

**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**

<b>Années</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
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\$)	
<b>Passage aux PCGR des États-Unis</b>					
Le 1 <sup>er</sup> janvier 2015	3 149,7		73,11	2 776,3	Demande initiale
Le 10 juillet 2015	3 206,4	<b>56,7</b>	74,43	2 826,4	Scénario 2
Le 1 <sup>er</sup> janvier 2016	3 264,3	<b>114,6</b>	75,77	2 877,3	Scénario 3
<b>Maintien des IFRS</b>	<b>3 413,6</b>	<b>263,9</b>	79,24	3 009,1	Scénario 1

Comme illustré dans le tableau 1, le passage aux PCGR des États-Unis à compter du 1<sup>er</sup> 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.

9  
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-3927-2015<sup>1</sup>.**

<sup>1</sup> 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).