

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 2 DE L'AHQ-ARQ À HQT

CALCUL DU TAUX DE PERTES DE TRANSPORT

1. **Références** : (i) B-0094, HQT-10, document 3, page 5, lignes 9 à 17;
(ii) B-0094, HQT-10, document 3, page 7, tableau 1.

Préambule :

(i) « *Le calcul du taux de pertes du réseau de transport est réalisé à partir du bilan des énergies reçues et livrées. L'énergie reçue provient essentiellement de la production et des interconnexions en mode réception, alors que l'énergie livrée est constituée des interconnexions en mode livraison et de l'énergie livrée au Distributeur. Cette dernière composante est complexe, puisqu'elle comprend de multiples équations et points de mesure combinant les différents points de livraison. Les équations doivent refléter la topologie du réseau de transport et doivent être modifiées au même rythme que l'évolution du réseau. Il y a aussi de nombreux intrants dans le cadre des équations pour le calcul du taux de pertes. » (Nous soulignons)*

(ii)

Tableau 1
Taux de pertes de transport pour les années 2015 à 2017
et taux moyen pour l'année 2019

Année	Taux de pertes initiaux ³	Taux de pertes révisés ⁴
2015	6,13 %	5,49 %
2016	6,34 %	5,23 %
2017	5,79 %	5,35 %
Taux moyen 2019	6,1 %	5,4 %

Demandes :

- 1.1 La référence (i) indique que l'énergie reçue provient « *essentiellement* » de la production et des interconnexions en mode réception. Veuillez indiquer, outre la production et les interconnexions en mode réception, quels sont les éléments qui composent l'énergie reçue.
- 1.2 Pour chaque année de la période 2015 à 2017, veuillez fournir les valeurs annuelles suivantes ayant servi au calcul des « *taux de pertes initiaux* » de la référence (ii) :

- l'énergie reçue et chacune de ses composantes dont la production et la réception aux interconnexions;
 - l'énergie livrée et chacune de ses composantes dont la livraison aux interconnexions et l'énergie livrée au Distributeur.
- 1.3** Pour chaque année de la période 2015 à 2017, veuillez fournir les valeurs annuelles suivantes ayant servi au calcul des « *taux de pertes révisés* » de la référence (ii) :
- l'énergie reçue et chacune de ses composantes dont la production et la réception aux interconnexions;
 - l'énergie livrée et chacune de ses composantes dont la livraison aux interconnexions et l'énergie livrée au Distributeur.
- 1.4** Veuillez indiquer si les valeurs de réception et de livraison aux interconnexions dont il est question à la référence (i) sont ajustées pour tenir compte que les interconnexions ne sont pas exactement à la frontière. Dans l'affirmative, veuillez décrire la méthode employée. Dans la négative, veuillez expliquer pourquoi un tel ajustement n'est pas effectué.
- 1.5** Veuillez indiquer le nombre des « *multiples équations et points de mesure combinant les différents points de livraison* » dont il est question à la référence (i).
- 1.6** Veuillez indiquer le nombre des « *intrants dans le cadre des équations pour le calcul du taux de pertes* » dont il est question à la référence (i) et indiquer les pas de temps d'utilisation et de conservation de ces divers intrants.
- 1.7** Veuillez indiquer à quel rythme (en termes de nombre de fois par année) les équations devant refléter l'évolution de la topologie du réseau de transport dont il est question à la référence (i) doivent être modifiées lors d'une année-type et indiquer le nombre d'équations devant ainsi être typiquement modifiées.
- 1.8** Dans le processus qui a donné lieu au calcul des « *taux de pertes initiaux* » de la référence (ii), veuillez indiquer le nombre de personnes différentes qui vérifiaient si les équations dont il est question à la référence (i) étaient valides et à jour et à quelle fréquence cette vérification était réalisée.
- 1.9** Veuillez expliquer en quoi le fait d'avoir de « *multiples équations et points de mesure combinant les différents points de livraison* » rend-il l'opération décrite à la référence (i) « *complexe* ». Veuillez indiquer à partir de combien d'équations et de points de mesure, le Transporteur considère que l'opération devient « *complexe* ».
- 1.10** Veuillez décrire le processus de validation de toutes les données brutes entrant dans le calcul des « *taux de pertes initiaux* » dont il est question aux références. Veuillez minimalement indiquer la fréquence des exercices de validation, le moment dans l'année, le nombre de ressources qui y sont affectées et les
-

méthodes numériques et statistiques utilisées et fournir la documentation qui décrit le processus.

