

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS No 2 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) À
HYDRO-QUÉBEC DANS SES ACTIVITÉS DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ (LE TRANSPORTEUR)
RELATIVE À LA DEMANDE DE MODIFICATION DES TARIFS ET
CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2020**

Principes réglementaires, conventions méthodes et pratiques comptables

- 1. Références :**
- (i) Décision [D-2019-118](#), p. 10, par. 42;
 - (ii) Dossier R-4058-2018, pièce [B-0011](#), p. 5, tableau 1;
 - (iii) Dossier R-4058-2018, pièce [B-0011](#), p. 6, tableau 2;
 - (iv) Dossier R-4012-2017, pièce [B-0012](#), p. 8, tableau 3.

Préambule :

(i) « [42] *En conséquence, la Régie ordonne au Transporteur de déposer, au plus tard le 4 octobre 2019 à 12 h, les informations déposées annuellement dans les dossiers tarifaires, pour les rubriques non couvertes par la formule d'indexation. La Régie réfère, à cet égard, aux documents déposés dans le cadre du dossier tarifaire R-4058-2018* ».

(ii) Le Transporteur présente une synthèse des principes réglementaires généraux reconnus par la Régie aux fins de l'établissement du coût de service du Transporteur.

(iii) Le Transporteur présente une synthèse des principes réglementaires spécifiques reconnus par la Régie aux fins de l'établissement du coût de service du Transporteur.

(iv) Le Transporteur présente une synthèse des principales conventions, méthodes et pratiques comptables reconnues par la Régie.

Demandes :

- 1.1 Veuillez déposer les tableaux 1 et 2 des références (ii) et (iii), mis à jour pour le présent dossier. Veuillez, le cas échéant, indiquer et commenter tout changement relatif à ces tableaux.
- 1.2 Veuillez déposer le tableau 3 de la référence (iv), mis à jour pour le présent dossier. Veuillez, le cas échéant, indiquer et commenter tout changement relatif à ce tableau.

Acuité des prévisions

- 2. Références :**
- (i) Dossier R-3823-2012, décision [D-2014-035](#), p. 100, par. 459;
 - (ii) Dossier R-4058-2018, pièce [B-0024](#), p. 18;
 - (iii) Dossier R-4058-2018, pièce [B-0024](#), p. 21, tableau 20.

Préambule :

(i) « [459] *La Régie demande au Transporteur, dans le cadre de ses prochains dossiers tarifaires et dès le dépôt initial de sa proposition tarifaire, d'inclure dans sa preuve une justification des écarts historiques et, le cas échéant, de présenter les améliorations apportées au processus d'élaboration des prévisions budgétaires* ».

(ii) Le Transporteur fournit les justifications quant aux écarts historiques reliés à la prévision de ses mises en service.

(iii) Le Transporteur présente la liste des principaux projets majeurs et montants des mises en service associées pour l'année témoin 2019 (M\$).

Demandes :

- 2.1 Veuillez justifier les écarts historiques reliés à la prévision des mises en service historique du Transporteur, tel que fournit au dossier R-4058-2018 de la référence (ii) et demandé dans la décision de la référence (i).
- 2.2 Veuillez déposer le tableau de la référence (iii) relatif à l'année témoin 2020.

Robustesse du taux de pertes de transport

- 3. Références :**
- (i) Pièce [B-0013](#), p. 15;
 - (ii) Pièce [B-0013](#), p. 17;
 - (iii) Pièce [B-0013](#), p. 19;
 - (iv) Pièce B-0013, [Annexe 2](#), note technique IREQ – Amélioration du calcul du taux de pertes sur le réseau de transport d'Hydro-Québec, p. 5 et 6;
 - (v) Pièce B-0013, [Annexe 3](#), documentation du processus aux fins de la détermination du taux de pertes de transport réel;
 - (vi) Dossier R-4058-2018, pièce [B-0233](#), p. 3.

Préambule :

(i) « À la suite de l'exercice de contrevalidation du taux de pertes de 2018, les taux des années 2006 à 2013 ont aussi été révisés. Le Transporteur présente donc dans le tableau suivant les taux de pertes révisés pour ces années. Par ailleurs, toujours à la suite de l'exercice de contrevalidation du taux de pertes de 2018, les taux révisés des années 2014 à 2017 ont déjà été déposés le 26 avril 2019.

