

**RÉPONSES DU TRANSPORTEUR
À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1
DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE
(« LA RÉGIE »)**

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE À LA DEMANDE DU TRANSPORTEUR AFIN D'OBTENIR UNE AUTORISATION POUR ACQUÉRIR ET CONSTRUIRE DES IMMEUBLES ET DES ACTIFS REQUIS POUR LE RACCORDEMENT DES CENTRALES DE L'EASTMAIN-1-A ET DE LA SARCELLE À SON RÉSEAU DE TRANSPORT

- 1. Références :** (i) Pièce B1-HQT-4, Document 1, page 7 ;
(ii) Pièce B1-HQT-4, Document 1, page 10.

Préambule :

« Le Transporteur précise qu'un critère de conception du réseau de transport exige que la perte maximale de production en première contingence soit limitée à 1000 MW. Dans la situation où l'intégration de la centrale de l'Eastmain-1-A serait effectuée à l'aide d'une ligne monoterne, la perte de production en première contingence pourrait être de 960 MW....

...Or, le Transporteur est d'avis que l'intégration de la centrale de l'Eastmain-1-A avec une ligne monoterne n'est pas un choix judicieux car la valeur de la perte maximale de production est très près de la limite de 1000 MW....

...Aussi, le Transporteur souligne qu'il existe plusieurs avantages à utiliser une ligne biterne en termes de flexibilité d'exploitation. En effet, l'utilisation d'une ligne monoterne versus une ligne biterne entraînerait les contraintes suivantes :

- Lors d'une indisponibilité des sectionneurs de ligne pour des raisons reliés à l'entretien ou en cas de défaillance, l'ensemble de la centrale de l'Eastmain-1-A serait indisponible ; et*
- Lors d'une indisponibilité de la barre dans le poste de l'Eastmain-1 reliés à l'entretien ou en cas de défaillance, l'ensemble de la centrale l'Eastmain-1-A serait également indisponible. »*

Selon la référence (ii), la réalisation d'une ligne biterne coûte 2,3 M\$ en coûts actualisés ou 37% de plus que la réalisation d'une ligne monoterne.

Le Transporteur justifie ce coût supplémentaire par une plus grande flexibilité d'exploitation.

Demandes :

- 1.1.** En référence à (i), veuillez fournir la probabilité de défaillance d'un sectionneur de ligne et d'une barre. Veuillez fournir les conséquences de telles défaillances sur les revenus du Transporteur.

R1.1 D'entrée de jeu, le Transporteur mentionne que les probabilités de défaillance d'un sectionneur de ligne et d'une barre doivent être

évaluées en tenant compte de l'impact résultant de leur occurrence, soit dans ce cas précis, de l'indisponibilité de la centrale de l'Eastmain-1-A, qui demeure, si elle devait survenir, préoccupante pour le client et pour le Transporteur. Aussi, l'utilisation d'une ligne monoterne au lieu d'une ligne biterne pourrait occasionner le non-respect d'un critère de conception.

À cet égard, le Transporteur souligne que le respect du critère de conception qui exige que la perte maximale de production en première contingence soit limitée à 1000 MW et la plus grande flexibilité d'exploitation recherchée par l'utilisation d'une ligne biterne demeurent avant tout une question de fiabilité.

De fait, tel que mentionné en préambule, dans la situation où l'intégration de la centrale de l'Eastmain-1-A était effectuée à l'aide d'une ligne monoterne, la perte de production en première contingence pourrait être de 960 MW. Or, le Transporteur est d'avis que l'intégration de la centrale de l'Eastmain-1-A avec une ligne monoterne n'est pas un choix judicieux car la valeur de la perte maximale de production est très près de la limite de 1000 MW.

Le Transporteur rappelle que la solution de raccordement préconisée doit être réalisable aux plans technique et économique, mais elle doit aussi répondre aux critères de conception du réseau de transport. Pour le Transporteur, le respect du critère de conception exigeant que la perte maximale de production en première contingence soit limitée à 1000 MW est primordial.

