

**Réponses du Transporteur
à la demande de renseignements numéro 1
d'Energy Brookfield Marketing s.e.c.
(« EBM »)**

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1
D'ÉNERGIE BROOKFIELD MARKETING SEC. (« EBM »)
RELATIVE À LA DEMANDE DU TRANSPORTEUR DE MODIFICATION DES TARIFS ET
CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2016**

1 **BALISAGE**

2 1. **Référence :** i) HQT-3, Document 3, p. 18, l. 6 à 8

3 **Préambule :**

4 i) « *Au cours de l'année 2014, les travaux du groupe de travail BPWG*
5 *comprennent la participation au balisage mais, avant tout, le partage*
6 *d'informations sur les meilleures pratiques des divers participants.* »

7 **Demande :**

8 1.1 Veuillez indiquer le nombre de participants au balisage relatif à l'ACÉ pour chacune
9 des années de 2009 à 2013.

10 **R1.1**

11 **Le Transporteur rappelle que le groupe de travail BPWG de l'ACÉ a été mis sur**
12 **pied en 2013 en remplacement du T-COPE. Le tableau suivant présente le**
13 **nombre de participants à ce balisage pour chacune des années de 2009 à 2013.**

**Tableau R1.1
Nombre de participants**

Années	2009	2010	2011	2012	2013
Nombre de participants	7	7	6	6	7

14

15 **COMMERCIALISATION DES SERVICES DE TRANSPORT**

16 2. **Références :** i) HQT-10, Document 2, p. 8

17 ii) D-2015-157, p. 8

18 iii) C-EBM-0002 (intervention de EBM dans ce dossier)

1 **Préambule :**

2 i) «

1.5 Taux de pertes de transport

Conformément à la décision D-2009-015, le taux de pertes de transport est établi à partir de la moyenne des trois dernières années des pertes réelles calculées à deux décimales, en arrondissant le résultat à une décimale. Ainsi, le taux de pertes de transport est de 5,8 % 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 %

3
4

»

5 iii) « 9. EBM souhaite également intervenir sur la conclusion recherchée au
6 niveau de la fixation du taux de pertes de transport à 5,8%. EBM constate
7 que les pertes réelles de transport ont augmenté de façon constante au fil
8 des années (en 2009 la Régie retenait 5,3% pour le taux de perte, de 2008 à
9 2009 le taux des pertes réelles variait de 5,39% à 5,47%, de 2011 à 2013 il
10 était de 5,57% à 5,85% et de 2013 à 2014 il était de 5,85 % à 5,91 %). EBM
11 veut pouvoir questionner le Transporteur sur cette tendance à la hausse; »

12 **Demandes :**

13 2.1 Veuillez expliquer ce qui justifie l'accroissement constant des pertes réelles de
14 transport depuis 2008?

15 **R2.1**

16 **Plusieurs facteurs peuvent concourir à influencer les pertes de transport réelles**
17 **sur le réseau intégré du Transporteur. Les pertes de transport varient entre**
18 **autres en fonction de la charge transitée, ainsi que de la configuration et du**
19 **mode d'exploitation du réseau. Des facteurs tels que l'augmentation des**
20 **besoins de transport sur le réseau ou la diminution des apports en électricité au**
21 **sud du réseau près des centres de consommation ont un effet sur les pertes**
22 **de transport.**

23 2.2 Veuillez indiquer si les pertes réelles de transport depuis 2008 sont comparables à ce
24 qui est constaté dans les réseaux voisins et fournir les informations justifiant votre
25 réponse.

1 **R2.2**

2 **Cette question n'est pas pertinente à l'étude du dossier tarifaire du**
3 **Transporteur et dépasse le cadre de cette audience. Par courtoisie, sans**
4 **admission et pour des fins de compréhension de l'intervenant seulement,**
5 **le Transporteur offre les renseignements suivants.**

6 **Le Transporteur ne dispose pas de cette information. D'ailleurs, compte tenu**
7 **que chaque réseau compose différemment ou à des degrés divers avec les**
8 **facteurs pouvant influencer les pertes, cela rend les taux de pertes peu**
9 **propices aux comparaisons.**

10 **De plus, le Transporteur comprend que, dans les réseaux voisins, les pertes**
11 **sont utilisées dans des mécanismes de marchés, rendant les comparaisons**
12 **encore plus difficiles.**

13 2.3 **Le Transporteur met-il en place des mécanismes afin de limiter l'accroissement des**
14 **pertes réelles de transport. Si oui, veuillez les décrire. Sinon, veuillez expliquer votre**
15 **réponse.**

16 **R2.3**

17 **Le Transporteur gère et développe le réseau de transport de sorte qu'il**
18 **transporte efficacement l'électricité jusqu'aux centres de consommation.**

