

Réponse du Transporteur à l'engagement 7

(Demandé par l'AHQ-ARQ)

Engagement 7

(Demandé par l'AHQ-ARQ, Me Caroline Charron).

Référence : Pièce B-0088, HQT-10, Document 1.2, pages 16 et 17, réponse du Transporteur à la question 5.1.2 de la Régie

Fournir la date à laquelle le Transporteur a transmis une demande à l'IREQ afin de lui octroyer un mandat et obtenir un échéancier de réalisation à la suite de la décision de la Régie (D-2020-041) en avril 2020; et révéler le mandat, les éléments et l'échéancier anticipé pour la réalisation de cet outil d'automatisation.

Réponse

Le Transporteur a confié un mandat à l'IREQ en février 2020. Le mandat consiste en l'automatisation de la méthode officielle de calcul du taux de pertes de transport. L'évaluation des pertes par la méthode actuelle demandant un effort humain important, une méthode davantage automatisée permettra la détection et la correction d'erreurs et demandera moins d'efforts pour la maintenir.

Les éléments et échéanciers envisagés en février 2020 étaient les suivants :

- **Spécifications du calcul d'automatisation des pertes (14 février au 31 mars 2020) ;**
- **Si option analysée par l'IREQ jugée avantageuse, développement des fonctions prioritaires du prototype (1^{er} avril au 31 décembre 2020).**

En date de la présente, le Transporteur ne dispose toujours pas d'informations additionnelles à celles déjà fournies¹. Le manque de disponibilité des effectifs de l'IREQ et la pandémie de la COVID-19 qui a débuté tout juste après l'élaboration du mandat sont les principales causes de l'allongement du délai.

Le Transporteur a fait des relances à l'IREQ en 2021. Tel que mentionné au présent dossier², l'IREQ s'est récemment engagé à donner des informations additionnelles au Transporteur à l'égard du mandat d'automatisation au courant du premier trimestre de 2022.

Le Transporteur souhaite rassurer la Régie et rappelle que ce mandat ne vise que l'automatisation de la méthode officielle de calcul du taux de pertes. Les taux de pertes officiels des années 2019 et 2020 au présent dossier ne sont donc pas impactés par ce délai au mandat.

¹ [B-0024](#), HQT-6, Document 1.3, p. 11, lignes 9 à 15.

² [B-0088](#), HQT-10, Document 1.2, réponse du Transporteur à la question 5.1.2 de la Régie, p. 17.

Aussi, le Transporteur mentionne que :

- Dans ses deux derniers dossiers tarifaires³, le Transporteur a déposé des preuves étoffées au sujet du taux de pertes de transport, dont les améliorations à son processus de calcul du taux de pertes basées sur les recommandations des ressources spécialisées en contrôle ;
- Le Transporteur utilise désormais un outil de contrevalidation basé sur l'estimateur d'état et développé par l'IREQ⁴, dont les écarts pour les années 2019 et 2020 sont jugés acceptables par rapport à la méthode officielle ;
- Bien que le Transporteur ne juge pas requis de réaliser de façon systématique une validation horaire des pertes à chaque année⁵, celui-ci présente dans sa preuve au présent dossier les conclusions d'un tel exercice pour l'année 2019⁶, en suivi de la décision D-2020-041. Cette validation n'a révélé aucune anomalie qui pourrait être considérée comme une erreur dans le calcul des pertes et du taux de pertes de transport.

En conclusion, le Transporteur mentionne que l'allongement du délai de réponse de l'IREQ n'a pas d'impact sur la qualité des taux de pertes officiels pour les années 2019 et 2020, le mandat visant principalement une automatisation de certaines étapes du processus optimisé. Les taux de pertes réels au présent dossier sont bons, car ils bénéficient de toutes les mesures de validation et contrevalidation déployées par le Transporteur.

³ R-4058-2018 et R-4096-2019.

⁴ La méthode de contrevalidation basée sur l'estimateur d'état de l'IREQ permet d'ores et déjà d'analyser la tendance générale des données ainsi que de valider le taux de pertes obtenu par la méthode officielle.

⁵ [B-0024](#), HQT-6, Document 1.3, annexe 1, section 3, p. 17.

⁶ [B-0024](#), HQT-6, Document 1.3, annexe 1, p. 13.