Tableau 4
Taux de pertes de transport réels révisés des années 2005 à 2013

Années	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Taux de pertes révisés	5,09 %	5,09 %	5,18 %	5,29 %	5,31 %	5,43 %	5,59 %	5,22 %	5,40 %

[note de bas de page omise]

(ii) « De plus, malgré l'atteinte de l'objectif d'obtenir des résultats de contrevalidation, les démarches d'amélioration des modèles de la méthode d'évaluation des pertes basée sur l'estimateur d'état se poursuivront la prochaine année ». [nous soulignons]

(iii) « Les différentes méthodes de calcul du taux de pertes présentées à la section 4.1, de même qu'à l'annexe 2, et qui ont été analysées par le Transporteur, conjointement avec l'IREQ, sont les méthodes les plus prometteuses et ne représentent pas un enjeu pour le projet SCR-T. Qu'il soit question de la reconduite de la méthode officielle actuelle (différence entre les énergies reçues et livrées) ou les méthodes analysées par l'IREQ, le Transporteur est d'avis que le système SCR-T sera en mesure de répondre à une potentielle évolution de la méthode de calcul. La totalité du réseau provincial et des réseaux régionaux sera modélisée dans le SCR-T, ce qui permettra la simplification de l'implémentation de la méthode choisie pour calculer le taux de pertes ». [nous soulignons]

(iv) Dans sa note technique, l'Institut de recherche d'Hydro-Québec (IREQ) présente les différents travaux, orientations et résultats liés aux deux méthodes de validation qu'il explore pour le calcul des pertes et du taux de pertes de transport.

À l'égard des pertes par effet couronne, il est mentionné :

« Les pertes par effet couronne sont déterminées par la différence entre la mesure des MW entrant dans une ligne et celle des MW sortant, dont on soustrait les pertes par effet Joule sur cette même ligne. Compte tenu de l'incertitude de ces mesures, les faibles valeurs de pertes par effet couronne ne peuvent être captées par ce modèle.

Cette modélisation a donc pour conséquence de sous-estimer les pertes par effet couronne.

Un outil permet de superposer les lignes à 735 kV au radar d'Environnement Canada pour valider les épisodes pendant lesquels les pertes par effet couronne sont élevées sur les différentes lignes à haute tension du réseau. La figure suivante présente un exemple de cette superposition pour le 10 novembre 2018. Les lignes en rouge présentent les lignes à 735 kV à l'égard desquelles le modèle utilisé détecte de l'effet couronne.

[...]

Il existe aussi certaines méthodes empiriques servant à modéliser les pertes par effet couronne, mais celles-ci nécessitent des données météorologiques hautement localisées qui sont non disponibles pour les lignes à 735 kV. Ainsi, en raison des données limitées dont le Transporteur dispose, la méthode proposée dans l'étude permet d'obtenir le meilleur niveau de précision ».
[nous soulignons]

À l'égard des performances de la méthode, l'IREQ soumet :

« Toutefois, le principal point faible que présente cette méthode par rapport à la méthode officielle est le niveau de précision qu'elle peut procurer. Étant donné qu'il est raisonnable d'établir que le niveau d'incertitude des mesures est inférieur à celui des modèles, l'on peut avancer que l'incertitude découlant de la méthode de contrevalidation proviendra essentiellement des incertitudes de ces modèles ».

(v) En page 15 de l'Annexe 3, le Transporteur présente le tableau suivant :

État d'avancement des recommandations Juillet 2019			
	Recommandations	Échéances	Commentaires
C1	Optimisation au niveau du transfert des données horaires au SSEP-PP	Fin 2020	
C2	Amélioration de la robustesse au niveau de la comparaison mensuelle avec SSEP-DE	Fin 2020	
C3	Optimisation du processus au niveau de la validation de la donnée	Fin 2024 (SCR-T, si requis) + alternative temporaire fin 2019	Alternative temporaire : suivi hebdomadaire des équations temporaires. Mise en place des contrôles de révision et de validation d'ici la fin 2019.
C4	Amélioration au niveau de la réception et modifications des schémas d'exploitation	Fin 2024 (SCR-T, si requis) + alternative temporaire fin 2019	Alternative temporaire : Double vérification de l'intégration au SSEP des modifications reliées au réseau de transport. Ressource supplémentaire déjà attitrée à cette tâche.
C5	Optimisation de l'analyse de l'impact à l'aide de GEN-4	Fin 2019	
C6	Amélioration au niveau du calcul SSEP-DE (inclus BISI)	Fin 2019	
C7	Amélioration au niveau de la saisie manuelle des données mensuelles dans le fichier Excel des statistiques	Fin 2019	

(vi) Dans le cadre du dossier R-4058-2019, en suivi de la décision D-2019-047, le Transporteur présente, au tableau 1, les valeurs révisées du taux de pertes de transport pour les années 2014 à 2017. Il précise que ces taux de pertes résultent de l'exercice de revalidation de l'année 2018.