En effet, tel qu'il appert de la pièce HQT-9, Document 1, l'application de critères de conception vise à assurer au réseau de transport une

fiabilité adéquate qui réponde de façon cohérente aux besoins internes du Québec et aux exigences du NPCC.

Ces critères de conception utilisés pour déterminer le contenu du présent projet, notamment pour répondre au critère exigeant que la perte maximale de production en première contingence soit limitée à 1000 MW, visent à assurer que le réseau de transport dispose de suffisamment de souplesse et de robustesse dans sa conception pour être en mesure de satisfaire les besoins de manière fiable, malgré les nombreuses variations dans ses conditions de fonctionnement et en dépit des défauts et des indisponibilités normales d'équipement avec lesquels il doit composer.

Pour atteindre cet objectif de fiabilité, le réseau de transport doit d'abord être conçu de manière à pouvoir supporter, sans interruption de service, des événements de bonne sévérité dont la probabilité d'occurrence, bien que faible, demeure assez élevée pour qu'il faille s'en prémunir. Pour contrer de tels événements, l'accent est mis sur la robustesse du réseau en y ajoutant de l'équipement requis.

Or, le Transporteur réitère que les équipements requis pour l'intégration des centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle au réseau de transport ont été déterminés de façon à respecter l'ensemble des critères du NPCC et garantissent ainsi l'atteinte des objectifs de fiabilité.

Par ailleurs, le Transporteur mentionne que les bénéfices résultant de l'utilisation d'une ligne biterne au lieu d'une ligne monoterne dépassent largement en importance le différentiel de coût actualisé entre les deux types de ligne qui ne représentent somme toute

qu'environ 1 % du coût total du projet. Le Transporteur note également que le coût des pertes associées à l'utilisation de la ligne monoterne est deux fois plus élevé que pour la ligne biterne.

Quant au nombre de défaillance annuel moyen pour un sectionneur de ligne, il est estimé à 33. En considérant le nombre de sectionneur de ligne total au nombre de 7 630, la probabilité de défaillance d'un sectionneur de ligne est donc estimé à 0,43 % défaillance par année, soit 33/7 630.

Enfin, le nombre de défaillance annuel moyen pour une barre est estimé à 323. En considérant le nombre de barre total au nombre de 10 723, la probabilité de défaillance d'une barre est donc estimé à 3,01 % défaillance par année, soit 323/10 723.

Conformément à l'article 12A.2 des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (les « *Tarifs et conditions* »), les revenus du Transporteur associés aux coûts de raccordement tiennent compte de l'ensemble des coûts de raccordement, incluant ceux pour la ligne biterne. Les revenus du Transporteur ne seront pas affectés par les défaillances éventuelles de cette ligne.

1.2. Veuillez préciser la durée annuelle de l'entretien d'un sectionneur et d'une barre. Veuillez fournir une évaluation du gain économique qu'une ligne biterne apporterait au Transporteur par rapport à une ligne monoterne lors de l'entretien de ces équipements.

R1.2 La durée annuelle d'un entretien d'un sectionneur et d'une barre est de quelques heures personne.

Par contre, le Transporteur réitère tous et chacun des arguments de la réponse à la question 1.1 précédente quant au gain de fiabilité et à la

réduction du coût des pertes découlant de l'utilisation d'une ligne biterne pour l'intégration de la centrale de l'Eastmain-1-A.

1.3. Veuillez préciser si le raccordement à l'aide d'une ligne biterne est une exigence du client. Si oui, veuillez préciser si celui-ci assumera le coût supplémentaire.

R1.3 Tout d'abord, le Transporteur rappelle que dans le cadre de la réalisation du projet sous étude et conformément au *Processus de réalisation d'un projet sur le réseau de transport* présenté à la pièce HQT-3, Document 1, il a d'abord procédé à des études de planification qui ont pour but d'identifier la solution optimale afin de réaliser le projet. En effet, il est de la responsabilité du Transporteur d'identifier la solution optimale afin de répondre au besoin du client et ce, de façon adéquate et satisfaisante.

Ces études ont ainsi permis au Transporteur de dégager un ensemble de solutions possibles permettant de répondre aux besoins du Producteur tout en permettant d'assurer un comportement stable du réseau de transport dans le respect des critères de conception appliqués par le Transporteur.

