

**Réponse du Transporteur
à l'engagement 5
(sujet du taux de pertes de transport)**

(Demandé par l'AQCIE-CIFQ)

Engagement 5 – Sujet du taux de pertes de transport

(Demandé par Me Guy Sarault pour l'AQCIE-CIFQ, 201-01-14, notes sténo., volume 6, page 238)

Référence : B-0179, HQT-13, Document 3.2, question 2.2., p. 6

Fournir pour les années 2015 et 2016 la part estimée en termes d'énergie annuelle associée à l'effet couronne et préciser la manière dont cela a été calculé.

Réponse

Le tableau R5 présente la part estimée en termes d'énergie annuelle associée à l'effet couronne en fonction de la méthode de calcul expliquée à la section 3.2.2 de la pièce HQT-9, Document 1, annexe 1, page 9 du présent dossier.

Tableau R5
Pertes par effet couronne estimées en énergie annuelle (TWh)
dans le but d'établir la variation des pertes entre les années 2015 et 2016

Année	Pertes par effet couronne estimées en énergie annuelle (TWh)
2015	1,4
2016	1,2

Le Transporteur rappelle que cette méthode dépend fortement de la qualité des mesures de transits entrants et sortants des lignes à 735 kV. De plus, tel qu'indiqué dans l'étude expliquant et quantifiant les facteurs influençant le taux de pertes actuel du réseau de transport, la méthode ne permet pas de faire la distinction entre les pertes par effet couronne, les pertes de fuites et les pertes d'induction qui sont incluses dans cette estimation.

« Pour évaluer ces pertes, ce sont les mesures des transits aux extrémités des lignes à 735 kV du Transporteur qui sont utilisées. Ces dernières permettent d'évaluer les pertes globales sur une ligne en effectuant la différence entre les mesures de transits entrants et sortants estimés. Les pertes par effet couronne sont ensuite obtenues en faisant la soustraction entre les pertes globales sur la ligne et les pertes par effet Joule calculées. Théoriquement, cette différence représente la combinaison des pertes par effet couronne, des pertes de fuites et d'induction. Toutefois, comme ces dernières sont relativement faibles, notamment en regard de la précision des mesures de transits, la résultante est alors définie dans la présente étude comme étant les pertes par effet couronne. »¹

¹ HQT-9, Document 1, Annexe 1, page 9, lignes 10 à 19.

Les pertes de fuites et les pertes d'induction, relativement constantes d'une année à l'autre, s'annulent lorsque l'on compare deux années. Cette méthode permet donc d'apprécier l'influence de l'effet couronne d'une année à l'autre, mais n'est pas précise pour une année donnée. Le Transporteur affirme donc qu'aucune conclusion ne peut être tirée à partir des valeurs absolues présentées dans ce tableau.