(7) B-0006, p. 35, tableau 9							

On peut constater que cette hypothèse d'arrondissement extrême ne permet pas à elle seule d'expliquer la différence entre les résultats calculés par l'AHQ-ARQ et ceux calculés par le Transporteur.

Étant donné les questionnements soulevés ci-dessus, l'AHQ-ARQ ne peut, pour le moment, recommander à la Régie d'approuver le calcul du nouvel indicateur de *Disponibilité des emplacements d'exploitation*, et ce, tant que de plus amples explications ne seront pas fournies par le Transporteur.

L'AHQ-ARQ rappelle d'autre part que l'indicateur proposé par le Transporteur tient compte de diverses causes d'indisponibilité forcée<sup>26</sup>. L'AHQ-ARQ comprend donc que, pour chaque indisponibilité forcée, le Transporteur connaît la cause dans ses systèmes informatiques<sup>27</sup>.

**Par conséquent, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de ventiler les résultats de l'indicateur *Disponibilité des emplacements d'exploitation* par cause dans les suivis de son rapport annuel et dans les causes tarifaires.**

---

<sup>26</sup> B-0006, page 34, lignes 25 à 27.

<sup>27</sup> B-0178, page 10, réponse 3.4.

## 5. Entente entre le Transporteur et le Producteur en suivi de la décision D-2021-089

Lors de l'audience du dossier R-4049-2018 à laquelle assistait l'AHQ-ARQ, les représentants du Transporteur et d'Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (le « Producteur ») ont été réceptifs à la possibilité de formaliser, par le biais d'une entente spécifique, que le risque d'affaires associé à la planification de la gestion de l'eau soit entièrement assumé par le Producteur<sup>28</sup>.

À la suite de cette ouverture des parties, la Régie ordonnait ce qui suit<sup>29</sup> :

*« [81] Pour ces motifs, la Régie ordonne au Transporteur de déposer, dans le prochain dossier tarifaire, l'entente qu'il aura conclue avec le Producteur afin de concrétiser par écrit que la clientèle du Transporteur est tenue indemne du risque d'affaires découlant de la préparation des programmes de production des centrales non régularisables lorsque le Transporteur agit à titre de GOP pour le compte du Producteur. » (Nous soulignons)*

Le 19 novembre 2021, le Transporteur a déposé ladite entente qui avait été signée par les parties le 10 novembre précédent<sup>30</sup>.

**L'AHQ-ARQ a pris connaissance de l'entente entre le Transporteur et le Producteur en suivi de la décision D-2021-089 et est d'avis qu'elle répond aux préoccupations qu'elle avait exprimées dans le dossier R-4049-2018.**

---

<sup>28</sup> D-2021-089, dossier R-4045-2018 Phase 1, page 13, paragraphe 42.

<sup>29</sup> D-2021-089, dossier R-4045-2018 Phase 1, page 22, paragraphe 81.

<sup>30</sup> B-0085.

## 6. Conclusion et recommandations

L'AHQ-ARQ demande à la Régie de donner effet à l'ensemble des propositions présentées dans le cadre du présent mémoire et notamment :

1. L'AHQ-ARQ prend acte des données relatives à la stratégie de gestion des actifs déposées à la pièce B-0091. Elle recommande à la Régie de demander au Transporteur de mettre à jour les données de cette pièce lors de chaque cause tarifaire à venir.
2. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de scinder l'indicateur *Disponibilité de services aux interconnexions* en deux parties, soit l'une qui représente les réductions de service sous le contrôle du Transporteur et l'autre qui représente les réductions de service qui ne sont pas sous le contrôle de ce dernier.
3. Étant donné les questionnements soulevés dans ce mémoire, l'AHQ-ARQ ne peut, pour le moment, recommander à la Régie d'approuver le calcul du nouvel indicateur de *Disponibilité des emplacements d'exploitation*, et ce, tant que de plus amples explications ne seront pas fournies par le Transporteur.
4. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de ventiler les résultats de l'indicateur *Disponibilité des emplacements d'exploitation* par cause dans les suivis de son rapport annuel et dans les causes tarifaires.
5. L'AHQ-ARQ a pris connaissance de l'entente entre le Transporteur et le Producteur en suivi de la décision D-2021-089 et est d'avis qu'elle répond aux préoccupations qu'elle avait exprimées dans le dossier R-4049-2018.