

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



1 **DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1**  
2 **D'ÉNERGIE BROOKFIELD MARKETING S.E.C. (« EBM »)**  
3 **RELATIVE À LA DEMANDE DU TRANSPORTEUR DE MODIFICATION DES TARIFS ET**  
4 **CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2017**  
5

6 1. Référence (i) : HQT-10, document 2, p. 8

7 Référence (ii) : Rapport annuel 2014, HQT-2, document 10, p. 3

8 **Préambule :**

9 **Référence (i) :**

10 « Conformément à la décision D-2009-015, le taux de pertes de transport  
11 est établi à partir de la moyenne des trois dernières années des pertes  
12 réelles calculées à deux décimales, en arrondissant le résultat à une  
13 décimale. Ainsi, le taux de pertes de transport est de 6,0 % pour l'année  
14 2017, tel qu'il appert au tableau suivant.

**Tableau 3**  
**Taux de pertes de transport pour l'année 2017**

<b>Année</b>	<b>Taux de pertes</b>
2013	5,85 %
2014	5,91 %
2015	6,13 %
Taux moyen	6,0 %

»

15 **Demandes :**

16 1.1. Veuillez indiquer quelles sont les variables et/ou les facteurs qui influent sur le taux de  
17 pertes réelles de transport pour chacune des années spécifiées à la référence (i)  
18 (2013 à 2015)?

19 **R1.1**

20 **Le Transporteur réfère à la réponse à la question 34.1 de la demande de**  
21 **renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1. Il rappelle**  
22 **que le taux de pertes est lié notamment au transit sur le réseau.**

23 1.2. Veuillez indiquer pourquoi le taux de pertes réelles de transport est passé de 5,91% à  
24 6,13% de 2014 à 2015 (augmentation de l'ordre de 3,7%).

1 **R1.2**

2 **Comme indiqué par la Régie dans la décision procédurale D-2016-137 au**  
3 **présent dossier, le Transporteur a expliqué en réponse à une demande de**  
4 **renseignements de la Régie visant le Rapport annuel 2015<sup>1</sup> que l'augmentation**  
5 **du taux de pertes en 2015 s'explique essentiellement par une sollicitation**  
6 **accrue du réseau compte tenu des températures plus froides pour la période**  
7 **hivernale 2015. En effet, les mois de janvier à mars 2015 ont été les plus froids**  
8 **d'une période historique couvrant les 70 dernières années, de sorte qu'à**  
9 **Montréal et à Québec, l'écart entre les températures moyennes pour ces mois et**  
10 **les normales a été le plus prononcé.**

11 1.2.1. Dans l'éventualité où cette augmentation était essentiellement due aux  
12 températures froides de l'hiver 2015 (2014-2015), veuillez indiquer si les  
13 pertes de transport associées à cet hiver sont occasionnées par des  
14 équipements devant opérer dans des températures plus froides ou par l'achat  
15 d'énergie additionnelle afin de satisfaire les besoins de la charge locale en  
16 période de grand froid.

17 **R1.2.1**

18 **L'augmentation du taux de pertes n'est pas occasionnée par des**  
19 **équipements devant opérer dans des températures plus froides. L'achat**  
20 **d'électricité additionnelle afin de satisfaire les besoins de la charge**  
21 **locale lors de température froide influence marginalement à la baisse**  
22 **les pertes sur le réseau de transport.**

23 **Par contre, l'augmentation des transits associés à l'augmentation des**  
24 **besoins de la charge locale en période de grand froid augmente**  
25 **les pertes.**

26 1.3. Veuillez indiquer si l'explication fournie à la demande 1.2 d'EBM peut également  
27 justifier l'augmentation du taux de pertes réelles de transport survenue de 2012 à  
28 2013 (5,68% à 5,85%), c'est-à-dire une augmentation de l'ordre de 3,0%. Sinon,  
29 veuillez fournir la justification.

30 **R1.3**

31 **Outre les explications fournies en réponse à la question 34.1 de la demande de**  
32 **renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1, le**  
33 **Transporteur souligne à titre d'exemple que les nouveaux raccordements de**  
34 **production et la fermeture de la centrale Gentilly-2 en 2012 ont eu un impact à la**  
35 **hausse du taux de pertes.**

---

<sup>1</sup> Rapport annuel au 31 décembre 2015 du Transporteur, pièce HQT-8, Document 1, réponse 4.1.

