

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

DOSSIER : R-3981-2016

**DEMANDE DU TRANSPORTEUR DE MODIFICATION DES TARIFS ET CONDITIONS DES
SERVICES DE TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2017**

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1
D'ÉNERGIE BROOKFIELD MARKETING S.E.C.
ADRESSÉE AU TRANSPORTEUR**

Montréal, le 30 septembre 2016

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

1. **Référence (i) :** HQT-10, document 2, p. 8
Référence (ii) : Rapport annuel 2014, HQT-2, document 10, p. 3

Préambule :

Référence (i) :

« 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 6,0 % pour l'année 2017, tel qu'il appert au tableau suivant.

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

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

»

Demandes :

- 1.1 Veuillez indiquer quelles sont les variables et/ou les facteurs qui influent sur le taux de pertes réelles de transport pour chacune des années spécifiées à la référence (i) (2013 à 2015)?
- 1.2 Veuillez indiquer pourquoi le taux de pertes réelles de transport est passé de 5,91% à 6,13% de 2014 à 2015 (augmentation de l'ordre de 3,7%).
- 1.2.1. Dans l'éventualité où cette augmentation était essentiellement due aux températures froides de l'hiver 2015 (2014-2015), veuillez indiquer si les pertes de transport associées à cet hiver sont occasionnées par des équipements devant opérer dans des températures plus froides ou par l'achat d'énergie additionnelle afin de satisfaire les besoins de la charge locale en période de grand froid.

- 1.3 Veuillez indiquer si l'explication fournie à la demande 1.2 d'EBM peut également justifier l'augmentation du taux de pertes réelles de transport survenue de 2012 à 2013 (5,68% à 5,85%), c'est-à-dire une augmentation de l'ordre de 3,0%. Sinon, veuillez fournir la justification.
- 1.4 Veuillez indiquer si l'explication fournie à la demande 1.2 d'EBM peut également justifier l'augmentation du taux de pertes réelles de transport survenue de 2002 à 2003 (5,13% à 5,37%), c'est-à-dire une augmentation de l'ordre de 4,7%. Sinon, veuillez fournir la justification.
- 1.5 Veuillez indiquer pourquoi le taux de pertes de transport a diminué pour les années suivantes : 2001-2002, 2003-2004 et 2005-2006.
 - 1.5.1 Veuillez indiquer si, pour ces années, des mécanismes ou des mesures ont été prises afin de réduire les pertes réelles de transport. Si oui, veuillez indiquer lesquelles.
- 1.6 Veuillez indiquer si, au cours des dix (10) dernières années, les températures froides ont pu occasionner un accroissement dans le taux de pertes de transport. Dans l'affirmative, veuillez indiquer l'accroissement survenu dans le taux de pertes de transport pour ces années.
- 1.7 Veuillez indiquer si la pénétration éolienne (l'augmentation d'intermittence du réseau) influence les pertes de transport. Veuillez justifier votre réponse.
- 1.8 Veuillez indiquer si le Transporteur entend mettre en place des mécanismes pour contrôler, limiter et/ou contrer les pertes réelles de transport sur son réseau à l'avenir. Si oui, veuillez les décrire. Sinon, veuillez expliquer votre réponse.
 - 1.8.1 De manière spécifique et sans limiter la généralité de la demande 1.8, veuillez indiquer si la charge transitée sur le réseau de transport a un effet sur les pertes de transport. Dans l'affirmative, veuillez expliquer pourquoi et comment la charge transitée sur le réseau de transport affecte les pertes de transport et indiquer ce que le Transporteur fait concrètement pour contrôler, limiter et/ou contrer l'effet de ce facteur sur les pertes de transport. Dans la négative, veuillez justifier votre réponse.
 - 1.8.1.1 De manière spécifique et sans limiter la généralité de la demande 1.8.1, veuillez indiquer si la diminution de la demande dans les secteurs d'activités industrielles à forte demande en énergie et puissance a une influence sur les pertes de transport. Veuillez justifier votre réponse.