Ainsi, et tel que mentionné en préambule, en optant pour la solution optimale proposée, le Transporteur s'assure d'une part, de respecter le critère de conception du réseau de transport qui exige que la perte maximale de production en première contingence soit limitée à 1000 MW tout en se donnant, d'autre part, une plus grande flexibilité d'exploitation.

À ce sujet, le Transporteur réfère à la réponse qu'il a déjà fournie à la question 1.1 précédente quant au respect des critères de conception et des normes de fiabilité du NPCC.

Le Transporteur souligne que les aspects techniques, environnementaux et économiques ont été pris en compte pour orienter le choix de la meilleure solution et ce, dans le respect de sa mission de base.

De l'avis du Transporteur, la mise en œuvre des travaux concernant la présente demande, incluant le raccordement de la centrale de l'Eastmain-1-A à l'aide d'une ligne biterne, permettra d'atteindre ces objectifs.

Enfin, le Transporteur mentionne que le raccordement de la centrale de l'Eastmain-1-A à l'aide d'une ligne biterne n'est pas une exigence du client.

1.4. Si non, veuillez préciser qui assumera ce coût. Veuillez expliquer votre réponse ?

R1.4 Comme pour l'ensemble des projets de même nature qui sont réalisés par le Transporteur, les coûts du projet seront récupérés du client.

Ainsi, le coût du projet, incluant le coût associé au raccordement de la centrale de l'Eastmain-1-A à l'aide d'une ligne biterne, et jusqu'à concurrence des montants maxima pour les ajouts au réseau et pour les postes de départ, sera récupéré à partir des revenus provenant des achats de service de transport du Producteur, le tout conformément aux *Tarifs et conditions*.

Le Transporteur mentionne que le détail relié aux informations

fournies aux paragraphes précédents est présenté plus explicitement à la pièce HQT-7, Document 1 ainsi que dans l'entente de raccordement signée entre le Transporteur et Hydro-Québec Production déposée à la pièce HQT-7, Document 2.

- 2. Références :** (i) Pièce B1-HQT-4, Document 1, page 12 ;
(ii) Décision D-2008-73.

Préambule :

« Une variante au Projet recommandé aurait pu être l'intégration de la centrale de la Sarcelle à une tension de 230 kV au lieu de 315 kV. Les avantages d'une telle option seraient le retrait, dans le poste de l'Eastmain-1, de l'inductance de 55 Mvar ainsi qu'une réduction du coût de la ligne d'intégration Sarcelle –Eastmain-1. En contrepartie, les désavantages d'une intégration à 230 kV seraient l'ajout de deux transformateurs à 230-315 kV de 170 MVA dans le poste de l'Eastmain-1 et une augmentation des pertes électriques. »

Au mois de mai 2008, la Régie a autorisé le projet de raccordement temporaire du camp d'exploration minière Éléonore au réseau de transport. La solution retenue consiste à installer de la transformation 315/120/69 kV au poste EM-1 et une section à 120 kV.

Demande :

- 2.1.** Compte tenu de la décision citée en (ii) le Transporteur a-t-il envisagé de raccorder la centrale La Sarcelle à 120 kV.

R2.1 Tout d'abord, le Transporteur souligne que les études et analyses portant sur le raccordement des centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle ont été réalisées antérieurement à la demande de raccordement temporaire du camp d'exploration minière Éléonore (demande R-3656-2008, décision D-2008-73).

Par ailleurs, le Transporteur mentionne qu'il a tout de même évalué de façon sommaire les impacts potentiels d'une réduction de la tension d'intégration de la centrale de la Sarcelle à 120 kV sans toutefois envisager cela comme une solution. Ainsi, le Transporteur a pu

constater que cette possibilité aurait des impacts majeurs sur la stabilité de la centrale en plus de causer des pertes électriques beaucoup plus importantes que celles résultant de la solution retenue.

Pour ces raisons, le Transporteur n'a pas envisagé le raccordement de la centrale de la Sarcelle à une tension de 120 kV.