2. **Référence :** B-0094, HQT-10, document 3, page 5, lignes 18 à 23.

Préambule :

« La méthode actuelle de calcul du taux de pertes nécessite un important capital humain. En effet, cette méthode est peu automatisée et comprend des mises à jour et des validations manuelles pouvant nécessiter des analyses détaillées. Elle est donc davantage sujette à des erreurs et omissions. Par ailleurs, comme le calcul repose sur le bilan de l'énergie qui entre et de celle qui sort du réseau de transport, une simple inversion de signe d'un intrant, par exemple, se reflète directement sur le taux de pertes calculé. » (Nous soulignons)

Demandes :

- 2.1 Veuillez quantifier, en termes du nombre de personnes différentes consacrées à la tâche, le « *capital humain* » dont il est question à la référence.
- 2.2 Veuillez décrire le genre d' « *analyses détaillées* » dont il est question à la référence.
- 2.3 Veuillez justifier le choix du Transporteur de ne pas avoir plus amplement automatisé la méthode actuelle du calcul du taux de pertes.

3. **Référence :** B-0092, HQT-9, document 1 révisé, annexe 1, page 7, lignes 15 à 22.

Préambule :

« Les pertes sur le réseau de transport sont calculées à partir de la méthode dite des injections. Les pertes sont ainsi évaluées par la différence des données de mesurage entre les points de réception à l'entrée du réseau de transport et les points de livraison à la sortie du réseau de transport. Le calcul du taux de pertes de transport est quant à lui effectué sur une base annuelle. Comme le calcul de ce taux est constitué des pertes du réseau de transport divisées par l'énergie livrée, il faut comprendre que l'évolution du taux de pertes s'apprécie en considérant à la fois les pertes et l'énergie livrée. Tous les facteurs qui influencent les pertes ou l'énergie livrée du réseau de transport influencent donc le taux de pertes de transport. » (Nous soulignons; notes de bas de page omises)

Demandes :

- 3.1 Veuillez confirmer (ou infirmer avec explications) la compréhension de l'AHQ-ARQ selon laquelle les données de mesurage aux « *points de livraison à la*
-

sortie du réseau de transport » sont recueillies sur une base horaire pour déterminer les pertes.

- 3.2** Veuillez confirmer (ou infirmer avec explications) la compréhension de l'AHQ-ARQ selon laquelle les données de mesurage aux « *points de réception à l'entrée du réseau de transport* » sont recueillies sur une base horaire pour déterminer les pertes.
- 3.3** Veuillez confirmer (ou infirmer avec explications) la compréhension de l'AHQ-ARQ selon laquelle les pertes sont évaluées sur une base horaire.

4. Référence : B-0062, page 3.

Préambule :

« En ce qui concerne la question 11.2, le Transporteur mentionne que les mesures servant à calculer le taux de pertes proviennent de différentes sources de données, dont certaines sont obtenues et validées sur une base horaire et d'autres sur une base mensuelle et annuelle. Les mesures d'énergie reçue utilisées dans le calcul du taux de pertes sont d'ailleurs et surtout des données de compteurs obtenues et validées sur une base mensuelle et annuelle. Le taux de pertes d'une année est établi à partir des validations sur une base annuelle. » (Nous soulignons)

Demandes :

- 4.1** Tel que spécifié à la référence, veuillez fournir la liste des types de données servant à calculer le taux de pertes qui sont obtenues et validées sur une base horaire.
- 4.2** Tel que spécifié à la référence, veuillez fournir la liste des types de données servant à calculer le taux de pertes qui sont obtenues et validées sur une base mensuelle.
- 4.3** Tel que spécifié à la référence, veuillez fournir la liste des types de données servant à calculer le taux de pertes qui sont obtenues et validées sur une base annuelle.
-

REVALIDATION DU CALCUL DU TAUX DE PERTES DE TRANSPORT

5. **Référence** : B-0094, HQT-10, document 3, page 6, lignes 1 à 11.

