

**RÉPONSE DU TRANSPORTEUR À L'ENGAGEMENT NUMÉRO 18  
COMPLÉMENT D'INFORMATION  
(DEMANDÉ PAR LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE)**

**Engagement 18 :**

En référence au tableau (réponse 5.1), indiquer quels sont les postes de type conventionnel et préciser pour les autres postes, en quoi ils ne sont pas conventionnels. Et s'il y a eu des discussions pour des coûts supplémentaires encourus par le Transporteur remboursés pour un écart par rapport à la solution moindre coût. (demandé par la Régie)

**RE-18 : La pièce HQT-5, Document 3, *Tarifs et conditions*, Appendice J, Section B, précise :**

**« De même, le choix technologique conventionnelle ou SF6 doit être guidé entre autres par des considérations économiques, en fonction des particularités propres à l'emplacement de la centrale et du poste de départ. »**

**De plus, on indique à l'Appendice J :**

**« Selon la configuration physique de l'emplacement, il peut s'avérer économique de profiter de l'infrastructure de la centrale pour y aménager une partie ou la totalité du poste de départ. Advenant une telle situation, les coûts supplémentaires encourus pour l'aménagement de la centrale sont imputés au coût du poste de départ. »**

**De la liste des projets soumis en réponse à la pièce HQT-6, Document 1.2, réponse à la question 5.1, et si on exclut les postes des projets éoliens, seul le poste SM-3 n'était pas de type conventionnel, c'est-à-dire des postes situés à l'extérieur et isolés à l'air. Considérant la localisation particulière du poste de départ, le Transporteur a conclu, suite à une analyse avec le propriétaire, que le poste au SF6 était la solution la plus appropriée pour raccorder cette centrale au réseau, le poste conventionnel n'étant pas une solution.**

**De plus, tel que précisé à la pièce HQT-6, Document 1.2, réponse à la question 5.2, les infrastructures du poste réalisé pour les deux premiers groupes de la centrale SM-3 permettront de réduire les coûts d'intégration d'un futur troisième groupe.**

En ce qui concerne les autres projets pour lesquels un dépassement est prévu et qui correspondent à des projets éoliens où la double transformation est requise au poste de départ, le Transporteur propose un amendement à l'Appendice J des *Tarifs et conditions* quant aux montants applicables ces projets.

Enfin, tel que prévu aux *Tarifs et conditions*, le Transporteur assume les coûts du poste de départ à la hauteur du montant prévu pour le propriétaire Hydro-Québec, soit de 83 \$/kW, la différence étant assumée par le Producteur.

Complément d'information :

Le Transporteur soumet les commentaires suivants concernant les projets Du Rocher-De-Grand-Mère, Mercier, Péribonka et Chute-Allard / Rapides-des-Cœurs.

*Projet Du Rocher-De-Grand-Mère*

Le poste à la centrale Du Rocher-De-Grand-Mère est un poste dont les fonctions couvrent non seulement l'intégration de la production locale mais aussi un poste de transport où sont intégrées six lignes du réseau de transport de la Basse-Mauricie. De plus, le Transporteur a prévu deux départs de ligne pour les besoins futurs de la charge locale ainsi que la possibilité d'une conversion future du réseau de 69 kV à 120 kV puisque le poste est en fait un poste à 120 kV qui est exploité à 69 kV. Donc, ce poste, dont les coûts avaient été considérés pour les seules fins du raccordement de centrale, peut être assimilé à un poste de transport dont les équipements requis pour alimenter la charge locale ne font pas partie généralement du cas typique utilisé pour établir la contribution maximale de 48 \$/kW.

*Projet Mercier*

Le poste à la centrale Mercier est un poste de type conventionnel dont le dépassement des coûts par rapport au coût de référence provient du fait que la contribution maximale est trop faible compte tenu du niveau de tension de 69 kV et de la puissance de 51 MW de la centrale.

### ***Projet Péribonka***

Le poste à la centrale Péribonka est de type conventionnel mais pour lequel les transformateurs sont localisés en caverne. Tel que présenté dans la demande R-3581-2005, récemment déposée pour approbation à la Régie, cette solution a été retenue suite à une analyse de trois variantes, soit un poste conventionnel avec transformation en surface, un poste conventionnel avec transformation en caverne et un poste SF6. La solution retenue était globalement le choix le plus économique pour intégrer cette centrale au réseau du Transporteur.

### ***Projet Chute-Allard / Rapides-des-Cœurs***

Les centrales Chute-Allard et Rapides-des-Cœurs sont des centrales de faible puissance par rapport à la tension de raccordement qui a été imposée par le réseau environnant de la Haute-Mauricie et l'éloignement par rapport aux centres de charge. De plus, chaque centrale possède six groupes qui nécessitent deux transformateurs de faible puissance ce qui contribue à augmenter le coût unitaire de raccordement compte tenu des coûts fixes des transformateurs et des départs au poste. Dans la conception des postes, le Transporteur vise à minimiser ces coûts, tout en respectant ses critères de fiabilité, de maintenance et d'exploitation.

Le Transporteur réitère que le coût du poste à la centrale doit tenir compte de la puissance de la centrale. Par ailleurs, la configuration du poste doit aussi considérer le nombre de groupes, la topographie près de la centrale, la tension du réseau de transport environnant et l'éloignement, ce qui peut la rendre différente du cas conventionnel typique. Toutefois, dans tous les cas, le Transporteur vise toujours à réaliser ces projets au meilleur coût.