1 1.4. Veuillez indiquer si l'explication fournie à la demande 1.2 d'EBM peut également  
2 justifier l'augmentation du taux de pertes réelles de transport survenue de 2002 à  
3 2003 (5,13% à 5,37%), c'est-à-dire une augmentation de l'ordre de 4,7%. Sinon,  
4 veuillez fournir la justification.

5 **R1.4**

6 **Outre les explications fournies en réponse à la question 34.1 de la demande de**  
7 **renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1, le**  
8 **Transporteur indique qu'il n'est pas en mesure d'isoler un facteur structurel**  
9 **atypique pouvant expliquer spécifiquement l'écart.**

10 1.5. Veuillez indiquer pourquoi le taux de pertes de transport a diminué pour les années  
11 suivantes : 2001-2002, 2003-2004 et 2005-2006.

12 **R1.5**

13 **La diminution du taux de pertes pour les années susmentionnées est attribuable**  
14 **à une diminution du niveau de sollicitation du réseau de transport et ce en**  
15 **fonction des facteurs énumérés en réponse à la question 34.1 de la demande de**  
16 **renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.**

17 1.5.1. Veuillez indiquer si, pour ces années, des mécanismes ou des mesures ont  
18 été prises afin de réduire les pertes réelles de transport. Si oui, veuillez  
19 indiquer lesquelles.

20 **R1.5.1**

21 **Le Transporteur vise à exploiter adéquatement son réseau de transport**  
22 **afin d'en faire une utilisation optimale. À ce titre, il s'assure notamment**  
23 **de maximiser la disponibilité de ses équipements, de minimiser les**  
24 **temps de retrait et de choisir des périodes optimales.**

25 **Dans les années citées plus haut, outre les éléments précédents, le**  
26 **Transporteur n'a pas appliqué d'autres mécanismes ou de mesures**  
27 **particulières afin de réduire le taux de pertes.**

28 1.6. Veuillez indiquer si, au cours des dix (10) dernières années, les températures froides  
29 ont pu occasionner un accroissement dans le taux de pertes de transport. Dans  
30 l'affirmative, veuillez indiquer l'accroissement survenu dans le taux de pertes de  
31 transport pour ces années.

32 **R1.6**

33 **Les températures plus froides ont eu comme impact d'augmenter les niveaux de**  
34 **charge. En conséquence, cette augmentation de charge a occasionnée une plus**  
35 **grande sollicitation du réseau. Ceci s'est traduit par des augmentations de**  
36 **transit sur l'ensemble du réseau. Puisque les pertes électriques varient selon le**  
37 **courant dans les équipements de transport, il est normal alors d'observer une**  
38 **augmentation du taux de pertes lorsque des températures plus froides sont**  
39 **enregistrées pour certaines années.**

1 1.7. Veuillez indiquer si la pénétration éolienne (l'augmentation d'intermittence du réseau)  
2 influence les pertes de transport. Veuillez justifier votre réponse.

3 **R1.7**

4 **La pénétration éolienne influence les pertes de transport en fonction de leur**  
5 **localisation sur le réseau de transport et leur niveau de production, car le**  
6 **réseau n'est pas sollicité de la même façon. En effet, la production des parcs**  
7 **éoliens modifie les transits sur le réseau et donc a un impact sur les pertes**  
8 **électriques.**

9 1.8. Veuillez indiquer si le Transporteur entend mettre en place des mécanismes pour  
10 contrôler, limiter et/ou contrer les pertes réelles de transport sur son réseau à l'avenir.  
11 Si oui, veuillez les décrire. Sinon, veuillez expliquer votre réponse.

12 **R1.8**

13 **Pour le moment, le Transporteur n'envisage pas de mettre en place d'autres**  
14 **mécanismes que ceux énoncés en réponse à la question 1.5.1.**

15 1.8.1. De manière spécifique et sans limiter la généralité de la demande 1.8,  
16 veuillez indiquer si la charge transitée sur le réseau de transport a un effet sur  
17 les pertes de transport. Dans l'affirmative, veuillez expliquer pourquoi et  
18 comment la charge transitée sur le réseau de transport affecte les pertes de  
19 transport et indiquer ce que le Transporteur fait concrètement pour contrôler,  
20 limiter et/ou contrer l'effet de ce facteur sur les pertes de transport. Dans la  
21 négative, veuillez justifier votre réponse.