Préambule :

« Par exemple, en raison de ses limitations matérielles et logicielles, le SSEP ne peut conserver que deux années de données historiques. Il est donc plus ardu pour le Transporteur de revalider les taux de pertes des années antérieures. Pour effectuer sa revue, le Transporteur a rechargé des extraits de données de périodes précédentes pour fins de consultation et a également consulté d'autres sources qui ne sont pas intégrées à l'environnement à partir duquel le Transporteur calcule le taux de pertes. De plus, la validation des équations des années antérieures doit refléter une topologie de réseau qui a évolué et qui est difficile à reconstituer intégralement, surtout lorsque l'historique est plus long.

Malgré ces défis, le Transporteur a été en mesure d'élaborer une approche afin de revalider les taux de pertes des années 2015, 2016 et 2017, puisque ces années sont récentes. » (Nous soulignons)

Demandes :

- 5.1 Veuillez expliquer en quoi les « *limitations matérielles et logicielles* » du SSEP dont il est question à la référence ne permettant pas de conserver plus de deux ans de données historiques constituent-elles un problème. Par exemple, est-ce que les données historiques ne peuvent pas être conservées sur des supports externes?
 - 5.2 Veuillez expliquer en quoi les « *limitations matérielles et logicielles* » du SSEP dont il est question à la référence expliquent-elles qu'il « *est donc plus ardu pour le Transporteur de revalider les taux de pertes des années antérieures* ». Ne suffit-il pas de recharger des données conservées sur des supports externes?
 - 5.3 Avec les difficultés et défis soulignés à la référence et toutes les erreurs d'évaluation passées, veuillez indiquer ce qui garantit que les données revalidées des taux de pertes des années 2015, 2016 et 2017 dont il est question à la référence sont maintenant fiables.
 - 5.4 Veuillez indiquer si le Transporteur a consulté une firme externe indépendante pour valider sa démarche de revalidation et les résultats obtenus. Dans l'affirmative, veuillez fournir les conclusions de la firme. Dans la négative, veuillez expliquer pourquoi il ne l'a pas fait.
 - 5.5 Veuillez indiquer si le Transporteur a consulté l'IREQ pour valider sa démarche de revalidation et les résultats obtenus. Dans l'affirmative, veuillez fournir les
-

conclusions de l'IREQ. Dans la négative, veuillez expliquer pourquoi il ne l'a pas fait.

5.6 Veuillez indiquer si le Transporteur a reculé plus loin dans l'historique pour la revalidation des taux de pertes, par exemple pour les années 2008 à 2014. Dans l'affirmative, veuillez fournir les résultats corrigés. Dans la négative, veuillez expliquer pourquoi le Transporteur ne l'a pas fait.

6. Référence : B-0094, HQT-10, document 3, page 6, lignes 15 à 29.

Préambule :

« Cette revue consistait à :

- revoir les mises en service (ajouts et retraits) d'équipements sur le réseau de transport avec validation quant à leurs impacts sur le calcul du taux de pertes ;
- revoir les ajouts et retraits de producteurs indépendants sur le réseau de transport ;
- valider les saisies manuelles de données provenant de sources externes ;
- valider la priorisation d'exécution des équations, c'est-à-dire s'assurer que tout résultat d'une équation qui apparaît comme un intrant dans une autre équation a bien été évalué avant l'exécution de l'équation pour lequel il est un intrant ;
- valider les équations en s'assurant que chacun des intrants dans les calculs soit pris en compte de façon cohérente, en fonction de sa position dans la topologie du réseau de transport.