«

Tableau 1
Taux de pertes de transport pour les années 2014 à 2017

Année	Taux de pertes révisés (hiver 2018) ³	Taux de pertes révisés (printemps 2019)
2014	5,57 %	5,53 %
2015	5,49 %	5,37 %
2016	5,23 %	5,20 %
2017	5,35 %	5,38 %

Il ajoute :

« Il est à noter que les taux de pertes ci-dessus n'ont pas été vérifiés par le modèle réseau présentement en exploration par l'IREQ. De plus, des travaux sont en cours avec des ressources spécialisées en contrôle ». [note de bas de page omise] [nous soulignons]

Demandes :

- 3.1 Veuillez confirmer que les taux révisés pour les années 2014 à 2017 (référence (i)), ont été vérifiés par le modèle réseau qui était en exploration avec l'IREQ lors du dépôt de la pièce mentionnée en référence (vi).
 - 3.2 Veuillez préciser à quelles démarches d'amélioration des modèles de la méthode d'évaluation des pertes basée sur l'estimateur d'état le Transporteur fait référence en (ii). Veuillez élaborer en faisant le lien, entre autres, avec les différentes orientations de l'IREQ dont certaines sont indiquées en référence (iv).
 - 3.3 Veuillez préciser si l'avant-projet relatif au SCR-T est complété.
 - 3.3.1 Dans l'affirmative, veuillez indiquer la date à laquelle il a été complété.
 - 3.3.2 Dans la négative, veuillez indiquer à quel moment il est prévu être complété.
 - 3.4 Veuillez préciser ce que le Transporteur entend par la « méthode choisie » selon la référence (iii).
 - 3.4.1. Veuillez expliquer ce que le Transporteur entend par la « potentielle évolution de la méthode de calcul » tant au niveau de la méthode actuelle basée sur un bilan de mesures qu'au niveau des méthodes analysées par l'IREQ.
 - 3.5 Veuillez préciser à quel moment le Transporteur envisage procéder à l'implantation au niveau du SCR-T de la « méthode choisie » pour calculer le taux de pertes. Veuillez préciser à quelle(s) recommandation(s) du tableau en référence (v) cette implantation est associée.
 - 3.6 Veuillez élaborer sur la signification de la note « SCR-T, si requis » de la colonne « Échéances » relative aux recommandations C3 et C4, du tableau de la référence (v).
 - 3.6.1. En particulier, veuillez préciser la date à laquelle le Transporteur déterminera s'il doit poursuivre ses recommandations C3 et C4 au niveau du SCR-T.
 - 3.6.2. Veuillez préciser l'échéance prévue pour l'application des recommandations au niveau du système SCR-T.
- 4. Références :**
- (i) Dossier R-4058-2018, décision [D-2019-047](#), p. 124 et 125;
 - (ii) Pièce B-0013, [Annexe 1](#), Validation des pertes horaires 2017 et 2018, p. 36;
 - (iii) Pièce B-0013, [Annexe 2](#), Note technique IREQ – Amélioration du calcul du taux de pertes sur le réseau de transport d'Hydro-Québec, p. 10;
 - (iv) Pièce B-0013, [Annexe 3](#), Documentation du processus aux fins de la détermination du taux de pertes de transport réel, p. 10.

Préambule :

(i) « [530] *La Régie prend acte du fait que l'échéance du mandat à des ressources spécialisées en contrôle est prévue pour juillet 2019 La Régie ordonne au Transporteur de présenter et d'expliquer, dans le prochain dossier tarifaire, les changements effectués depuis le début 2018 qui permettent le gain en robustesse du processus de calcul du taux de pertes, y incluant le dépôt de la documentation du processus complet aux fins de la détermination du taux de pertes réel.*

[...]

[535] *Toutefois, avant de déterminer s'il est justifié de se lancer dans un exercice de revalidation sur plus d'une dizaine années, la Régie ordonne au Transporteur de faire l'exercice de validation sur une base horaire pour deux des années précédentes, soit 2017 et 2018, et de présenter les résultats dans le cadre du prochain dossier tarifaire.*

[...]

