

**Réponses du Transporteur
à la demande de renseignements numéro 1
d'Énergie Brookfield Marketing Inc.
(« EBM »)**

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1
D'ÉNERGIE BROOKFIELD MARKETING Inc. (« EBM »)
RELATIVE À LA MODIFICATION DES TARIFS ET CONDITIONS
DES SERVICES DE TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2018**

- 1 1. **Référence (i) :** HQT-10, Document 2 (B-0034), p. 8, l. 1 à 4
- 2 **Référence (ii) :** HQT-3, Document 1 (B-0007), p. 14, l. 26 à 35 et p. 15, l. 1 à 28
- 3 **Référence (iii) :** HQT-9, Document 1 (B-0030), p. 22, l. 10 à 12
- 4 **Référence (iv) :** R-3981-2016, HQT-13, Document 1, p. 60, l. 37 à 42
5 (voir au même effet D-2017-021, par. 503)
- 6 **Référence (v) :** R-3981-2016, D-2017-021, par. 525
- 7 **Référence (vi) :** R-3981-2016, HQT-13, Document 1, R34.1, p. 59 et 60
- 8 **Référence (vii) :** HQT-9, Document 1, p. 27, Tableau 7

9 **Préambule :**

10 **Référence (i) :**

11 **« 1.5 Taux de pertes de transport**

12 *Le taux de pertes de transport est établi à partir de la moyenne des trois*
13 *dernières années des pertes réelles calculées à deux décimales, en*
14 *arrondissant le résultat à une décimale. Ainsi, le taux de pertes de transport*
15 *est de 6,1 % pour l'année 2018, tel qu'il appert au tableau suivant.*

**Tableau 3
Taux de pertes de transport pour l'année 2018**

Année	Taux de pertes
2014	5,91 %
2015	6,13 %
2016	6,34 %
Taux moyen	6,1 %

»

1 **Référence (ii) :**

2 **« Optimisation des limites de transit**

3 *Le travail d'optimisation en continu des outils informatisés d'exploitation en*
4 *modes « prévisionnel » et « temps réel » rend possible l'accroissement de*
5 *la capacité de transit du réseau de transport lorsque la demande est élevée,*
6 *que ce soit en période estivale ou en période de pointe hivernale, et*
7 *augmente, de ce fait, la disponibilité du réseau à accueillir davantage de*
8 *transit. Dans cette optique, le Transporteur met de l'avant plusieurs*
9 *initiatives :*

10 • *Le développement d'une application visant l'optimisation des*
11 *capacités thermiques des lignes à 735 kV, lorsque la limite sud est*
12 *restreinte par la capacité thermique en post-contingence, a été*
13 *complétée en 2016. À son stade actuel de développement, elle requiert*
14 *l'intervention manuelle d'un ingénieur. Son utilisation a conduit à des*
15 *gains ponctuels de l'ordre de 500 à 1 500 MW de transit sur la limite*
16 *sud ;*

17 • *Le blocage temporaire des changeurs de prise sous charge des*
18 *transformateurs de puissance durant la pointe de charge offre un gain*
19 *potentiel de 1 000 MW, soit 400 MW pour la prochaine pointe et un 600*
20 *MW additionnel dans les 2 à 3 prochaines années ;*

21 • *La Commande Globale et Locale des Compensateurs (« CGLC »),*
22 *dont la mise en service est attendue pour 2019, met à contribution*
23 *l'ensemble des équipements de contrôle de tension face à un*
24 *événement qui se produit sur le réseau. Cette initiative offre des gains*
25 *approximatifs de 400 MW sur les limites de transit du Transporteur ;*

26 • *L'ajout de télécommande pour sectionneurs de barres des 6 postes*
27 *du territoire de la Baie-James. Au cours de 2017 et 2018, le*
28 *Transporteur prévoit l'installation de 30 sectionneurs télécommandés*
29 *dans ces postes, permettant ainsi d'isoler rapidement et à distance les*
30 *disjoncteurs verrouillés en position fermée. L'impact d'un disjoncteur*
31 *verrouillé en position fermée correspond à une réduction du transit de*
32 *la Baie-James de l'ordre de 5 000 à 6 000 MW afin de couvrir la*
33 *prochaine contingence prévisionnelle, soit la perte d'un poste à 735 kV.*
34 *En période de transit élevé, cela se traduirait par du délestage de*
35 *charge et l'achat d'énergie en urgence.*