À la suite de ces revalidations, des écarts ont été identifiés et ont amené la révision des taux de pertes des années 2015, 2016 et 2017. Ceux-ci sont issus essentiellement de changements au réseau de transport qui n'ont pas été pris en compte adéquatement, ou n'ont pas été reflétés dans les équations. » (Nous soulignons)

Demandes :

- 6.1** La référence indique que les écarts identifiés « sont issus essentiellement de changements au réseau de transport qui n'ont pas été pris en compte adéquatement, ou n'ont pas été reflétés dans les équations. ». Veuillez indiquer les autres types d'écarts identifiés lors de la revue décrite à la référence.
- 6.2** Pour chacune des années 2015, 2016 et 2017, veuillez indiquer le nombre de « changements au réseau de transport qui n'ont pas été pris en compte adéquatement, ou n'ont pas été reflétés dans les équations » qui ont été découverts par le Transporteur lors de la revue décrite à la référence.
- 6.3** Veuillez décrire les « saisies manuelles de données provenant de sources externes » dont il est question à la référence et indiquer de quelles sources externes il est question.
-

6.4 Veuillez confirmer la compréhension de l'AHQ-ARQ selon laquelle la revue décrite à la référence n'a pas porté sur la remise en question de la validité des données de base issues des instruments de mesure et servant au calcul des taux de pertes et, le cas échéant, veuillez justifier ce choix.

7. Référence : R-4057-2018, B-0067, HQD-14, document 3, page 36, réponses 16.5 et 16.6.

Préambule :

« 16.5 Veuillez indiquer si une telle problématique se produit à chaque année de façon semblable ou si elle était plus aiguë en 2017. »

Réponse :

Cette situation est susceptible de se produire à chaque année, mais l'écart s'est avéré beaucoup plus important en 2017 en raison d'un problème constaté dans le fichier opérationnel.

16.6 Veuillez indiquer les différentes causes pouvant expliquer un « écart entre les données officialisées en fin d'année par le Transporteur et les données opérationnelles fournies par celui-ci en cours d'année » et quantifier cet écart pour l'année 2017.

Réponse :

Un tel écart peut être observé en fin d'année lors du processus de revue annuelle des statistiques officielles (taux de pertes, interruptibles, production et autres). L'écart des BRD observé en 2017 s'est avéré de 973 GWh additionnels à la fin de l'année par rapport à ceux utilisés en mode opérationnel. » (Nous soulignons)

Demande :

7.1 Veuillez indiquer si la revalidation récente des taux de pertes a eu pour effet, comme à la référence, de corriger une fois de plus les BRD observés en 2017. Dans l'affirmative, veuillez fournir la valeur des BRD originale et la valeur des BRD corrigée (en GWh) suite à la revalidation pour chacune des années 2015, 2016 et 2017. Dans la négative, veuillez expliquer pourquoi la valeur des BRD n'a pas été affectée par l'exercice de revalidation récent et décrire le mécanisme menant à leur obtention.

- 8. Références :** (i) B-0094, HQT-10, document 3, page 8, lignes 3 et 4;
(ii) B-0092, HQT-9, document 1 révisé, annexe 1, page 21, tableau 18;
(iii) B-0056, HQT-13, document 2.1, page 22, réponse 11.1.

Préambule :

(i) « *maintien du recours à la méthode par simulation, basée sur un modèle réseau [note de bas de page omise], pour fins de validation de la tendance de l'évolution du taux de pertes réel calculé.* » (Nous soulignons)

(ii) Le tableau de la référence résume les résultats de la méthode de simulation appliquée aux données de 2016.

(iii) « *Le cas de référence utilisé pour l'étude réfère à 8 784 situations instantanées du réseau de transport en 2016. Dans le cadre de l'étude, ce sont plutôt les variations de pertes et d'énergie livrée selon les facteurs analysés qui ont été évaluées. Ces variations ont été appliquées aux valeurs d'énergie livrée annuelle et au taux de pertes basé sur les valeurs réelles annuelles du Transporteur.*

Pour 2016, l'énergie transitée était de 221 084 GWh, le taux de pertes de 6,34% et les pertes étaient de l'ordre de 13 000 GWh. Toutefois, un exercice de validation par le Transporteur est présentement en cours pour le taux de pertes réel de 2016. Les valeurs sont donc susceptibles de changer à la suite de cet exercice. » (Nous soulignons)

