

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS DE L'UMQ

1. Référence

Pièce HQT-2, document 1, pages 8-9.

Préambule :

Le Transporteur souligne à la référence que « *Dans ce dernier cas, le Transporteur désire mentionner que les CS du poste Abitibi présentent une consommation d'hydrogène largement supérieure à la moyenne pour ce genre d'équipement. Ce gaz est utilisé pour le refroidissement des moteurs.*

En effet, le CS2 est particulièrement problématique avec des consommations très élevées et qui ne cessent d'augmenter. Ainsi, la consommation quotidienne du CS2 est passée de 6050 pi³ en 2002, à 7750 pi³ en 2007 et à 10800 pi³ en 2008. La dernière mesure sur le CS1 s'élevait à 2950 pi³ en 2006. Ces valeurs sont donc très largement supérieures à la consommation normale d'environ 300 pi³ que l'on devrait s'attendre pour ce type d'équipement.

Afin de réduire ces pertes, la pression d'opération utilisée sur ces machines a été réduite de 30 lbs/po² à 15 lbs/po².

D'une part, l'impact de cette surconsommation d'hydrogène est une hausse des coûts annuels d'exploitation de l'ordre de 250 à 300 k\$.
D'autre part, l'opération à pression réduite limite la puissance continue des CS à 175 MVAR, plutôt que leur valeur nominale de 300 MVAR. »
(nos soulignés)

Demandes

- 1.1 Veuillez indiquer quelle est la portion de la hausse des coûts annuels d'exploitation de l'ordre de 250 à 300 k\$ qui est attribuable à la surconsommation d'hydrogène du CS1 seulement.
- 1.2 Veuillez indiquer quelle serait la limitation de la puissance continue des CS dans un scénario où le Transporteur procéderait à la remise à neuf du CS2 mais non à celle du CS1.
- 1.3 Veuillez indiquer quel serait l'impact monétaire annuel de la limitation de la puissance continue des CS dans un scénario où le Transporteur procéderait à la remise à neuf du CS2 mais non à celle du CS1.
- 1.4 Veuillez exposer les inconvénients monétaires et autres d'un scénario où le Transporteur procéderait à la remise à neuf du CS2 mais non à celle du CS1.

2. Référence

Pièce HQT-4, document 1, page 10, tableau 1.

Préambule :

Au tableau de la référence, le Transporteur fournit le détail de la comparaison économique des 3 scénarios qu'il a envisagés.

Demandes

- 2.1 Veuillez définir la notion de Pertes électriques que l'on retrouve dans le tableau et indiquer la méthode utilisée pour le calcul de ces pertes électriques.
- 2.2 Veuillez indiquer ce que signifie la mention « Réf. » dans le tableau.

- 2.3** Veuillez expliquer pourquoi le scénario 2 comporte des pertes électriques de 26 566 k\$ tandis que le scénario 3 n'en comporte pas, bien que ces deux scénarios ont l'avantage de pouvoir se réaliser sans arrêt des compensateurs synchrones existants.
- 2.4** Selon le même niveau de détail que le tableau, veuillez fournir l'évaluation économique d'un scénario 4 où le Transporteur procéderait à la remise à neuf du CS2 mais non à celle du CS1.

3. Références

- i) Pièce HQT-2, document 1, page 12 ;
- ii) Pièce HQT-6, document 1, page 9 ;
- iii) Dossier R-3553-2004, pièce HQT-12, document 1, pages 9-10 ;
- iv) Pièce HQT-6, document 1, page 6, tableau 1 ;
- v) Pièce HQT-6, document 1, page 10, tableau 2.

Préambule :

A la référence (i), le Transporteur mentionne « *En effet, le Projet fait suite à un projet identique touchant les trois compensateurs synchrone du poste Duvernay, et les deux du poste de Lévis. L'expérience acquise lors de ces projets a pu être transposée pour les CS du poste Abitibi.* »

A la référence (ii), le Transporteur précise que le coût du projet de Lévis a été de 33,8 M\$.

A la référence (iii), le Transporteur précise que le coût du projet de Duvernay a été de 16,1 M\$ pour la remise à neuf du CS23 et de 32,5 M\$ pour la remise à neuf des deux autres CS.

Au tableau de la référence (iv), le Transporteur fournit le détail des coûts des travaux associés au Projet.

Au tableau de la référence (v), le Transporteur fournit l'explication des écarts de coûts par rapport au coût du projet de Lévis.

Demandes

- 3.1** Veuillez fournir, avec le même niveau de détail que celui du tableau de la référence (iv), le coût réel du projet touchant les trois compensateurs synchrones du poste Duvernay, de même que le coût réel du projet touchant les deux compensateurs synchrones du poste Lévis.
- 3.2** Veuillez expliquer pourquoi les éléments du contenu additionnel mentionnés à la référence (v) n'ont pas été requis dans les projets de remise à neuf des compensateurs synchrones des postes Duvernay et Lévis.
- 3.3** Veuillez expliquer l'écart de 1,3 M\$ prévu au poste Formation, tel que présenté au tableau de la référence (v).

4. Références

- i) Dossier R-3553-2004, pièce HQT-12, document 1, page 13, tableau 1 ;
- ii) Pièce HQT-6, document 1, page 15, tableau 3.

Préambule :

Au tableau de la référence (i), le Transporteur fournit le détail du coût « Client » du projet de remise à neuf des CS au poste de Lévis.

Au tableau de la référence (ii), le Transporteur fournit le détail des coûts du « Client » du projet de remise à neuf des CS au poste Abitibi.

Demandes

- 4.1** Veuillez expliquer l'augmentation du coût prévu d'inspection finale et de M. E. R. qui passe de 2 494,9 milliers de dollars pour le projet du poste Lévis à 6 479,6 milliers de dollars pour le projet du poste Abitibi.
- 4.2** Veuillez fournir le coût réel d'inspection finale et de M. E. R. du projet du poste Lévis.
- 4.3** Veuillez fournir une ventilation détaillée, en termes de main-d'œuvre, matériel, etc., du coût prévu de 6 479,6 milliers de dollars pour l'inspection finale et de M. E. R. du projet du poste Abitibi.

5. Références

- i) Pièce HQT-5, document 1, page 16 ;
- ii) Pièce HQT-5, document 1, page 17.

Préambule :

A la référence (i), « *Le Transporteur mentionne que l'utilisation des deux CS du poste Abitibi fait partie intégrante des stratégies actuelles et futures assurant l'exploitation sécuritaire du réseau de transport du Transporteur en maximisant les capacités de transport.* » (notre souligné)

La référence (ii) indique que « *Les CS contribuent à : Rencontrer toutes les conditions Prévisibles de production et de charge ;* »

Demandes

- 5.1** Veuillez préciser de quelles stratégies futures il est fait mention dans la référence (i).

- 5.2** Veuillez indiquer les éléments, en termes de coûts et de contenu, que le projet ne nécessiterait pas si seules les stratégies actuelles et non les stratégies futures étaient prises en compte.
- 5.3** Veuillez indiquer quelles seront les valeurs en puissance des capacités de transport maximisées de la référence (i) suite au projet de remise à neuf des CS du poste Abitibi.
- 5.4** Veuillez indiquer les valeurs en puissance, avec un détail par centrale, correspondant au maximum de toutes les conditions prévisibles de production dont il est fait mention à la référence (ii).