36 *Le Transporteur désire souligner qu'il doit répondre à des besoins en*
37 *exploitation de plus en plus complexes et à faire face à des urgences plus*
38 *fréquentes. Puisqu'il est parfois impossible d'agir directement sur le réseau,*
39 *des outils informatiques sont requis pour observer et analyser son*
40 *comportement de façon simulée. Le développement de ces outils s'inscrit*
41 *dans une trajectoire d'évolution des systèmes informatiques qui s'étend sur*
42 *plusieurs années. Ces outils sont nécessaires pour faciliter l'analyse de*

1 *grands volumes de simulations et ainsi proposer des stratégies pour*
2 *augmenter les limites de transit et permettre une flexibilité optimale dans*
3 *l'exploitation du réseau. Les outils sont également mis à profit pour guider la*
4 *conception et la planification du réseau. »*

5 (Nos soulignés)

6 **Référence (iii) :**

7 *« Néanmoins, le Transporteur estime que la mise en service de la ligne à*
8 *735 kV du projet Chamouchouane – Bout-de-l'Île en 2018 aura pour effet de*
9 *contenir l'évolution du taux de pertes au cours des prochaines années. »*

10 (Nos soulignés)

11 **Référence (iv) :**

12 *« Toutefois, parmi l'ensemble des facteurs listés ci-dessus, l'un des seuls*
13 *qui soit sous l'emprise du Transporteur et qui a un impact majeur sur les*
14 *pertes électriques est l'ajout de lignes de transport. À cet égard, le*
15 *Transporteur s'attend à ce que l'effet à la baisse sur les pertes du projet de*
16 *ligne à 735 kV Chamouchouane – Bout-de-l'Île ait une influence significative*
17 *favorable sur l'évolution du taux de pertes au cours des prochaines*
18 *années. »*

19 **Référence (v) :**

20 *« [525] Par ailleurs, la Régie ordonne au Transporteur de mentionner, dans*
21 *le cadre de ses prochains dossiers tarifaires, tout changement sur son*
22 *réseau pouvant affecter le taux de pertes. »*

23 (Nos soulignés)

24 **Demandes :**

25 1.1. Veuillez indiquer pourquoi le taux de pertes réelles de transport est passé de 6,13 %
26 à 6,34 % de 2015 à 2016.

27 **R1.1**

28 **Comme déjà mentionné en réponse à la question 34.1 de la pièce citée à la**
29 **référence (vi), le Transporteur réitère que le taux de pertes est lié de façon**
30 **générale au transit sur le réseau et varie en fonction des besoins de transport,**
31 **de la configuration et du mode d'exploitation du réseau.**

32 1.1.1. En vous référant à la réponse R34.1 de la pièce citée en référence (vi),
33 veuillez indiquer quels facteurs ont eu un impact sur l'évolution du taux de
34 pertes réelles de transport de 2015 à 2016.

1 **R1.1.1**

2 **Les facteurs mentionnés en réponse à la question 34.1 de la pièce**
3 **citée à la référence (vi) ont eu un impact sur l'évolution du taux de**
4 **pertes réelles de transport de 2015 à 2016. Parmi ces facteurs, le**
5 **Transporteur souligne particulièrement l'augmentation des besoins de**
6 **transport (besoins de la charge locale et besoins des services de**
7 **transport de point à point).**

8 1.2. Veuillez indiquer quel effet les initiatives dont le Transporteur fait état à la référence
9 (ii) auront sur l'évolution du taux de pertes de transport pour les années à venir.

10 **R1.2**

11 **Le Transporteur est d'avis que cette question dépasse le cadre fixé par la**
12 **Régie dans sa décision D-2017-107, paragraphe 77, où la Régie « retient au**
13 **présent dossier l'examen de la hausse du taux de pertes observée en 2016 ».**

14 1.2.1. De manière plus précise, veuillez indiquer si ces initiatives qui visent à
15 augmenter la disponibilité du réseau à accueillir davantage de transit
16 lorsque la demande est élevée auront comme effet de diminuer, de
17 contrôler et/ou de limiter ou de contrer l'évolution des pertes réelles de
18 transport sur le réseau du Transporteur.

19 **R1.2.1**

20 **Voir la réponse à la question 1.2.**

21 1.2.2. À l'exception des initiatives dont il est fait état à la référence (ii), veuillez
22 indiquer si le Transporteur prévoit proposer d'autres stratégies pour
23 augmenter les limites de transit et permettre une flexibilité optimale dans
24 l'exploitation du réseau.

25 **R1.2.2**

26 **Les stratégies prévues par le Transporteur sont celles mentionnées à**
27 **la référence (ii).**

28 1.2.3. Dans l'affirmative, veuillez indiquer si le Transporteur entend considérer
29 l'impact de ces stratégies sur les pertes de transport.