- 2.2. Si une solution à 120 kV a été envisagée veuillez présenter les modifications qui permettraient d'intégrer la production de La Sarcelle à 120 kV. Veuillez fournir une comparaison économique entre l'intégration de La Sarcelle à 120 kV et à 315 kV.

R2.2 Sans objet.

3. **Référence :** Pièce B1-HQT-7, Document 1, pages 6 et 7.

Préambule :

« Le tableau 1 précédent démontre qu'une fois soustrait le montant actualisé de l'engagement de l'interconnexion avec l'Ontario, un surplus monétaire se dégage de la demande de réservation HQT-ON, lequel surplus est disponible pour être associé à l'engagement requis concernant le Projet de raccordement des centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle. »

Demande :

- 3.1. Veuillez fournir les paramètres économiques et financiers qui ont permis d'établir les montants présentés au tableau de la page 6. Veuillez également présenter le fondement réglementaire de l'approche du Transporteur.

R3.1 En premier lieu, le Transporteur présente aux tableaux suivants, les paramètres économiques et financiers demandés. Par la suite, il présente ses arguments concernant le fondement réglementaire de l'approche présentée en preuve et portant sur la justification économique et financière du projet sous étude.

Paramètres économiques et financiers

Tel qu'il appert de la pièce HQT-7, Document 1, page 6, le tableau suivant présente les revenus actualisés du service de transport reçus ou à recevoir du Producteur, en vertu de la convention pour un service de transport ferme de long terme à point à point de 1 250 MW, plus pertes de transport, sur l'interconnexion avec l'Ontario conclue entre le Transporteur et le Producteur. Ces revenus sont actualisés en dollars de 2009 en utilisant le taux moyen du coût en capital prospectif et le tarif annuel proposés par le Transporteur dans la demande tarifaire 2009, dossier R-3669-2008.

D'ailleurs, ces informations sont présentées plus amplement dans la demande tarifaire 2009, dossier R-3669-2008, pièce HQT-10, Document 4 et pièce HQT-13, Document 1, page 88, réponse à la question 56.3 de la Régie, en accord avec ce qui est prévu à l'article 12A.2 i) des *Tarifs et conditions*.

Tableau 1

Revenus – Interconnexion de 1 250 MW avec l'Ontario

Revenus Interconnexion Ontario		
Année	Puissance + pertes transport	Revenus annuels (M\$)
2009	390 MW	28, 6 \$
2010	1024 MW	75, 1 \$
2011 à 2059	1315 MW	96, 4 \$
Valeur actualisée 2009 :		1 584, 3 \$

Par ailleurs, le tableau 2 suivant présente les paramètres économiques et financiers qui ont permis d'établir les montants présentés à la pièce HQT-7, Document 1, page 6, tableau 1, ainsi qu'au tableau précédent.

Tableau 2
Paramètres économiques et financiers

Engagements	Coût d'intégration	Entretien & Exploitation	Taxe sur le capital	Taxe services publiques	Engagement
Interconnexion Ontario	616,7 M\$	15,00 %	0,32 %	3,86 %	735,0 M\$
Eastmain-1-A & Sarcelle	182,1 M\$	15,00 %	0,00 %	3,91 %	216,5 M\$
Coût d'intégration * (1 + 15% + Taxe sur le capital + Taxe sur les services publiques)					

Fondement réglementaire de l'approche du Transporteur

Le fondement réglementaire de l'approche du Transporteur se retrouve au paragraphe 12A.2 i) - Convention de service de transport de long terme, des *Tarifs et Conditions* qui stipule que :

« Au moins une Convention de service doit avoir été signée pour le service de transport ferme à long terme. La valeur actualisée des paiements à verser au Transporteur pendant la durée des Conventions de service applicables est au moins égale aux coûts encourus par le Transporteur pour assurer le raccordement de la centrale, moins tout montant remboursé au Transporteur; »

Le 16 octobre 2006, le Transporteur a conclu et signé avec le Producteur, la *Convention de service accélérée pour un service de*

transport ferme à long terme de point à point portant sur une nouvelle interconnexion asynchrone avec l'Ontario (la « Convention de service »). Cette convention a été déposée à la Régie dans la demande tarifaire 2008, dossier R-3640-2007, pièce HQT-11, Document 1.1.

