

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

DOSSIER : R-4012-2017

**DEMANDE RELATIVE À LA MODIFICATION DES TARIFS ET CONDITIONS
DES SERVICES DE TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2018**

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1
D'ÉNERGIE BROOKFIELD MARTEKING INC. (« EBM »)
ADRESSÉE AU TRANSPORTEUR**

Montréal, le 29 septembre 2017

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

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

Préambule :

Référence (i) :

« 1.5 Taux de pertes de transport

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 6,1 % 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 %

»

Référence (ii) :

« Optimisation des limites de transit

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

- Le développement d'une application visant l'optimisation des capacités thermiques des lignes à 735 kV, lorsque la limite sud est restreinte par la capacité thermique en post-contingence, a été complétée en 2016. À son stade actuel de développement, elle requiert l'intervention manuelle d'un ingénieur. Son utilisation a conduit à des gains ponctuels de l'ordre de 500 à 1 500 MW de transit sur la limite sud ;*
- Le blocage temporaire des changeurs de prise sous charge des transformateurs de puissance durant la pointe de charge offre un gain potentiel de 1 000 MW, soit 400 MW pour la prochaine pointe et un 600 MW additionnel dans les 2 à 3 prochaines années ;*
- La Commande Globale et Locale des Compensateurs (« CGLC »), dont la mise en service est attendue pour 2019, met à contribution l'ensemble des équipements de contrôle de tension face à un événement qui se produit sur le réseau. Cette initiative offre des gains approximatifs de 400 MW sur les limites de transit du Transporteur ;*
- L'ajout de télécommande pour sectionneurs de barres des 6 postes du territoire de la Baie-James. Au cours de 2017 et 2018, le Transporteur prévoit l'installation de 30 sectionneurs télécommandés dans ces postes, permettant ainsi d'isoler rapidement et à distance les disjoncteurs verrouillés en position fermée. L'impact d'un disjoncteur verrouillé en position fermée correspond à une réduction du transit de la Baie-James de l'ordre de 5 000 à 6 000 MW afin de couvrir la prochaine contingence prévisionnelle, soit la perte d'un poste à 735 kV. En période de transit élevé, cela se traduirait par du délestage de charge et l'achat d'énergie en urgence.*

Le Transporteur désire souligner qu'il doit répondre à des besoins en exploitation de plus en plus complexes et à faire face à des urgences plus fréquentes. Puisqu'il est parfois impossible d'agir directement sur le réseau, des outils informatiques sont requis pour observer et analyser son comportement de façon simulée. Le développement de ces outils s'inscrit dans une trajectoire d'évolution des systèmes informatiques qui s'étend sur plusieurs années. Ces outils sont nécessaires pour faciliter l'analyse de grands volumes de simulations et ainsi proposer des stratégies pour augmenter les limites de transit et

permettre une flexibilité optimale dans l'exploitation du réseau. Les outils sont également mis à profit pour guider la conception et la planification du réseau. »

(Nos soulignés)

Référence (iii) :

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

(Nos soulignés)

Référence (iv) :

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

Référence (v) :

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

(Nos soulignés)

Demandes :

- 1.1 Veuillez indiquer pourquoi le taux de pertes réelles de transport est passé de 6,13 % à 6,34 % de 2015 à 2016.
 - 1.1.1. En vous référant à la réponse R34.1 de la pièce citée en référence (vi), veuillez indiquer quels facteurs ont eu un impact sur l'évolution du taux de pertes réelles de transport de 2015 à 2016.
- 1.2 Veuillez indiquer quel effet les initiatives dont le Transporteur fait état à la référence (ii) auront sur l'évolution du taux de pertes de transport pour les années à venir.
 - 1.2.1. De manière plus précise, veuillez indiquer si ces initiatives qui visent à augmenter la disponibilité du réseau à accueillir davantage de transit lorsque la demande est élevée auront comme effet de diminuer, de contrôler et/ou de limiter ou de contrer l'évolution des pertes réelles de transport sur le réseau du Transporteur.