30 **R1.2.3**

31 **Sans objet.**

32 1.3 Veuillez préciser ce que le Transporteur entend par l'expression « aura pour effet de
33 contenir l'évolution du taux de pertes » lorsqu'il réfère à la mise en service éventuelle
34 de la ligne à 735 kV Chamouchouane – Bout-de-l'Île (référence (iii)).

1 **R1.3**

2 **L'expression « aura pour effet de contenir l'évolution du taux de pertes »**
3 **signifie que bien qu'un facteur, pris individuellement, a pour effet de faire**
4 **diminuer le taux de pertes, l'évolution du taux de pertes global pourrait**
5 **continuer à augmenter puisque tous les principaux facteurs décrits au dossier**
6 **R-3981-2016¹ sont considérés à la fois.**

7 1.3.1 Veuillez préciser la nature de cette expression dans le contexte où le
8 Transporteur affirmait que la ligne à 735 kV Chamouchouane – Bout-de-
9 l'Île aura une influence significative favorable sur l'évolution du taux de
10 pertes au cours des prochaines années (référence (iv)).

11 **R1.3.1**

12 **Voir la réponse à la question 1.2.**

13 1.3.2 Veuillez expliquer ce que cela représente sur l'évolution du taux de pertes,
14 en termes de pourcentage.

15 **R1.3.2**

16 **Voir la réponse à la question 1.2.**

17 1.4 Quant à la référence (v) et à l'exception de la mise en service de la ligne à 735 kV du
18 projet Chamouchouane – Bout-de-l'Île, veuillez indiquer où, dans la preuve du
19 Transporteur, retrouve-t-on une description des changements sur le réseau du
20 Transporteur pouvant affecter le taux de pertes de Transporteur, en conformité avec
21 la décision D-2017-021.

22 **R1.4**

23 **Le Transporteur réfère l'intervenant à la pièce HQT-9, Document 1,**
24 **section 1.2.4, page 22.**

25 1.5 Quant à la référence (vii), veuillez expliquer quel sera l'impact de l'intégration de
26 production sur l'évolution du taux de pertes de transport. De manière plus précise,
27 veuillez indiquer quel sera l'impact sur l'évolution du taux de pertes de transport suite
28 à l'intégration du raccordement des centrales du complexe de la Romaine.

29 **R1.5**

30 **Voir la réponse à la question 1.2.**

31 2. **Référence (i) : HQT-3, Document 2 (B-0010), p. 5, l. 12 à 24 et p. 6, l. 4 à 7**

32 **Référence (ii) : HQT-3, Document 2 (B-0010), p. 7, l. 30 à 33 et p. 8, Tableau 3**

¹ R-3981-2016, HQT-13, Document 1, p. 59, lignes 22-43 et p. 60, lignes 1-31.

1 **Préambule :**

2 **Référence (i) :**

3 **« 1.1.1. Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution**

4 *Considérant l'évolution du contexte d'affaires et des objectifs de l'entreprise, le*
 5 *Transporteur avait annoncé à la Régie, dans le cadre du dossier tarifaire 2017, avoir*
 6 *entrepris une démarche de consultation auprès du Distributeur afin de définir une*
 7 *nouvelle base d'évaluation de la qualité du service de transport qui lui est offert.*
 8 *Comme expliqué dans le Rapport annuel 2016 du Transporteur, après avoir*
 9 *complété sa démarche de consultation, le Transporteur a mis en place une nouvelle*
 10 *méthodologie pour évaluer la satisfaction du Distributeur par le biais d'un seul*
 11 *indicateur « Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution ». Cet indicateur reflète*
 12 *le fait que l'évaluation est désormais globale, distincte de celle des autres clients du*
 13 *Transporteur et unidirectionnelle, c'est-à-dire qu'elle reflète uniquement la*
 14 *satisfaction du Distributeur à l'égard des services rendus par le Transporteur. Le*
 15 *questionnaire utilisé couvre les principaux livrables du Transporteur au Distributeur*
 16 *prévus aux ententes sectorielles ainsi que les services de type point à point rendus*
 17 *au Distributeur.*

18 [...]

19 *En effet, auparavant, la satisfaction du Distributeur était évaluée à la fois par le biais*
 20 *de l'indicateur « Partenariat Qualité avec le Distributeur » et de l'indicateur «*
 21 *Partenariat qualité avec les clients de point à point » puisque le Distributeur utilise*
 22 *certains services de type point à point. »*

23 **Référence (ii) :**

24 **« 1.1.2 Satisfaction des clients point à point**

25 [...]