Demandes :

- 8.1** Veuillez indiquer si les résultats de la référence (ii) pour l'année 2016 sont affectés par l'exercice de revalidation des données de pertes effectué récemment, tel que le suggère la référence (iii). Dans l'affirmative, veuillez déposer les résultats modifiés. Dans la négative, veuillez expliquer pourquoi.
- 8.2** Veuillez indiquer si le Transporteur a eu recours à la « *méthode par simulation, basée sur un modèle réseau, pour fins de validation de la tendance de l'évolution du taux de pertes réel calculé* » pour valider le taux de pertes réel calculé des années 2015 et 2017. Dans l'affirmative, veuillez fournir les résultats pour ces deux années. Dans la négative, veuillez expliquer pourquoi ça n'a pas été fait en conciliant votre réponse avec l'affirmation de la référence (i).
-

TAUX DE PERTES DE TRANSPORT RÉVISÉS

- 9. Références :** (i) Rapports annuels du Transporteur, pièce HQT-2, document 10;
 (ii) B-0094, HQT-10, document 3, page 7, tableau 1;
 (iii) B-0009, HQT-3, document 2, page 37, tableau A1-2.

Préambule :

À partir des informations des références, l'AHQ-ARQ a préparé le tableau suivant :

Année	Taux de pertes de transport	Augmentation annuelle	Énergie transitée	Augmentation annuelle
	(%)	(%)	(GWh)	(%)
	(1)		(2)	
2005	5,27		194 260	
2006	5,26	-0,19%	192 794	-0,75%
2007	5,30	0,76%	204 061	5,84%
2008	5,39	1,70%	205 193	0,55%
2009	5,40	0,19%	202 857	-1,14%
2010	5,47	1,30%	204 665	0,89%
2011	5,57	1,83%	210 869	3,03%
2012	5,68	1,97%	216 380	2,61%
2013	5,85	2,99%	223 779	3,42%
2014	5,91	1,03%	219 629	-1,85%
2015	5,49	-7,11%	219 864	0,11%
2016	5,23	-4,74%	221 084	0,55%
2017	5,35	2,29%	224 931	1,74%

(1) Rapports annuels du Transporteur, pièce HQT-2, document 10;
 et B-0094, HQT-10, document 3, page 7, tableau 1.
 (2) B-0009, HQT-3, document 2, page 37, tableau A1-2.

Demandes :

- 9.1** Veuillez expliquer la baisse du taux de pertes de transport de 7,11 % entre 2014 et 2015 alors que l'énergie transitée est demeurée relativement stable sur la même période.
- 9.2** Veuillez expliquer la baisse du taux de pertes de transport de 4,74 % entre 2015 et 2016 alors que l'énergie transitée a augmenté sur la même période.
- 9.3** Veuillez indiquer si les valeurs de l'énergie transitée de la référence (iii) sont demeurées les mêmes suite à l'exercice récent de revalidation des taux de pertes des années 2015, 2016 et 2017. Dans l'affirmative, veuillez expliquer pourquoi elles demeurent valides et décrire le mécanisme menant à leur obtention. Dans la négative, veuillez fournir les nouvelles données validées.

10. **Références :** (i) B-0081, HQT-12, document 5 révisé, pages 48 et 71;
 (ii) B-0083.

Préambule :

(i) Le 29 octobre 2018, le Transporteur dépose une mise à jour des Tarifs et conditions des services de transport qui montre un facteur applicable de perte de transport de 6,1 %.

(ii) Le 31 octobre 2018, le Transporteur dépose le taux de perte de transport moyen pour l'année 2019 qui s'établit à 5,4 %.

Demande :

- 10.1 Veuillez concilier les valeurs de 6,1 % et de 5,4 % des références.

11. **Références :** (i) B-0031, HQT-9, document 1, page 32, tableau 11;
 (ii) B-0092, HQT-9, document 1 révisé, page 32, tableau 11;
 (iii) B-0097, HQT-12, document 1 révisé, page 5, lignes 10 à 12.