22 **R1.8.1**

23 **L'augmentation de la puissance transitée sur le réseau, attribuable à**  
24 **l'augmentation de la charge, augmente les pertes, si aucun ajout**  
25 **d'équipement n'est fait sur le réseau. Le Transporteur doit répondre aux**  
26 **besoins de transport des clients.**

27 1.8.1.1. De manière spécifique et sans limiter la généralité de la demande  
28 1.8.1, veuillez indiquer si la diminution de la demande dans les  
29 secteurs d'activités industrielles à forte demande en énergie et  
30 puissance a une influence sur les pertes de transport. Veuillez  
31 justifier votre réponse.

32 **R1.8.1.1**

33 **Le Transporteur considère que la diminution de la demande**  
34 **dans les secteurs d'activités industrielles influence les**  
35 **pertes sur le réseau de transport dans la mesure où le réseau**  
36 **n'est pas sollicité de la même manière.**

1 1.8.1.2. De manière spécifique et sans limiter la généralité de la demande  
2 1.8.1, veuillez indiquer si le retrait de certains actifs, notamment la  
3 centrale nucléaire de Gentilly et autres centrales thermiques  
4 utilisées en période de pointe hivernale, a une influence sur les  
5 pertes de transport. Veuillez justifier votre réponse.

6 **R1.8.1.2**

7 **Le Transporteur considère que la fermeture de la centrale de**  
8 **Gentilly-2 a eu un impact sur les transits et par conséquent**  
9 **sur le taux de pertes. Toutefois, cette affirmation ne peut**  
10 **s'appliquer à d'autres centrales thermiques étant donné le**  
11 **nombre d'heures d'utilisation très limité.**

12 1.8.2. De manière spécifique et sans limiter la généralité de la demande 1.8,  
13 veuillez indiquer si la configuration et le mode d'exploitation du réseau de  
14 transport a un effet sur les pertes de transport. Dans l'affirmative, veuillez  
15 expliquer pourquoi et comment la configuration et le mode d'exploitation du  
16 réseau de transport affecte les pertes de transport et indiquer ce que le  
17 Transporteur fait concrètement pour contrôler, limiter et/ou contrer l'effet de  
18 ces deux facteurs sur les pertes de transport. Dans la négative, veuillez  
19 justifier votre réponse.

20 **R1.8.2**

21 **La disponibilité des équipements du réseau de transport,**  
22 **principalement la disponibilité des lignes à 735 kV, a un impact sur les**  
23 **pertes électriques du réseau. En ce sens, le Transporteur planifie la**  
24 **maintenance et le remplacement de ces équipements durant des**  
25 **périodes propices afin de ne pas contraindre le service de transport et**  
26 **de s'assurer de la plus grande disponibilité de ces équipements.**

27 1.8.3. De manière spécifique et sans limiter la généralité de la demande 1.8,  
28 veuillez indiquer si l'augmentation des besoins de transport sur le réseau de  
29 transport a un effet sur les pertes de transport. Dans l'affirmative, veuillez  
30 expliquer pourquoi et comment l'augmentation des besoins de transport  
31 affecte les pertes de transport et indiquer ce que le Transporteur fait  
32 concrètement pour contrôler, limiter et/ou contrer l'effet de ce facteur sur les  
33 pertes de transport.

34 **R1.8.3**

35 **Les pertes électriques sont influencées par le niveau de sollicitation du**  
36 **réseau, de sorte que des besoins de transport accrus peuvent avoir une**  
37 **influence à la hausse sur le taux de pertes. Le Transporteur doit**  
38 **répondre aux besoins de transport des clients.**

39 **Par ailleurs, comme mentionné en réponse à la question 1.10, les pertes**  
40 **électriques sont prises en compte dans l'analyse économique pour le**  
41 **choix de la solution retenue lorsqu'un renforcement de réseau est**  
42 **requis pour répondre aux besoins de transport.**

1 1.8.4. De manière spécifique et sans limiter la généralité de la demande 1.8,  
2 veuillez indiquer si la diminution des apports en électricité au sud du réseau  
3 de transport près des centres de consommation ont un effet sur les pertes de  
4 transport. Dans l'affirmative, veuillez expliquer pourquoi et comment cette  
5 diminution affecte les pertes de transport et indiquer ce que le Transporteur  
6 fait concrètement pour contrôler, limiter et/ou contrer l'effet de ce facteur sur  
7 les pertes de transport.