26 *Cet indicateur mesure la satisfaction de la clientèle qui utilise les services de*
 27 *transport de point à point du Transporteur. À cette fin, le Transporteur fait parvenir*
 28 *un formulaire d'évaluation à ses clients les plus actifs pour une année donnée. Pour*
 29 *l'année 2016, dix clients ont été sollicités et huit d'entre eux ont fourni leur*
 30 *évaluation.*

Tableau 3
Satisfaction des clients de point à point

Indicateur	Années historiques					
	Exercices terminés le 31 décembre					
	2012	2013	2014	2015	2016	
Satisfaction de la clientèle	Unité de mesure					
• Satisfaction des clients point à point	Indice 1 à 10	8,8	8,8	9,0	8,8	8,8

»

1 **Demandes :**

2

3 2.1 Quant à la référence (i), veuillez indiquer si le Transporteur serait disposé à
4 considérer un indicateur « Satisfaction du client Hydro-Québec Production » qui
5 refléterait uniquement la satisfaction du Producteur à l'égard des services rendus par
6 le Transporteur et un indicateur « Satisfaction des autres clients point à point » qui
7 refléterait le taux global de satisfaction pour les clients point à point, à l'exception du
8 Producteur?

9 **R2.1**

10 **Dans le cadre de l'exercice annuel de mesure de la satisfaction de la clientèle,**
11 **comme dans toute autre action ou activité, le Transporteur traite tous ses**
12 **clients également.**

13 **Les résultats du sondage effectué auprès des clients du service de point à**
14 **point sont rassemblés dans un indicateur de satisfaction qui permet à la Régie,**
15 **aux intervenants et au Transporteur de suivre l'évolution du degré global de**
16 **satisfaction de la clientèle de ce service.**

17 **Le Transporteur n'entend pas traiter le client Hydro-Québec Production**
18 **différemment des autres clients.**

19 2.1.1 Dans la négative, veuillez préciser pourquoi le Transporteur n'est pas
20 disposé à considérer de tels indicateurs.

21 **R2.1.1**

22 **Voir la réponse à la question 2.1.**

23 2.2 Relativement à l'indicateur « Satisfaction des clients point à point » qui s'élève à 8,8
24 en 2016 et dont il est fait état à la référence (ii), veuillez indiquer la méthodologie de
25 calcul pour en arriver à cette note globale.

26 **R2.2**

27 **La note globale publiée du sondage représente la moyenne arithmétique**
28 **simple des notes attribuées par les clients ayant répondu au sondage, chaque**
29 **client ayant le même poids.**

30 2.2.1 De manière plus précise, veuillez indiquer quel est le poids relatif de
31 l'évaluation de chacun des clients point à point dans l'établissement de cette
32 note globale.

33 **R2.2.1**

34 **Voir la réponse à la question 2.2.**

35 2.2.2 Veuillez indiquer quel est le poids relatif de l'évaluation du Producteur par
36 rapport aux autres clients point à point dans l'établissement de cette note
37 globale.

1 **R2.2.2**

2 **Le poids de chaque client dépendra du nombre de répondants.**
3 **Avec huit répondants pour l'année 2016, comme indiqué à la pièce**
4 **HQT-3, Document 2, page 7, le poids de chacun est donc 1/8 ou 12,5 %.**

5 2.2.3 Veuillez ventiler, de manière anonyme, les résultats des huit (8) évaluations
6 qui ont été fournies au Transporteur par les clients point à point qui ont
7 fourni leur évaluation au Transporteur. Veuillez également fournir cette
8 ventilation, de manière anonyme, pour les notes globales obtenues au cours
9 des cinq (5) dernières années.

10 **R2.2.3**

11 **L'objectif de l'indicateur est de mesurer la satisfaction globale de la**
12 **clientèle du service de point à point et d'en rendre compte à la Régie.**
13 **Le Transporteur utilise les résultats des sondages et les commentaires**
14 **des clients pour améliorer son service à la clientèle. En raison du**
15 **faible nombre de participants à ces sondages et du besoin de**
16 **maintenir la confidentialité des réponses des clients, le Transporteur**
17 **ne publie pas les pointages individuels, même de façon anonyme.**

18 2.2.4 Veuillez indiquer si le Transporteur serait disposé, dans le cadre de ses
19 prochaines demandes tarifaires, à ventiler de manière anonyme les
20 résultats des évaluations obtenues par les clients point à point ayant fourni
21 leur évaluation au Transporteur. Dans la négative, veuillez expliquer la ou
22 les raisons justifiant un tel refus.

23 **R2.2.4**

24 **Voir la réponse à la question 2.2.3.**