- 1.8.1.2. De manière spécifique et sans limiter la généralité de la demande 1.8.1, veuillez indiquer si le retrait de certains actifs, notamment la centrale nucléaire de Gentilly et autres centrales thermiques utilisées en période de pointe hivernale, a une influence sur les pertes de transport. Veuillez justifier votre réponse.
- 1.8.2. De manière spécifique et sans limiter la généralité de la demande 1.8, veuillez indiquer si la configuration et le mode d'exploitation du réseau de transport a un effet sur les pertes de transport. Dans l'affirmative, veuillez expliquer pourquoi et comment la configuration et le mode d'exploitation du réseau de transport affecte les pertes de transport et indiquer ce que le Transporteur fait concrètement pour contrôler, limiter et/ou contrer l'effet de ces deux facteurs sur les pertes de transport. Dans la négative, veuillez justifier votre réponse.
- 1.8.3. De manière spécifique et sans limiter la généralité de la demande 1.8, veuillez indiquer si l'augmentation des besoins de transport sur le réseau de transport a un effet sur les pertes de transport. Dans l'affirmative, veuillez expliquer pourquoi et comment l'augmentation des besoins de transport affecte les pertes de transport et indiquer ce que le Transporteur fait concrètement pour contrôler, limiter et/ou contrer l'effet de ce facteur sur les pertes de transport.
- 1.8.4. De manière spécifique et sans limiter la généralité de la demande 1.8, veuillez indiquer si la diminution des apports en électricité au sud du réseau de transport près des centres de consommation ont un effet sur les pertes de transport. Dans l'affirmative, veuillez expliquer pourquoi et comment cette diminution affecte les pertes de transport et indiquer ce que le Transporteur fait concrètement pour contrôler, limiter et/ou contrer l'effet de ce facteur sur les pertes de transport.
- 1.8.5. De manière spécifique et sans limiter la généralité de la demande 1.8, veuillez indiquer si l'âge du réseau de transport a un effet sur les pertes de transport. Dans l'affirmative, veuillez expliquer pourquoi et comment l'âge du réseau affecte les pertes de transport et indiquer ce que le Transporteur fait concrètement pour contrôler, limiter et/ou contrer l'effet de ce facteur sur les pertes de transport.
- 1.8.6. De manière spécifique et sans limiter la généralité de la demande 1.8, veuillez indiquer si la température a un effet sur les pertes de transport. Dans l'affirmative, veuillez expliquer pourquoi et comment la température affecte les pertes de transport et indiquer ce que le Transporteur fait concrètement pour contrôler, limiter et/ou contrer l'effet de ce facteur sur les pertes de transport.
- 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?
- 1.8.6.2. Veuillez indiquer si les températures plus chaudes l'été affectent les pertes de transport au même titre que les températures plus froides l'hiver. Veuillez justifier votre réponse.

- 1.8.7. De manière spécifique et sans limiter la généralité de la demande 1.8, veuillez indiquer si l'ajout de nouvelles interconnexions au réseau de transport a un effet sur les pertes de transport. Dans l'affirmative, veuillez expliquer pourquoi et comment l'ajout de nouvelles interconnexions affecte les pertes de transport. Dans la négative, veuillez justifier votre réponse.
- 1.8.8. De manière spécifique et sans limiter la généralité de la demande 1.8, veuillez indiquer si les ajouts au réseau de transport ont un effet sur les pertes de transport. Dans l'affirmative, veuillez expliquer pourquoi et comment ces ajouts affectent les pertes de transport. Dans la négative, veuillez justifier votre réponse.
- 1.9 Veuillez indiquer si des mécanismes visant à contrôler, limiter et/ou contrer les pertes réelles de transport ont été mis en place dans d'autres juridictions. Si oui, veuillez indiquer lesquels.
- 1.9.1. De manière spécifique et sans limiter la généralité de la demande 1.9, veuillez indiquer si des mécanismes visant à contrôler, limiter et/ou contrer les facteurs suivants ont été mis en place dans d'autres juridictions. Si oui, veuillez indiquer lesquels, notamment relativement aux éléments suivants :
- charge transitée sur le réseau;
 - configuration et le mode d'exploitation du réseau;
 - l'augmentation des besoins de transport sur le réseau;
 - la diminution des apports en électricité près des centres de consommation;
 - l'âge du réseau;
 - la pénétration éolienne;
 - la température.
- 1.10 Veuillez indiquer si les pertes de transport sont prises en compte lors du choix des équipements. Dans l'affirmative, quels sont les éléments qui sont considérés lors du choix d'un équipement pour contrôler, limiter et/ou contrer les pertes de transport sur le réseau.
- 1.10.1. Veuillez fournir des exemples d'équipements achetés par le Transport ayant eu une incidence positive pour diminuer les pertes de transport.
- 1.11 Veuillez indiquer si le modèle de gestion des actifs retenu par le Transporteur (HQT-3, document 1.1) prend en considération les pertes de transport. Si tel est le cas, veuillez expliquer comment les pertes de transport sont prises en considération dans le cadre du modèle de gestion des actifs du Transporteur. Dans le cas contraire, veuillez expliquer pourquoi les pertes de transport ne sont pas considérées.

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

Préambule :

« 2.2 Activités commerciales avec les réseaux voisins

[...]

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

Demandes :

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

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

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

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

Préambule :

Référence (ii) :

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

[...]

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

Demandes :

- 3.1 Veuillez confirmer que lorsque le réseau de transport n'est pas disponible en raison d'un événement tel que mentionné à la référence (ii), les moyens de mitigation mis en place afin de permettre au Distributeur d'acheminer l'énergie vers ses centres de consommation, notamment l'achat d'énergie d'urgence sur les réseaux voisins, sont supportés par le Distributeur à hauteur d'environ 88% et par la clientèle point à point à hauteur d'environ 12%.
- 3.2 Veuillez indiquer en ce qui a trait à l'énergie d'urgence où dans les revenus requis cette information peut être retrouvée. Veuillez fournir la référence exacte.