[542] *Elle ordonne également au Transporteur de s'assurer que la présentation demandée par la Régie au paragraphe 449, portant sur la Méthode de simulation, couvre également la preuve relative aux ordonnances du paragraphe précédent, en lien avec la méthode potentielle de vérification, ainsi que du paragraphe 528 en lien avec le mandat à des ressources spécialisées en contrôle* ». [note de bas de page omise]

(ii) En suivi du paragraphe 535 de la décision D-2019-047, le Transporteur présente l'analyse sur une base horaire des pertes des années 2017 et 2018. Deux méthodes possibles d'évaluation des pertes horaires afin d'analyser le taux de pertes de transport sont identifiées par le Transporteur. Dans ces deux méthodes, les besoins internes satisfaits par injection (BISI) sont calculés à l'aide de capteurs.

« *En effet, comme déjà mentionné, le Transporteur rappelle que le seul élément qui pourrait faire varier le taux de pertes de transport est le BISI, car il n'y a pas dans celui-ci de donnée de compteur mensuel disponible. Ainsi, pour l'année 2018, puisqu'il n'y a aucune donnée horaire suspecte en provenance du BISI, le taux de pertes annuel n'est pas impacté. Il est important de souligner que l'exercice complet de revalidation des taux de pertes réalisé par le Transporteur, qui a mené aux taux révisés actuels, avait entre autres pour but de revalider le BISI. De plus, l'implantation de toutes les recommandations à la suite du travail effectué avec les ressources spécialisées en contrôle permettra au Transporteur de renforcer cette validation en continu du BISI.*

Pour l'année 2017, cette analyse a permis de détecter six données horaires ponctuelles suspectes en provenance du BISI. Toutefois, puisqu'il s'agit uniquement de données horaires, l'impact estimé est extrêmement négligeable et n'a aucune répercussion sur le taux de pertes annuel 2017 de 5,38 % ». [nous soulignons]

(iii) Dans sa note technique, l'IREQ soutient en page 10 :

« Toutefois, lorsque le réseau évolue, les formules ne sont pas toujours mises à jour en temps voulu, ce qui donne lieu à des valeurs erronées dans les séries des BISI ».

(iv) En suivi des paragraphes 530 et 542 de la décision D-2019-047, le Transporteur dépose la documentation détaillée du processus complet aux fins de la détermination du taux de pertes réel de transport.

Il détaille, entre autres, la mise à jour de la topologie du réseau en page 10 :

*« **Objectif** : Le présent document a pour objectif de décrire de façon détaillée les étapes à effectuer lors de changements sur le réseau d'Hydro-Québec dans le système de support à l'exploitation provincial (SSEP), données électriques (DÉ) ».*

Il précise que différents schémas unifilaires sont analysés par l'unité Prévisions de contrôle réseau (PCR) :

« 1. Schémas unifilaires (S1 et S2) - GEN-4

Ces schémas sont mis à jour par les techniciens BDD de chaque place d'affaires et une mise à jour est également réalisée dans GEN-4.

2. Schéma unifilaire (GEN-S-500)

GEN-S-500: Schéma d'exploitation du réseau de transport principal et des réseaux régionaux. Ce schéma comporte uniquement les postes et les lignes (exclus les transformateurs).

Il est mis à jour environ 2 à 3 fois par année. Aucune alarme mécanique n'est envoyée à l'unité PCR lorsque ce schéma est mis à jour. Il permet notamment de visualiser plus facilement les connexions entre les postes de GEN-4. De plus, il est possible de conserver les versions précédentes de ce schéma, alors que ce n'est pas possible avec GEN-4, puisque GEN-4 représente le réseau en temps réel. Par contre, le niveau de détails est plus élevé dans GEN-4 ».
[nous soulignons]

Le Transporteur ajoute, en page 11 :

*« **Transmission des schémas unifilaires mis à jour par courriel***

Les courriels intranet de téléconduite permettent de connaître toutes les modifications à venir sur le réseau. Cela nous permet de réagir de façon proactive ». [nous soulignons]

Demandes :

- 4.1 Veuillez préciser à partir de combien de données horaires ponctuelles en provenance du BISI (référence (ii)), il pourrait y avoir un certain impact et, par conséquent, des répercussions sur le taux de pertes.
- 4.2 Veuillez préciser quelle est la durée typique entre la réception des modifications aux schémas d'exploitation et la réalisation de modifications ou corrections au SSEP-DE.
- 4.3 Veuillez expliquer pourquoi aucune alarme mécanique n'est envoyée à l'unité PCR lors de la mise à jour du schéma GEN-S-500 (référence (iv)). Veuillez élaborer sur la pertinence d'envoyer une alarme mécanique à l'unité PCR lors de la mise à jour de ce schéma.
- 4.4 Veuillez expliquer comment la transmission des schémas unifilaires mis à jour par courriel (référence (iv)) permet de réagir de façon proactive.
- 4.5 Veuillez préciser à quelle fréquence les différents schémas unifilaires sont transmis par courriel.