8 **R1.8.4**

9 **La diminution des apports en électricité au sud du réseau de transport,**  
10 **près des centres de consommation, a un effet sur les pertes du réseau.**  
11 **En ce sens, les pertes peuvent augmenter ou diminuer en fonction de la**  
12 **localisation des autres sources. Le Transporteur tient compte des**  
13 **apports en électricité disponibles.**

14 1.8.5. De manière spécifique et sans limiter la généralité de la demande 1.8,  
15 veuillez indiquer si l'âge du réseau de transport a un effet sur les pertes de  
16 transport. Dans l'affirmative, veuillez expliquer pourquoi et comment l'âge du  
17 réseau affecte les pertes de transport et indiquer ce que le Transporteur fait  
18 concrètement pour contrôler, limiter et/ou contrer l'effet de ce facteur sur les  
19 pertes de transport.

20 **R1.8.5**

21 **L'âge des actifs a peu d'effet sur les pertes de transport. Toutefois,**  
22 **l'état des actifs et le nombre d'indisponibilités forcées qui en découlent,**  
23 **peuvent affecter la disponibilité des équipements et ainsi affecter le**  
24 **taux de pertes, tel qu'il est mentionné en réponse à la question 1.8.2.**

25 1.8.6. De manière spécifique et sans limiter la généralité de la demande 1.8,  
26 veuillez indiquer si la température a un effet sur les pertes de transport. Dans  
27 l'affirmative, veuillez expliquer pourquoi et comment la température affecte  
28 les pertes de transport et indiquer ce que le Transporteur fait concrètement  
29 pour contrôler, limiter et/ou contrer l'effet de ce facteur sur les pertes de  
30 transport.

31 **R1.8.6**

32 **La température a un impact sur le niveau de charge à alimenter et**  
33 **influence les pertes sur le réseau de transport. Le Transporteur réfère à**  
34 **la réponse à la question 34.1 de la demande de renseignements**  
35 **numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.**

1.8.6.1. Advenant une réponse affirmative, veuillez indiquer quelle  
importance a ce facteur sur les pertes de transport par rapport aux  
autres facteurs identifiés à la demande 1.1. S'agit-il du facteur le  
plus important?



1                    **R1.8.6.1**  
2                    **Il s'agit d'un facteur très important, car la température affecte**  
3                    **la charge à alimenter et par le fait même augmente les**  
4                    **niveaux de transit sur le réseau de transport. À titre**  
5                    **d'exemple, une diminution de la température de -20°C à -21°C**  
6                    **équivalut à une augmentation de la charge d'environ 400 MW**  
7                    **supplémentaires.**

8                    1.8.6.2.    Veuillez indiquer si les températures plus chaudes l'été affectent  
9                    les pertes de transport au même titre que les températures plus  
10                    froides l'hiver. Veuillez justifier votre réponse.

11                   **R1.8.6.2**  
12                   **Les températures estivales plus chaudes augmentent la**  
13                   **charge à alimenter. À titre d'exemple, l'augmentation de la**  
14                   **charge associée à une hausse de température passant par**  
15                   **exemple, de 30°C à 31°C, équivalut à une hausse d'environ**  
16                   **150 MW supplémentaires. Dans cette perspective, le**  
17                   **Transporteur considère que l'impact des températures**  
18                   **estivales plus chaudes est moins grand que celui occasionné**  
19                   **par une température plus froide en hiver.**

20                   1.8.7.    De manière spécifique et sans limiter la généralité de la demande 1.8,  
21                   veuillez indiquer si l'ajout de nouvelles interconnexions au réseau de  
22                   transport a un effet sur les pertes de transport. Dans l'affirmative, veuillez  
23                   expliquer pourquoi et comment l'ajout de nouvelles interconnexions affecte  
24                   les pertes de transport. Dans la négative, veuillez justifier votre réponse.