19 **Le Transporteur veille ainsi à la croissance, à la fiabilité et à la pérennité du**
20 **réseau de transport, alors que celui-ci continue d'être de plus en plus sollicité.**
21 **Il optimise le fonctionnement du réseau, assure le maintien des équipements et**
22 **intègre de nouvelles infrastructures afin de répondre aux besoins croissants.**

23 **Dans ce contexte, la prise en compte des pertes de transport est notamment**
24 **réalisée lors du choix des équipements des projets de transport et aux fins de la**
25 **conduite du réseau.**

26 2.4 **Veuillez expliquer comment les taux de pertes réelles qui se retrouvent par exemple**
27 **au tableau 3 en i) sont calculés.**

28 **R2.4**

29 **Le Transporteur explique les principaux éléments faisant partie du calcul du**
30 **taux de pertes réelles. Ce calcul est effectué en tenant compte de l'électricité**
31 **qui est transportée sur le réseau de transport. Cette électricité est obtenue par**
32 **mesurage sur l'ensemble du réseau.**

33 **Pour obtenir le taux de pertes, la différence entre l'électricité entrant sur**
34 **le réseau et l'électricité sortant du réseau, est divisée par l'électricité sortant**
35 **du réseau. L'électricité entrant sur le réseau provient des centrales raccordées**
36 **au réseau, incluant les producteurs privés, ainsi que des réceptions des**
37 **réseaux voisins. La consommation des centrales n'est pas prise en compte.**
38 **L'électricité sortant du réseau représente les livraisons au marché québécois et**
39 **vers les réseaux voisins.**

40 2.5 **Veuillez indiquer si les calculs dont il est fait référence à la question 1.4 sont vérifiés**
41 **par une source externe. Si oui, veuillez indiquer quelle est la source externe qui vérifie**
42 **les données et les calculs établissant les taux de pertes réelles de transport.**

1 **R2.5**

2 **Les données et les calculs du taux de pertes réelles ne font pas l'objet de**
3 **vérification par une source externe. Le taux de pertes réelles est cependant**
4 **présenté chaque année à la Régie qui est au fait de la façon dont il est établi.**

5 **COMPLÉMENT DE PREUVE DU TRANSPORTEUR À LA SUITE DE LA DÉCISION D-2015-130 DE LA**
6 **RÉGIE DE L'ÉNERGIE**

7 3. **Référence : i) HQT-14, Document 1, p. 6**

8 **Préambule : i) «**

Tableau 1
Revenus requis 2016, tarif annuel de transport et revenus de la charge locale
selon les scénarios en comparaison avec la demande initiale du Transporteur

	Année 2016				
	Revenus requis (M\$)	Impact par rapport à la demande initiale (M\$)	Tarif annuel (\$/kW/an)	Charge locale (M\$)	
Passage aux PCGR des États-Unis					
Le 1 ^{er} janvier 2015	3 149,7		73,11	2 776,3	Demande initiale
Le 10 juillet 2015	3 206,4	56,7	74,43	2 826,4	Scénario 2
Le 1 ^{er} janvier 2016	3 264,3	114,6	75,77	2 877,3	Scénario 3
Maintien des IFRS	3 413,6	263,9	79,24	3 009,1	Scénario 1

9 Comme illustré dans le tableau 1, le passage aux PCGR des États-Unis à compter du
1^{er} janvier 2015 est à l'avantage de la clientèle, alors que les scénarios précités exercent une
pression à la hausse sur les tarifs de transport. De plus, le passage aux PCGR des États-Unis à
des fins réglementaires assurerait une compatibilité avec le référentiel comptable statutaire. »

10 **Demande :**

11 3.1 Veuillez expliquer ce qui justifie l'impact tarifaire mentionné entre les différents
12 scénarios mentionnés.

13 **R3.1**

14 **Au tableau dans le préambule en (i), la colonne « Impact par rapport à la**
15 **demande initiale (M\$) » représente la différence entre chaque scénario soulevé**
16 **par la Régie dans la décision D-2015-130 et la demande du Transporteur pour**
17 **l'année 2016, présentée à la pièce HQT-5, Document 1, en date du 29 juillet 2015.**

18 **Les composantes de cet impact sur les revenus requis 2016 du Transporteur**
19 **sont présentées à la pièce HQT-14, Document 1, pages 7, 9 et 10.**

20 **Le Transporteur rappelle par ailleurs, comme précisé notamment dans la**
21 **décision D-2015-157, paragraphes 13 à 15, que les questions liées aux**
22 **modifications aux méthodes comptables ainsi qu'aux impacts que de tels**
23 **changements peuvent entraîner sont examinés dans le dossier R-3927-2015¹.**

¹ Demande du Transporteur et du Distributeur relative aux modifications de méthodes comptables découlant du passage aux principes comptables généralement reconnus des États-Unis (US GAAP).