Impact des projets d'investissement sur les pertes ou le taux de pertes de transport

5. **Référence :** Pièce [B-0013](#), p. 20.

Préambule :

En suivi du paragraphe 469 de la décision D-2019-047, le Transporteur propose, dans le cadre de ses projets d'investissement, de :

« • *conserver les résultats obtenus par la formule polynomiale pour les projets à l'égard desquels les pertes ne sont pas déterminantes dans le choix de la solution;*

• *remplacer l'évaluation des pertes en énergie obtenue par la formule polynomiale par une analyse spécifique basée sur les 8 760 heures d'une année d'exploitation projetée, en fonction d'hypothèses les plus représentatives au moment de l'analyse, pour les projets à l'égard desquels les pertes de transport sont déterminantes dans le choix de la solution ».*

Demande :

- 5.1 Veuillez élaborer sur la possibilité de fournir, à l'égard des projets d'investissement pour lesquels les pertes de transport sont déterminantes dans le choix de la solution, les résultats obtenus par la formule polynomiale ainsi que l'analyse spécifique basée sur les 8 760 heures d'une année d'exploitation projetée.

- 5.1.1 Le cas échéant, veuillez élaborer sur les motifs pour lesquels le Transporteur propose de remplacer la formule polynomiale par l'analyse basée sur les 8 760 heures plutôt que de la bonifier par cette analyse.

- 6. Références :**
- (i) Dossier R-4058-2018, décision [D-2019-047](#), p. 105, 107 et 108;
 - (ii) Pièce [B-0013](#), p. 23 à 25;
 - (iii) Pièce [B-0030](#), p. 20 et 33 à 36;
 - (iv) Dossier R-4058-2018, pièce [B-0170](#), p. 11 et 12, R4.1;
 - (v) Dossier R-3981-2016, décision [D-2017-021](#), p. 123.

Préambule :

- (i) La décision D-2019-047, il est mentionné :

- À la page 105 :

« [447] Par conséquent, la Régie ordonne au Transporteur de déposer une mise à jour du tableau résumant l'impact simulé des différents facteurs analysés sur le taux de pertes du Transporteur dans ses prochains dossiers tarifaires, en considérant comme années témoins les années de 2017 à 2019, lorsque les données relatives à celles-ci seront disponibles. Si l'exercice de revalidation en cours du taux de pertes de 2014 affecte les résultats de l'année 2016, la Régie ordonne au Transporteur de déposer également une mise à jour de l'année 2016. Elle lui ordonne également, pour chacune des années de 2017 à 2019, de considérer l'analyse de l'influence de l'impact des indisponibilités, ainsi que l'impact de l'influence de la tension d'exploitation ». [notes de bas de page omises]

- Aux pages 107 et 108 :

« [458] Par conséquent, la Régie ordonne au Transporteur d'identifier, à chaque dossier tarifaire, les principaux changements aux postes et aux lignes de transport qui peuvent avoir un impact notable sur le taux de pertes du transport réel du Transporteur et de quantifier cet impact à partir de la Méthode de simulation.

[459] Par ailleurs, la Régie retient de la preuve du Transporteur que deux grandes avenues sont envisagées pour un tel suivi :

- *mesure a posteriori de l'effet de la mise en service d'un projet, dans la perspective où celui-ci aurait été justifié par des économies de pertes par rapport à un scénario alternatif;*
- *suivi d'un projet qui, a priori, est porteur d'une modification topologique importante et qui pourrait avoir une influence sur le taux de pertes.*

[460] Pour ce qui est de la première avenue, la Régie retient que ce genre de suivi pourrait devoir s'inscrire dans le temps, puisque les analyses économiques du Transporteur s'étalent sur plusieurs décennies. Par conséquent, la Régie ordonne au Transporteur de lui formuler une proposition de suivi qui pourrait s'inscrire dans le temps lors du prochain dossier tarifaire ». [note de bas de page omise]

(ii) En suivi du paragraphe 460 de la décision D-2019-047, le Transporteur formule une proposition de suivi de la prévision de l'impact d'un projet sur les pertes de transport.