25                   **R1.8.7**  
26                   **Les pertes peuvent augmenter ou diminuer selon la localisation et les**  
27                   **échanges (réception ou livraison) effectués sur de nouvelles**  
28                   **interconnexions.**

29                   1.8.8.    De manière spécifique et sans limiter la généralité de la demande 1.8,  
30                   veuillez indiquer si les ajouts au réseau de transport ont un effet sur les  
31                   pertes de transport. Dans l'affirmative, veuillez expliquer pourquoi et  
32                   comment ces ajouts affectent les pertes de transport. Dans la négative,  
33                   veuillez justifier votre réponse.

34                   **R1.8.8**  
35                   **Les ajouts au réseau de transport ont un effet sur les pertes électriques.**  
36                   **Par exemple, l'addition d'une ligne 735 kV diminuerait les pertes du**  
37                   **réseau, tandis que l'ajout d'un compensateur statique augmenterait**  
38                   **ces pertes.**

1 1.9. Veuillez indiquer si des mécanismes visant à contrôler, limiter et/ou contrer les pertes  
2 réelles de transport ont été mis en place dans d'autres juridictions. Si oui, veuillez  
3 indiquer lesquels.

4 **R1.9**

5 **Le Transporteur estime que les informations requises par l'intervenant vont à**  
6 **l'encontre de ce qui a été énoncé par la Régie, dans sa décision procédurale**  
7 **D-2016-137 au présent dossier. En effet, dans cette décision la Régie indique :**

8 *« [56] La Régie ne retient pas non plus, aux fins du présent*  
9 *dossier, les aspects liés à la comparaison avec les autres*  
10 *juridictions, en lien avec le sujet. Elle ne voit pas l'utilité*  
11 *d'entreprendre l'exercice proposé par EBM aux fins d'examen des*  
12 *facteurs explicatifs des hausses du taux de pertes. »*

13 1.9.1. De manière spécifique et sans limiter la généralité de la demande 1.9,  
14 veuillez indiquer si des mécanismes visant à contrôler, limiter et/ou contrer  
15 les facteurs suivants ont été mis en place dans d'autres juridictions. Si oui,  
16 veuillez indiquer lesquels, notamment relativement aux éléments suivants :

- 17 • charge transitée sur le réseau;
- 18 • configuration et le mode d'exploitation du réseau;
- 19 • l'augmentation des besoins de transport sur le réseau;
- 20 • la diminution des apports en électricité près des centres de consommation;
- 21 • l'âge du réseau;
- 22 • la pénétration éolienne;
- 23 • la température.

24 **R1.9.1**

25 **Voir la réponse à la question 1.9.**

26 1.10. Veuillez indiquer si les pertes de transport sont prises en compte lors du choix des  
27 équipements. Dans l'affirmative, quels sont les éléments qui sont considérés lors du  
28 choix d'un équipement pour contrôler, limiter et/ou contrer les pertes de transport sur  
29 le réseau.

30 **R1.10**

31 **Lors de la réalisation des études, le Transporteur élabore des solutions**  
32 **techniques permettant de satisfaire au besoin énoncé (raccordement de client,**  
33 **maintien de la fiabilité, pérennité, etc.). Par la suite, les solutions offrant**  
34 **un service équivalent sont comparées à l'aide d'une analyse économique qui**  
35 **prend en compte les coûts actualisés des pertes différentielles entre**

1 les scénarios. Les pertes de transport sont donc prises en compte en  
2 considérant le différentiel de coûts actualisés attribuables aux pertes en  
3 puissance et aux pertes en énergie.

4 De plus, les pertes électriques sont l'un des éléments pris en compte lors de la  
5 négociation des contrats avec les fournisseurs d'équipements. En effet, les  
6 valeurs actualisées des pertes à vide et des pertes en charge font parties des  
7 caractéristiques prises en compte dans le choix des équipements.

8 1.10.1. Veuillez fournir des exemples d'équipements achetés par le Transport ayant  
9 eu une incidence positive pour diminuer les pertes de transport.

