

Besoins et revenus des services de transport

Table des matières

1	Besoins des services de transport.....	5
1.1	Besoins de la charge locale	6
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	8
1.5	Taux de pertes de transport.....	9
2	Revenus des services de transport.....	10
3	Compte d'écart des revenus des services de transport de point à point	11

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 2017 (MW)	8
Tableau 3	Taux de pertes de transport pour l'année 2019	9
Tableau 4	Revenus des services de transport (M\$)	10
Tableau 5	Solde du compte d'écart (M\$).....	11

1 Besoins des services de transport

- 1 Le tableau suivant présente les besoins réels de transport pour l'année 2017, la prévision
 2 des besoins pour l'année 2018 approuvée par la Régie¹ ainsi que la prévision des besoins
 3 pour les années 2018 révisée et 2019, incluant les pertes de transport.

Tableau 1
Besoins des services de transport

	2017 Réel	2018 Prévision D-2018-021	2018 Prévision révisée*	2019 Prévision
Charge locale				
Pointe coïncidente	34 536 MW	sans objet	37 699 MW**	sans objet
Pointe normalisée*	37 695 MW	sans objet	37 871 MW**	sans objet
Prévision	sans objet	37 778 MW	sans objet	38 313 MW
Point à point annuel ferme	4 693 MW	4 732 MW	4 697 MW	4 666 MW
Producteur	4 155 MW	4 194 MW	4 159 MW	4 132 MW
Distributeur	0 MW	0 MW	0 MW	0 MW
Autres	537 MW	538 MW	538 MW	534 MW
Point à point mensuel ferme et non ferme	25 MW	0 MW	16 MW	0 MW
Producteur	0 MW	0 MW	0 MW	0 MW
Distributeur	0 MW	0 MW	0 MW	0 MW
Autres	25 MW	0 MW	16 MW	0 MW
Point à point hebdomadaire ferme et non ferme	4 MW	0 MW	42 MW	0 MW
Producteur	0 MW	0 MW	0 MW	0 MW
Distributeur	0 MW	0 MW	0 MW	0 MW
Autres	4 MW	0 MW	42 MW	0 MW
Point à point quotidien ferme	0 MW	0 MW	3 MW	0 MW
Producteur	0 MW	0 MW	0 MW	0 MW
Distributeur	0 MW	0 MW	0 MW	0 MW
Autres	0 MW	0 MW	3 MW	0 MW
Point à point quotidien non ferme	548 MW	0 MW	381 MW	0 MW
Producteur	318 MW	0 MW	0 MW	0 MW
Distributeur	0 MW	0 MW	0 MW	0 MW
Autres	230 MW	0 MW	381 MW	0 MW
Point à point horaire non ferme	4,8 x 10⁶ MW	3,7 x 10⁶ MW	4,8 x 10⁶ MW	4,3 x 10⁶ MW
Producteur	4,5 x 10⁶ MW	2,9 x 10 ⁶ MW	4,5 x 10 ⁶ MW	3,7 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	0,3 x 10 ⁶ MW	0,8 x 10 ⁶ MW	0,3 x 10 ⁶ MW	0,6 x 10 ⁶ MW

* Prévision révisée des services de transport de point à point (réservations réelles pour les six premiers mois et anticipées pour le reste de l'année)

** Pointe normalisée pour les conditions climatiques

*** Estimation préliminaire pour la pointe de janvier 2018

¹ D-2018-021, par. 649, R-4012-2017.

1.1 Besoins de la charge locale

- 1 La charge locale est constituée de l'ensemble des besoins de transport des clients
2 du Distributeur, à l'exclusion des clients des réseaux autonomes.
- 3 La prévision des besoins de transport pour la charge locale est de 38 313 MW pour
4 l'année 2019.
- 5 La prévision des besoins en énergie est de 186 199 GWh pour l'année 2019.

1.2 Besoins du service de transport en réseau intégré

- 6 Pour l'année 2019, le Transporteur ne prévoit pas de besoins de transport pour le service de
7 transport en réseau intégré, car aucun client ne souscrit à ce service.

1.3 Besoins des services de transport de point à point

- 8 Le Transporteur rappelle que la prévision des besoins des services de transport de point à
9 point demeure sujette à des aléas qui échappent au contrôle du Transporteur². Cependant,
10 le compte d'écart des revenus des services de transport de point à point permet d'en
11 neutraliser l'effet sur les tarifs.