En suivi du paragraphe 458 de la décision D-2019-047, le Transporteur formule une proposition de suivi quant à l'identification et la quantification des principaux changements aux postes et aux lignes de transport qui peuvent avoir un impact notable sur le taux de pertes.

« Similairement à la proposition de suivi de la prévision de l'impact d'un projet sur les pertes de transport (voir section 5.2), le Transporteur propose d'identifier les mises en service des principaux changements aux postes et aux lignes de transport susceptibles d'avoir un impact notable sur le taux de pertes et d'en quantifier l'impact par simulation après leurs mises en service pendant une année complète (janvier à décembre) ».

(iii) En page 20, le Transporteur présente ses conclusions suivant l'analyse demandée par la Régie en page 105 de la décision D-2019-047 (référence (i)), à l'égard des principaux changements :

«

- *Les résultats pour les années 2016, 2017 et 2018 sont du même ordre de grandeur ;*
- *Principaux changements sont :*
 - *Impact de la production éolienne :*
 - *Production éolienne installée en 2017 et 2018 plus importante qu'en 2016;*
 - *Impact de l'intégration d'une centrale au sud du réseau :*
 - *Lock-out à l'Aluminerie de Bécancour (ABI) en 2018.*

Les conclusions tirées pour l'année témoin 2016 sont suffisamment représentatives et le Transporteur ne juge pas pertinent de poursuivre cette analyse pour les années futures ».

À l'égard de sa proposition formulée en suivi du paragraphe 460 de la décision D-2019-047, le Transporteur précise en page 34 :

« L'évolution du réseau dépend fortement de la solution choisie. Ce suivi ne doit être fait qu'une seule fois à la suite de la mise en service du projet pour ne pas devoir maintenir, en parallèle, une évolution fictive du réseau en fonction des solutions alternatives non-retenues ». [nous soulignons]

À l'égard de sa proposition formulée en suivi du paragraphe 458 de la décision D-2019-047, le Transporteur précise en page 36:

« L'analyse ne demeure que très théorique, puisque sans ce changement, le réseau serait exploité différemment ». [nous soulignons]

(iv) En réponse à la DDR de la Régie demandant au Transporteur d'identifier les principaux changements aux postes et lignes de transport qui peuvent avoir un impact notable sur le taux de pertes, pour les années 2017 à 2019, le Transporteur répond :

« Les changements aux postes et aux lignes du Transporteur qui peuvent avoir un impact notable sur le taux de pertes sont principalement ceux qui modifient de façon non négligeable les niveaux de transits dans les lignes du réseau à 735 kV.

Dans les tableaux 1a et 1b de la référence (ii), les projets d'ajout de ligne reliant le poste Chamouchouane au poste Duvernay ainsi que d'ajout de ligne reliant la centrale de la Romaine-3 au poste Montagnais entrent dans cette catégorie.

Ces deux projets doivent cependant être différenciés quant à leurs objectifs respectifs, le premier étant une solution de renforcement structurante pour l'ensemble du réseau alors que le second est nécessaire spécifiquement pour raccorder une nouvelle centrale de production. Dans ce dernier cas, l'impact de ce projet sur le taux de pertes est directement relié à l'utilisation que le Producteur fera de la centrale et est donc inconnu du Transporteur ».

(v) Dans sa décision D-2017-021, la Régie s'exprimait, comme suit :

« [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 ».

Demandes :

- 6.1 Veuillez élaborer quant aux efforts requis pour réaliser les analyses correspondantes aux propositions du Transporteur (référence (ii)) et sur la valeur probante des conclusions qui pourraient en découler.
- 6.2 Veuillez préciser si la proposition du Transporteur permet :
 - d'identifier à chaque dossier tarifaire les principaux changements aux postes et aux lignes de transport qui peuvent avoir un impact notable sur le taux de pertes du transport réel (référence (iv));
 - d'indiquer le sens de la variation, lorsque disponible, sur le taux de pertes des principaux changements préalablement identifiés par le Transporteur;
 - de poursuivre à chaque dossier tarifaire l'analyse demandée par la Régie en page 105 de la décision D-2019-047 (référence (i)), à l'égard de l'impact simulé des différents facteurs analysés sur le taux de pertes du Transporteur;
 - de présenter, à chaque dossier tarifaire, les principaux changements issus de l'analyse précédente (page 20 de la référence (iii)).
- 6.3 Veuillez indiquer la position du Transporteur quant à la pertinence de la prise en compte de chacun des quatre aspects mentionnés à la question précédente.