10 **R1.10.1**

11 Comme indiqué en réponse de la question 1.10, le Transporteur tient  
12 compte des pertes dans ses analyses économiques pour faire ses choix  
13 de solutions. À ce titre, il est requis de tenir compte des pertes à vide et  
14 en charge de l'ensemble des équipements impliqués dans le projet  
15 (transformateurs, compensateurs statiques, inductances, groupes  
16 convertisseurs, conducteurs, etc.).

17 Par la suite, lors de l'acquisition, le choix final de l'équipement tient  
18 compte d'un volet pertes électriques qu'on cherche à minimiser.

19 Parmi les exemples d'équipements installés récemment ayant un impact  
20 positif sur les pertes de transport, notons plus particulièrement les  
21 projets de remplacement de transformateurs et de conducteurs en fin  
22 de durée de vie par des équipements ayant des niveaux de pertes  
23 inférieurs aux équipements d'origine.

24 1.11. Veuillez indiquer si le modèle de gestion des actifs retenu par le Transporteur (HQT-3,  
25 document 1.1) prend en considération les pertes de transport. Si tel est le cas, veuillez  
26 expliquer comment les pertes de transport sont prises en considération dans le cadre  
27 du modèle de gestion des actifs du Transporteur. Dans le cas contraire, veuillez  
28 expliquer pourquoi les pertes de transport ne sont pas considérées.

29 **R1.11**

30 Le modèle de gestion des actifs (« MGA ») du Transporteur ne modélise pas  
31 l'effet du vieillissement et de la dégradation des équipements sur les pertes de  
32 transport. Toutefois, le MGA vise à gérer les risques de vieillissement et de  
33 dégradation pour limiter les défaillances d'équipements qui occasionnent des  
34 indisponibilités forcées, et du coup, réduire par extension leur impact néfaste  
35 sur les pertes, tel qu'il est mentionné en réponse à la question 1.8.5.

1    **2.    Référence :                    HQT-10, document 1, p. 5 et 6**

2    **Préambule :**

3            **« 2.2 Activités commerciales avec les réseaux voisins**

4            **[...]**

5            *De plus, le Transporteur prévoit, en collaboration avec l'IESO, mettre en*  
6            *service au début de décembre 2016 de nouveaux équipements au poste*  
7            *Outaouais dont deux inductances, des disjoncteurs et des sectionneurs qui*  
8            *permettront, grâce à une nouvelle stratégie d'exploitation, d'optimiser les*  
9            *manœuvres actuellement responsables de l'usure prématurée des*  
10           *équipements. Ces changements auront également pour effet d'augmenter*  
11           *la capacité maximale de vente de réserve 10 minutes destinée au marché*  
12           *de l'Ontario en provenance des propriétaires de centrales du Québec. Une*  
13           *fois ces changements en place, et selon l'intérêt de ses clients, le*  
14           *Transporteur pourra proposer à l'IESO de rehausser la quantité maximale à*  
15           *300 MW, alors qu'elle est actuellement limitée à 100 MW. Il est possible*  
16           *qu'un projet-pilote soit nécessaire avec un premier client intéressé avant de*  
17           *statuer sur les conditions applicables pour ce marché en Ontario. »*

18    **Demandes :**

19    2.1. Veuillez indiquer si le Transporteur prévoit des interruptions planifiées sur le chemin  
20            HQT-ON, ou sur tout autre chemin, reliées aux travaux annoncés au début du mois de  
21            décembre 2016.

22    **R2.1**

23            **Depuis octobre 2015, le Transporteur affiche sur son site OASIS un retrait**  
24            **complet de l'interconnexion avec l'Ontario au poste Outaouais (sur le**  
25            **chemin ON les deux convertisseurs seront hors service) pour une période**  
26            **de 10 jours en novembre 2016, afin de compléter la mise en service des deux**  
27            **inductances, des disjoncteurs et des sectionneurs associés. Le retrait est prévu**  
28            **du 1<sup>er</sup> novembre 2016 à 7 h 00 jusqu'au 10 novembre 2016 à 17 h 00.**

29            **Les clients des services de transport de point à point qui consulteraient les avis**  
30            **de retraits affichés sur le site OASIS remarqueront deux autres retraits**  
31            **subséquents affectant l'interconnexion avec l'Ontario, soit un convertisseur à**  
32            **chaque fois, pour une période de sept jours chacun. Ces retraits concernent la**  
33            **maintenance annuelle et régulière, ils ne sont pas reliés à des mises en service**  
34            **d'équipements.**

35            **Ces retraits planifiés se termineront le 26 novembre 2016 en fin de journée, de**  
36            **sorte que le chemin ON redeviendra disponible à sa pleine capacité.**

37    2.2. Veuillez indiquer si le Transporteur prévoit des interruptions planifiées sur son réseau  
38            en lien avec toutes autres « *Activités commerciales avec les réseaux voisins* ».

