

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

DOSSIER : R-3934-2015

**DEMANDE DU TRANSPORTEUR DE MODIFICATION DES TARIFS ET CONDITIONS DES
SERVICES DE TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2016**

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1
D'ÉNERGIE BROOKFIELD MARKETING S.E.C. (« EBM »)
ADRESSÉE AU TRANSPORTEUR**

Montréal, le 6 octobre 2015

**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**

BALISAGE

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

Préambule :

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

Demande :

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

COMMERCIALISATION DES SERVICES DE TRANSPORT

2. Références : i) HQT-10, Document 2, p. 8
ii) D-2015-157, p. 8
iii) C-EBM-0002 (intervention de EBM dans ce dossier)

Préambule :

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 % |

»

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

Demandes :

- 2.1 Veuillez expliquer ce qui justifie l'accroissement constant des pertes réelles de transport depuis 2008?
- 2.2 Veuillez indiquer si les pertes réelles de transport depuis 2008 sont comparables à ce qui est constaté dans les réseaux voisins et fournir les informations justifiant votre réponse.
- 2.3 Le Transporteur met-il en place des mécanismes afin de limiter l'accroissement des pertes réelles de transport. Si oui, veuillez les décrire. Sinon, veuillez expliquer votre réponse.
- 2.4 Veuillez expliquer comment les taux de pertes réelles qui se retrouvent par exemple au tableau 3 en i) sont calculés.
- 2.5 Veuillez indiquer si les calculs dont il est fait référence à la question 1.4 sont vérifiés par une source externe. Si oui, veuillez indiquer quelle est la source externe qui vérifie les données et les calculs établissant les taux de pertes réelles de transport.

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

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

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 |

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.

»

Demande :

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