Tel qu'il appert de la pièce HQT-7, Document 1, page 6, tableau 1, les revenus prévus découlant de cette *Convention de service* sont largement supérieurs à l'engagement requis pour couvrir les coûts de l'interconnexion avec l'Ontario. En application du paragraphe 12A.2 i), le Producteur a proposé d'associer les revenus supplémentaires découlant de cette *Convention de service* aux coûts d'intégration du projet de raccordement des centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle.

En regard de ce qui est prévu à l'article 12A.2 des *Tarifs et conditions*, le Transporteur ne peut que se déclarer satisfait du choix du Producteur, ce dernier étant tout à fait conforme aux *Tarifs et conditions*, sous réserve que seule la valeur actualisée (moins les revenus de 2009) des revenus de la *Convention de service* qui excède les coûts associés aux modifications au réseau qui sont requises pour assurer l'exécution de ladite *Convention de service*, soit un solde de 820,7 M\$ (référence : Pièce HQT-7, Document 1, page 6, tableau 1 : $1\,555,7\text{ M\$} - 735,0\text{ M\$} = 820,7\text{ M\$}$) est prise en compte pour satisfaire à l'engagement requis concernant le projet visé par la présente demande.

Le Transporteur est d'avis que l'interprétation et l'application qu'il fait des dispositions du paragraphe 12A.2 i) de ses *Tarifs et Conditions* sont pleinement justifiées afin de leur donner plein effet. Autrement,

ce paragraphe 12A.2 i) couvrant la convention de service de transport de long terme serait vide de sens.

4. Référence : Pièce B1-HQT-7, Document 2, pages 34 et 35.

Préambule :

*« En date des présentes, le coût estimé pour les postes de départ s'élève à 87 847 600 \$. Selon les dispositions prévues aux Tarifs et Conditions en date des présentes, le montant maximal pouvant être assumé par le **Transporteur** pour les postes de départ est de 78 850 000 \$, soit $950\,000\text{ kW} * 83\text{ \$/kW}$. L'excédent est donc estimé à 8 997 600\$ et sera révisé par le **Transporteur** et payable par le **Producteur**, conformément aux dispositions de l'article 6.1. »*

Le calcul du Transporteur est fait en considérant l'intégration des deux centrales comme un tout.

Demandes :

4.1. Veuillez identifier les équipements qui seraient requis pour l'intégration de la production de La Sarcelle seulement.

R4.1 Le Transporteur rappelle qu'il a présenté, de façon détaillée, à la pièce HQT-5, Document 1 de la présente demande, les équipements et les travaux requis pour le raccordement de la centrale de la Sarcelle. Le Transporteur souligne que ces mêmes équipements seraient requis pour l'intégration de la production de la centrale de la Sarcelle seulement.

Sous réserve de la réponse fournie à la question 4.3 suivante, le Transporteur présente au tableau 3 suivant et de façon sommaire, les équipements requis pour l'intégration de la production de la centrale de la Sarcelle.

Tableau 3
Équipements requis pour la centrale de la Sarcelle

Centrale Sarcelle 150 MW			
	Puissance du groupe(MW)	Puissance disponible (MW)	Date de mise en service
1e groupe	50,0	50,0	4 novembre 2011
2e groupe	50,0	100,0	10 janvier 2012
3e groupe	50,0	150,0	6 mars 2012
Équipements			
<ul style="list-style-type: none"> • Ligne Eastmain-1 – La Sarcelle • Poste de départ de la centrale de la Sarcelle 13,8 / 315 kV • Addition d'un départ de ligne 315 kV au poste Eastmain-1 - Intégration de la centrale de la Sarcelle • Équipements de télécommunication 			

4.2. Veuillez identifier les équipements qui seraient requis pour l'intégration de la production de Eastmain-1A seulement.