1 **R2.2**

2 **Le Transporteur ne prévoit pas actuellement d'autres interruptions planifiées**  
3 **en 2016 ni en 2017 en lien avec des « Activités commerciales avec les réseaux**  
4 **voisins ».**

5 **3. Référence (i) : HQT-5, document 1, Revenu requis du service de transport**  
6 **2015-2017**

7 **Référence (ii) : R-3933-2015, A-0043- Notes sténographiques de l'audience**  
8 **du 8 décembre 2015 – Volume 3, pp. 157 à 159**

9 **Préambule :**

10 **Référence (ii) :**

11 *« Donc, évidemment, parmi les moyens à très court terme, c'est, première*  
12 *chose, arrêt des exportations qui sont programmées, l'énergie d'urgence*  
13 *qui est amenée des réseaux voisins, donc qui est achetée des réseaux*  
14 *voisins avec des primes et des conditions particulières, de l'abaissement de*  
15 *tension et l'appel au public. Donc, qui sont... le bloc d'énergie... de moyens*  
16 *exceptionnels, je veux dire, qui ont été en opération pendant quelques*  
17 *heures suivant l'événement.*

18 *[...]*

19 *Évidemment, dans des cas comme ça où le réseau de transport n'est pas*  
20 *disponible, puis, je rappelle que, dans le fond, c'est la responsabilité du*  
21 *Distributeur d'avoir un réseau de transport qui est capable d'acheminer*  
22 *l'énergie vers ses centres de consommation. Donc, les événements*  
23 *extraordinaires en cas de non-disponibilité du réseau de transport, bien les*  
24 *moyens de mitigations qui sont mis en place sont supportés en fonction de*  
25 *l'utilisation du réseau de transport, donc, de la répartition entre la charge*  
26 *locale et l'utilisation du point à point. Donc, en gros, une répartition qui est*  
27 *quatre-vingt-dix (90)... quatre-vingt-dix (90), dix (10) ou quatre-vingt-huit*  
28 *(88), douze (12), pour être précis, entre la charge locale et l'utilisation du*  
29 *point à point. »*

30 **Demandes :**

31 **3.1. Veuillez confirmer que lorsque le réseau de transport n'est pas disponible en raison**  
32 **d'un événement tel que mentionné à la référence (ii), les moyens de mitigation mis en**  
33 **place afin de permettre au Distributeur d'acheminer l'énergie vers ses centres de**  
34 **consommation, notamment l'achat d'énergie d'urgence sur les réseaux voisins, sont**  
35 **supportés par le Distributeur à hauteur d'environ 88% et par la clientèle point à point à**  
36 **hauteur d'environ 12%.**

1 **R3.1**

2 Dans un premier temps, le Transporteur souhaite indiquer que la référence (ii)  
3 appuyant cette question provient d'un dossier du Distributeur qui est à  
4 l'extérieur du cadre du présent dossier R-3981-2016. À cet égard, le  
5 Transporteur souhaite néanmoins préciser que la répartition dont il est question  
6 en préambule ne s'applique pas dans une situation où l'énergie d'urgence  
7 est appelée.

8 Dans le contexte exceptionnel associé à l'appel d'énergie d'urgence, le  
9 Transporteur joue un rôle d'intermédiaire avec les réseaux voisins. Par ce rôle,  
10 il n'encourt aucune dépense et ne bénéficie d'aucune forme de revenu. En  
11 conséquence, lorsqu'il établit ses revenus requis, le Transporteur ne tient pas  
12 compte d'éléments liés à l'énergie d'urgence.

13 3.2. Veuillez indiquer en ce qui a trait à l'énergie d'urgence où dans les revenus requis  
14 cette information peut être retrouvée. Veuillez fournir la référence exacte.

15 **R3.2**

16 Voir la réponse à la question 3.1.