Préambule :

(i)

Tableau 11
Prévision des besoins de transport (MW)

Services de transport	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Charge locale	38 313	38 640	38 846	39 216	39 526	39 805	40 076	40 349	40 606	40 848
Point à point	4 697	4 692	4 649	4 755	5 923	5 923	5 923	5 923	5 923	5 923
Total	43 010	43 332	43 495	43 972	45 448	45 728	45 999	46 272	46 528	46 771

(ii)

Tableau 11
Prévision des besoins de transport (MW)

Services de transport	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Charge locale	38 313	38 640	38 846	39 216	39 526	39 805	40 076	40 349	40 606	40 848
Point à point	4 666	4 661	4 619	4 724	5 883	5 883	5 883	5 883	5 883	5 883
Total	42 979	43 301	43 465	43 940	45 409	45 688	45 959	46 232	46 489	46 731

- (iii) « Les tarifs des services de transport sont établis en tenant compte des revenus requis projetés et de la prévision des besoins des services de transport à long terme et à court terme incluant les pertes de transport. » (Nous soulignons)

Demandes :

- 11.1 Veuillez expliquer la différence entre les lignes « Point à point » des références (i) et (ii).

- 11.2** Veuillez expliquer pourquoi la ligne « *Charge locale* » est demeurée identique dans les références (i) et (ii) alors que la ligne « *Point à point* » a baissé entre les deux références.
- 11.3** Veuillez confirmer (ou infirmer avec explications) la compréhension de l'AHQ-ARQ selon laquelle la prévision de la « *Charge locale* » de la référence (i) est basée sur les taux de pertes initiaux et non sur les taux de pertes révisés suite à la revalidation récente effectuée par le Transporteur.
- 11.4** Veuillez expliquer pourquoi le Transporteur a modifié la ligne « *Point à point* » de la référence (ii) afin de tenir compte du taux de pertes révisé alors qu'il n'a pas appliqué de modification semblable à la ligne « *Charge locale* ».
- 11.5** Veuillez fournir les nouvelles valeurs de la ligne « *Charge locale* » de la référence (ii) qui devraient être utilisées suite à la revalidation des taux de pertes de transport (en d'autres mots, quelle aurait été la prévision fournie par le Distributeur s'il avait pris en compte les nouveaux taux de pertes de transport pour les années 2015 à 2017).
- 11.6** Veuillez confirmer la compréhension de l'AHQ-ARQ selon laquelle les valeurs de la ligne « *Charge locale* » des références (i) et (ii) comprennent des pertes de transport et des pertes de distribution alors que les valeurs de la ligne « *Point à point* » ne comprennent que des pertes de transport. Dans le cas où la compréhension de l'AHQ-ARQ est correcte, veuillez expliquer pourquoi la ligne « *Charge locale* » des références comprend des pertes de distribution alors que le Transporteur n'a pas à transporter ces pertes, et concilier cette information avec celle de la référence (iii).
-

MÉTHODE PAR SIMULATION

- 12. Références :** (i) B-0118, HQT-13, document 2.1 révisé, page 23, réponse 11.4;
(ii) R-3887-2014, B-0028, HQT-2, document 1, page 17, réponse 6.4;
(iii) B-0118, HQT-13, document 2.1 révisé, pages 22 et 23, réponse 11.3;
(iv) R-3981-2016, B-0050, HQT-13, document 1, page 61, réponse 34.2.

Préambule :

(i) « 11.4 Veuillez indiquer la différence des pertes avec et sans la ligne Chamouchouane – Bout-de-l'Île qui a été obtenue à l'heure de pointe de l'année dans la simulation effectuée.

Réponse :

À l'heure de pointe, la différence de pertes avec et sans la ligne prévue dans le cadre du projet Chamouchouane–Bout-de-l'Île est estimée à -43 MW. » (Nous soulignons)

(ii) « La comparaison récente des solutions en regard des changements survenus dans le réseau depuis les premières analyses a été réalisée sous la forme de simulations de réseaux. Elle a été réalisée à la fin de l'année 2013 en tenant compte des hypothèses de charge et de production plus à jour. Les résultats obtenus confirment que la solution retenue par le Transporteur demeure la solution optimale.