R4.2 Le Transporteur rappelle qu'il a présenté, de façon détaillée, à la pièce HQT-5, Document 1, les équipements et les travaux requis pour le raccordement de la centrale de l'Eastmain-1-A. Le Transporteur souligne que ces mêmes équipements seraient requis pour l'intégration de la production de la centrale de l'Eastmain-1-A seulement

Sous réserve de la réponse fournie à la question 4.3 suivante, le Transporteur présente au tableau 4 suivant et de façon sommaire, les équipements requis pour l'intégration de la production de la centrale de l'Eastmain-1-A.

Tableau 4
Équipements requis pour la centrale de l'Eastmain-1-A

Centrale EM-1A- 800 MW			
	Puissance du groupe(MW)	Puissance disponible (MW)	Date de mise en service
1e groupe	266,7	266,7	15 juillet 2011
2e groupe	266,7	533,3	15 août 2011
3e groupe	266,7	800,0	3 novembre 2011
Équipements			
<ul style="list-style-type: none"> • Poste de départ de la centrale Eastmain-1A 13,8 / 315 kV • Ligne Eastmain-1 - Eastmain-1A • Addition de deux départs de ligne 315 kV au poste Eastmain-1 - Intégration Eastmain-1A • Modification des protections au poste Némiscau - Intégration Eastmain-1A • Modification des batteries de compensation série au poste Lavérendrye • Équipements de télécommunication 			

4.3. Veuillez identifier les équipements qui sont communs aux deux raccordements.

R4.3 Tel qu'il appert de la pièce HQT-5, Document 1, section 1.2, page 12, le Transporteur souligne que le volet renforcement du réseau vise tous les équipements requis pour assurer le transport de la puissance des centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle sur le réseau, soit 950 MW. Ces travaux occasionneront des modifications au poste de La Vérendrye.

Les travaux prévus au poste de La Vérendrye consistent à augmenter la capacité en courant des batteries de compensation série de 2668 A à 2852 A. Cette augmentation de capacité de courant sera réalisée en ajoutant des branches additionnelles de condensateurs sur la plateforme existante. De plus, avec l'addition de ces nouvelles branches, la

capacité en puissance des batteries de compensation série sera portée de 726 Mvar (34 ohm) à 776 Mvar (32 ohm).

De plus, le Transporteur mentionne que les multiplexeurs SONET (équipements de télécommunication) installés à la centrale de la Sarcelle ainsi qu'au poste de la centrale de l'Eastmain-1-A seront raccordés à un multiplexeur 15 454 installé au poste de la centrale Eastmain-1. Ainsi, ce dernier équipement de télécommunication servira aux deux centrales.

4.4. Veuillez calculer la contribution du producteur en considérant l'intégration de chacune des deux centrales séparément.

R4.4 Voir la réponse à la question 4.5 suivante.

4.5. Veuillez présenter et expliquer les bases réglementaires qui justifie le Transporteur de considérer les deux centrales comme un tout.

R4.5 Tel qu'il appert de la pièce HQT-2, Document 1, où le Transporteur présente les objectifs visés par le présent projet, dès 2002, le Producteur demandait au Transporteur de considérer la réalisation des centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle. Ainsi, l'intégration des deux centrales devenait indissociable. En effet, le 1^e mai 2002, le Producteur demandait au Transporteur de réviser le schéma unifilaire et les caractéristiques électriques générales du poste de départ de la centrale de l'Eastmain-1, en considérant la réalisation des centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle.

Le 19 mars 2004, le Transporteur dépose à la Régie la demande R-3527-2004 afin d'obtenir son autorisation pour raccorder la centrale de l'Eastmain-1 au réseau de transport. À la pièce HQT-2, Document 1, page 7 de cette demande, le Transporteur mentionne que :

« Pour l'essentiel, l'objectif de ce projet consiste à intégrer au réseau de transport les 480 MW de production de la centrale de l'Eastmain-1 pour le 16 août 2006, tout en prévoyant un aménagement qui facilitera l'ajout éventuel de deux nouvelles centrales, soit celles de l'Eastmain-1-A (...) et de la Sarcelle (...) » (Nos soulignés)