1.3.1 Besoins du service de transport de point à point à long terme

- 12 La prévision des besoins de transport pour le service de transport de point à point à long
13 terme est de 4 666 MW³ pour l'année 2019.
- 14 La prévision des besoins en énergie est de 36 388 GWh pour l'année 2019.
- 15 La prévision pour l'année 2019 tient compte des réservations à long terme suivantes,
16 incluant les pertes de transport :
- 17 • Prévision des besoins du Producteur de 4 132 MW pour l'année 2019, dont :
- 18 ◦ 1 318 MW pour la réservation d'une durée de 50 ans, pour livraison à ON ;
- 19 ◦ 1 265 MW pour la réservation d'une durée de 35 ans, pour livraison à MASS ;
- 20 ◦ 1 265 MW pour la réservation d'une durée de 35 ans, pour livraison à NE ;
- 21 ◦ 237 MW pour la réservation s'appliquant jusqu'en juin 2023, pour livraison
22 à HIGH ;
- 23 ◦ 47 MW pour la réservation s'appliquant jusqu'en décembre 2019, pour livraison
24 à CORN.

² D-2007-08, page 63.

³ Selon l'approche usuelle, le total est obtenu à partir de valeurs non arrondies des réservations majorées du taux de pertes de transport.

- 1 • Prévission des besoins des autres clients de 534 MW pour l'année 2019, dont :
- 2 ◦ 271 MW pour les réservations de 43 MW et de 17 MW s'appliquant jusqu'en
- 3 mars 2023, la réservation de 105 MW s'appliquant jusqu'en octobre 2022 ainsi
- 4 que la réservation de 105 MW s'appliquant jusqu'en octobre 2023, pour
- 5 livraison à NE ;
- 6 ◦ 264 MW pour les réservations de 53 MW, 53 MW, 53 MW et 105 MW
- 7 s'appliquant jusqu'en mars 2024, pour livraison à MASS.

8 Pour l'année 2017, en ce qui concerne le service de transport de point à point à long terme,

9 la prévission de 4 700 MW⁴ est légèrement supérieure aux besoins de transport réels, étant

10 donné que le début du service de la réservation pour la livraison à DEN a été reporté

11 en 2020⁵.

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

12 Pour l'année 2017, pour les besoins des services de transport de point à point à court

13 terme, un écart a été constaté entre la prévission de 3,6 TWh qui a été présentée dans le

14 cadre du service horaire et les besoins réels présentés au tableau 1 de la présente pièce⁴.

15 Pour l'année 2018, le Transporteur révisé la prévission des besoins des services de transport

16 de point à point à court terme de 3,7 TWh à 4,8 TWh, ce qui est comparable à l'année 2017

17 et cohérent avec la tendance des six premiers mois de l'année 2018.

18 Pour l'année 2019, le Transporteur estime les besoins des services de transport de point à

19 point à court terme dans le cadre du service horaire à 4,3 TWh, en se basant sur les deux

20 dernières années complétées.

⁴ D-2017-021, par. 495, R-3981-2016.

⁵ Suivi réalisé conformément à la D-2012-059, par. 390.

1.4 Besoins des services de transport à la pointe

- 1 Les pointes mensuelles coïncidentes aux pointes mensuelles du réseau pour l'année 2017,
- 2 incluant les pertes de transport, sont présentées au tableau suivant. Ces informations ont
- 3 été déposées à la Régie dans le cadre du Rapport annuel 2017 du Transporteur.

**Tableau 2
Pointes coïncidentes à la pointe du réseau de transport pour l'année 2017 (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	34 741	37 695	0	0	5 177	s.o.	39 918	42 872	2017-01-09	18h00
Février	34 536	35 075	0	0	6 276	s.o.	40 812	41 351	2017-02-10	8h00
Mars	34 249	31 475	0	0	5 666	s.o.	39 915	37 141	2017-03-11	19h00
Avril	24 892	26 806	0	0	5 500	s.o.	30 392	32 306	2017-04-04	20h00
Mai	22 758	21 842	0	0	5 457	s.o.	28 215	27 299	2017-05-08	21h00
Juin	20 285	20 142	0	0	5 428	s.o.	25 713	25 570	2017-06-12	19h00
Juillet	20 118	20 594	0	0	5 629	s.o.	25 747	26 223	2017-07-18	18h00
Août	19 504	20 872	0	0	6 562	s.o.	26 066	27 434	2017-08-21	14h00
Septembre	20 933	20 635	0	0	5 543	s.o.	26 476	26 178	2017-09-25	18h00
Octobre	19 843	23 648	0	0	5 377	s.o.	25 220	29 025	2017-10-26	20h00
Novembre	29 856	29 487	0	0	4 149	s.o.	34 005	33 636	2017-11-20	18h00
Décembre	37 095	33 062	0	0	3 319	s.o.	40 414	36 381	2017-12-28	8h00

⁽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 et la pointe réelle des services de point à point.