L'exercice réalisé a confirmé que le même nombre de plateformes de compensation série serait requis dans la solution d'addition massive de compensation série dans le sud du réseau. L'écart de pertes en puissance entre les deux solutions passerait de 117 MW à 100 MW, demeurant du même ordre de grandeur. Par ailleurs, le Transporteur a noté que les nouvelles hypothèses considérées amplifient les problématiques au sud du réseau. » (Nous soulignons)

(iii) « 11.3 Relativement à la référence (ii), veuillez confirmer (ou corriger au besoin) l'interprétation de l'AHQ-ARQ selon laquelle la différence des pertes annuelles entre un réseau avec et sans la ligne Chamouchouane – Bout-de-l'Île pour une simulation avec les conditions réelles des 8 784 heures de l'année 2016 est évaluée à 151 GWh.

Réponse :

La différence des pertes annuelles, entre un réseau avec et sans la ligne prévue dans le cadre du projet Chamouchouane–Bout-de-l'Île, varie en fonction de l'ajustement de l'équilibre offre-demande appliqué au réseau. La différence est de :

- 151 GWh lorsque le réseau est ajusté par une variation de la charge locale ou une variation des échanges ;

- 167 GWh lorsque le réseau est ajusté par une variation de la production au nord du réseau du Transporteur ;
- 166 GWh lorsque le réseau est ajusté avec une variation uniforme de la production hydroélectrique sur l'ensemble du réseau. » (Nous soulignons)

(iv) « 34.2 Veuillez commenter l'impact de la mise en service du projet cité à la référence (ii), prévue en 2018, sur l'évolution anticipée du taux de pertes.

R34.2

Dans le cadre du dossier R-3887-2014, l'analyse du Transporteur, réalisée en 2013, indique que l'économie de pertes en énergie anticipée avec cette nouvelle ligne est de l'ordre de 448 GWh sur une base annuelle. L'ajout de cette ligne contribue ainsi à diminuer les pertes électriques du réseau et aura donc un effet favorable sur le taux de pertes, en considérant que tous les autres facteurs énumérés en réponse à la question 34.1 sont fixes.

Toutefois, il se peut qu'en réalité, compte tenu de ces autres facteurs, le taux de pertes pour l'année se comporte différemment qu'attendu. Néanmoins, si le taux de pertes réel s'avérait en croissance pour l'année 2019 et ce, avec le projet de ligne à 735 kV Chamouchouane – Bout-de-l'Île en service tout au long de l'année, il demeure que le taux de pertes escompté sans cette même ligne aurait été encore supérieur.

Le taux de pertes réel pour cette année précise reflètera l'impact global combiné de l'ensemble des facteurs influant sur ce taux. » (Nous soulignons)

Demandes :

- 12.1** La référence (ii) indique que l'écart de pertes en puissance entre les deux solutions dont il est question est de 100 MW. Veuillez indiquer quelle était alors l'écart prévu entre la solution de l'ajout de la ligne Chamouchouane – Bout-de-l'Île et sans l'ajout de cette ligne.
 - 12.2** Veuillez fournir de façon qualitative et quantitative toutes les raisons de la différence entre la valeur de pertes différentielles de 43 MW de la référence (i) et la valeur de 100 MW de la référence (ii).
 - 12.3** Veuillez confirmer (ou infirmer avec explications) la compréhension de l'AHQ-ARQ selon laquelle les valeurs de 167 GWh et de 166 GWh de la référence (iii) découlent de scénarios où la production et, par conséquent, la charge ont été augmentées par rapport aux valeurs réelles.
 - 12.4** Veuillez fournir de façon qualitative et quantitative toutes les raisons de la différence entre la valeur de pertes différentielles de 151 GWh la référence (iii) et la valeur de 448 GWh de la référence (iv).
-