- 1.2.2. À l'exception des initiatives dont il est fait état à la référence (ii), veuillez indiquer si le Transporteur prévoit proposer d'autres stratégies pour augmenter les limites de transit et permettre une flexibilité optimale dans l'exploitation du réseau.
- 1.2.3. Dans l'affirmative, veuillez indiquer si le Transporteur entend considérer l'impact de ces stratégies sur les pertes de transport.
- 1.3 Veuillez préciser ce que le Transporteur entend par l'expression « aura pour effet de contenir l'évolution du taux de pertes » lorsqu'il réfère à la mise en service éventuelle de la ligne à 735 kV Chamouchouane – Bout-de-l'Île (référence (iii)).
- 1.3.1 Veuillez préciser la nature de cette expression dans le contexte où le Transporteur affirmait que la ligne à 735 kV Chamouchouane – Bout-de-l'Île aura une influence significative favorable sur l'évolution du taux de pertes au cours des prochaines années (référence (iv)).
- 1.3.2 Veuillez expliquer ce que cela représente sur l'évolution du taux de pertes, en termes de pourcentage.
- 1.4 Quant à la référence (v) et à l'exception de la mise en service de la ligne à 735 kV du projet Chamouchouane – Bout-de-l'Île, veuillez indiquer où, dans la preuve du Transporteur, retrouve-t-on une description des changements sur le réseau du Transporteur pouvant affecter le taux de pertes de Transporteur, en conformité avec la décision D-2017-021.
- 1.5 Quant à la référence (vii), veuillez expliquer quel sera l'impact de l'intégration de production sur l'évolution du taux de pertes de transport. De manière plus précise, veuillez indiquer quel sera l'impact sur l'évolution du taux de pertes de transport suite à l'intégration du raccordement des centrales du complexe de la Romaine.
2. **Référence (i) : HQT-3, Document 2 (B-0010), p. 5, l. 12 à 24 et p. 6, l. 4 à 7**
- Référence (ii) : HQT-3, Document 2 (B-0010), p. 7, l. 30 à 33 et p. 8, Tableau 3**

Préambule :

Référence (i) :

« 1.1.1. Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution

Considérant l'évolution du contexte d'affaires et des objectifs de l'entreprise, le Transporteur avait annoncé à la Régie, dans le cadre du dossier tarifaire 2017, avoir entrepris une démarche de consultation auprès du Distributeur afin de définir une nouvelle base d'évaluation de la qualité du service de transport qui lui est offert. Comme expliqué dans le Rapport annuel 2016 du Transporteur, après avoir complété sa démarche de consultation, le Transporteur a mis en place une nouvelle méthodologie pour évaluer la satisfaction du Distributeur par le biais d'un seul indicateur « Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution ». Cet indicateur reflète le fait que l'évaluation est désormais globale, distincte de celle des autres clients du Transporteur et

unidirectionnelle, c'est-à-dire qu'elle reflète uniquement la satisfaction du Distributeur à l'égard des services rendus par le Transporteur. Le questionnaire utilisé couvre les principaux livrables du Transporteur au Distributeur prévus aux ententes sectorielles ainsi que les services de type point à point rendus au Distributeur.

[...]

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

Référence (ii) :

« 1.1.2 Satisfaction des clients point à point

[...]

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

»

Demandes :

- 2.1 Quant à la référence (i), veuillez indiquer si le Transporteur serait disposé à considérer un indicateur « Satisfaction du client Hydro-Québec Production » qui refléterait uniquement la satisfaction du Producteur à l'égard des services rendus par le Transporteur et un indicateur « Satisfaction des autres clients point à point » qui refléterait le taux global de satisfaction pour les clients point à point, à l'exception du Producteur?
 - 2.1.1. Dans la négative, veuillez préciser pourquoi le Transporteur n'est pas disposé à considérer de tels indicateurs.
- 2.2 Relativement à l'indicateur « Satisfaction des clients point à point » qui s'élève à 8,8 en 2016 et dont il est fait état à la référence (ii), veuillez indiquer la méthodologie de calcul pour en arriver à cette note globale.

- 2.2.1. De manière plus précise, veuillez indiquer quel est le poids relatif de l'évaluation de chacun des clients point à point dans l'établissement de cette note globale.
- 2.2.2. Veuillez indiquer quel est le poids relatif de l'évaluation du Producteur par rapport aux autres clients point à point dans l'établissement de cette note globale.
- 2.2.3. Veuillez ventiler, de manière anonyme, les résultats des huit (8) évaluations qui ont été fournies au Transporteur par les clients point à point qui ont fourni leur évaluation au Transporteur. Veuillez également fournir cette ventilation, de manière anonyme, pour les notes globales obtenues au cours des cinq (5) dernières années.
- 2.2.4. Veuillez indiquer si le Transporteur serait disposé, dans le cadre de ses prochaines demandes tarifaires, à ventiler de manière anonyme les résultats des évaluations obtenues par les clients point à point ayant fourni leur évaluation au Transporteur. Dans la négative, veuillez expliquer la ou les raisons justifiant un tel refus.