1.5 Taux de pertes de transport

- 1 Le taux de pertes de transport est établi à partir de la moyenne des trois dernières années
2 des pertes réelles calculées à deux décimales, en arrondissant le résultat à une décimale⁶.
- 3 Comme mentionné à la pièce HQT-10, Document 2 du 27 juillet 2018, le taux de pertes de
4 transport pour l'année 2019 était sujet à confirmation par le Transporteur à l'automne, une
5 fois que les travaux de révision qu'il a entrepris à ce sujet seraient complétés.
- 6 Ainsi, le taux de pertes de transport révisé est de 5,4 % pour l'année 2019, tel qu'il appert au
7 tableau suivant.

Tableau 3
Taux de pertes de transport pour l'année 2019

Année	Taux de pertes
2015	5,49 %
2016	5,23 %
2017	5,35 %
Taux moyen	5,4 %

⁶ R-3669-2008, D-2009-015, p. 97.

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	2017 Réal	2018 Prévision révisée	2019 Prévision
Revenus	3 259,4	3 347,6	3 486,5
Charge locale	2 859,1	2 939,5	3 073,1
Point à point	400,3	408,1	413,4
Producteur	356,5	363,6	365,1
Distributeur	0,0	0,0	0,0
Autres	43,9	44,5	48,3
Point à point à long terme	357,2	365,5	374,3
Producteur	316,3	323,6	331,4
Distributeur	0,0	0,0	0,0
Autres	40,9	41,9	42,9
Point à point à court terme	43,1	42,6	39,1
Producteur	40,1	40,0	33,7
Distributeur	0,0	0,0	0,0
Autres	3,0	2,7	5,5
Cavalier	7,6	-4,7	-16,8
Charge locale	6,8	-4,2	-14,9
Point à point à long terme	0,8	-0,5	-1,8
Producteur	0,7	-0,5	-1,6
Distributeur	0,0	0,0	0,0
Autres	0,1	-0,1	-0,2

* Les totaux sont obtenus à partir de valeurs non arrondies.

- 3 Pour l'année 2017, les revenus des services de transport de point à point réels sont
- 4 de 400,3 M\$, en hausse de 11,2 M\$ par rapport aux revenus des services de transport de
- 5 point à point de 389,1 M\$⁷. Cet écart s'explique principalement par une hausse des revenus
- 6 de transport à court terme par rapport à la prévision⁸.

⁷ D-2017-049, par. 16, R-3981-2016,

⁸ Suivi réalisé conformément à la D-2012-059, par. 390.

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

- 1 En ce qui a trait au solde projeté du compte d'écart, des montants de 1,2 M\$ pour l'année
2 2017 et de 0,9 M\$ pour les six premiers mois de l'année 2018 (janvier à juin) ont été
3 facturés pour des pénalités liées à l'exploitation, selon les articles 13.7 d) et 14.5 des *Tarifs*
4 *et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*, tandis que le reste est associé aux
5 écarts de prévision des revenus des services de transport de point à point⁹.
- 6 Le solde projeté du compte d'écart est présenté au tableau suivant. Ce montant est reflété à
7 la pièce HQT-12, Document 1, aux fins de l'établissement du cavalier pour l'année 2019.

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

Année 2017	
Prévision	389,1
Prévision révisée	390,8
Écart : prévision révisée (montant considéré pour le cavalier 2018)	-1,7
Réel	400,3
Écart : prévision révisée - réel	-9,5
Écart : montant considéré pour le cavalier 2018 - montant réel pour le cavalier 2018	0,1
Arrondi	
Total 2017	-9,4
Année 2018	
Prévision	401,1
Prévision révisée	408,1
Écart : prévision révisée	-7,0
Intérêt*	-0,3
Total 2018 : écart + intérêt	-7,3
Solde projeté** : total 2017 + total 2018 (montant à considérer pour le cavalier 2019)	-16,7

* Solde du compte d'écart au 31 décembre 2017 portant intérêt aux taux moyens des obligations 3 ans d'Hydro-Québec.

** Solde négatif du compte d'écart donnant lieu à un cavalier portant un signe négatif qui sera appliqué en diminution des tarifs des services à long terme

⁹ Suivi réalisé conformément à la D-2014-035, par. 643.