Dans sa décision D-2004-87, la Régie a autorisé le Transporteur à réaliser le projet de raccordement de la centrale de l'Eastmain-1. De plus, la Régie y mentionne qu'elle estime que le projet soumis se justifie aux plans technique et économique. Elle reconnaît également :

« ... qu'un aménagement facilitant l'ajout éventuel des centrales EM-1-A et de La Sarcelle est justifié, dans la mesure où les coûts y afférents sont assumés par le Producteur. » (Nos soulignés)

Par ailleurs, dans un rapport déposé au Bureau d'audience publique sur l'environnement (le « BAPE »)¹, le Producteur présente, en outre, la description du projet susmentionné. Celui-ci consiste à construire la centrale de l'Eastmain-1-A à proximité de la centrale de l'Eastmain-1 et à dériver une partie des eaux de la rivière Rupert vers ces deux centrales et vers la centrale de la Sarcelle, puis vers les centrales Robert-Bourassa, La Grande-2-A et La Grande-1.

En 2005, le Producteur demande au Transporteur de procéder au raccordement des centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle.

¹ Centrale de l'Eastmain-1-A et dérivation Rupert, Étude d'impact sur l'environnement, Rapport de synthèse, Hydro-Québec Production, décembre 2004, page iii, http://www.hydroquebec.com/rupert/fr/pdf/eastmain1a_rupert_fr_synthese.pdf

Dans un autre dossier dont la nature et la finalité est tout à fait identique au projet sous étude, le Transporteur a présenté le raccordement de deux centrales comme un tout et comme un seul projet. Il s'agit du dossier R-3585-2005 déposé pour autorisation à la Régie le 31 octobre 2005, soit le projet de raccordement des centrales de la Chute-Allard et des Rapides-des-Cœurs au réseau de transport. Ce projet faisait suite à une demande de raccordement du Producteur et dans ce cas précis, une seule entente de raccordement a été signée entre les parties, tout comme dans le cas du projet sous étude.

Dans sa décision D-2006-36, la Régie stipule que :

« La Régie est d'avis que le Projet est justifié puisqu'il est nécessaire pour répondre à une demande du Producteur de raccorder les centrales de Chute-Allard et des Rapides-des-Cœurs au réseau de transport.» (Nos soulignés)

Par ailleurs, le Transporteur mentionne que l'entente de raccordement pour l'intégration des centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle intervenue entre le Transporteur et le Producteur le 28 juillet 2008, considère le projet de raccordement des centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle comme un tout. Ainsi, tous les travaux requis pour la réalisation du projet du Transporteur sont effectués conjointement et l'échéancier de mise en service séquentiel des groupes turbines-alternateurs est le même.

Le Transporteur porte également à l'attention de la Régie que tous les ajouts au réseau sont planifiés en fonction du raccordement conjoint des centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle. En effet, et tel que mentionné précédemment, lors de l'intégration de la centrale de

l'Eastmain-1, l'ensemble des équipements de transport qui ont été mis en service en 2006 prévoient la capacité nécessaire permettant d'intégrer d'une façon optimale la production du projet de raccordement des centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle. Ainsi, le choix de la solution des ajouts au réseau s'est fait conjointement et répond aux exigences de fiabilité, en plus d'être économiquement et techniquement réalisable et acceptable au plan environnemental. Enfin, le Transporteur souligne que le fait de considérer les deux centrales comme un tout et comme un seul projet permet de respecter les éléments énumérés ci-dessus.

En résumé, le Transporteur considère qu'il est justifié de considérer les deux centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle comme un tout indissociable et de présenter le raccordement des deux centrales comme un seul projet.

- 5. Références :** (i) Pièce B-1-HQT-4, document 1, page 11 ;
(ii) Décision D-2004-187, page 8.

Préambule :

« À la suite du report de projet Grand-Brulé-Vignan, il est devenu nécessaire de procéder à l'entreposage des composantes de la ligne qui avaient déjà été approvisionnées. L'entreposage de ces composantes n'est pas exempt de risques et entraîne des frais d'entreposage et d'intérêt. Dans un souci de saine gestion, il est par conséquent préférable de réutiliser certains équipements le plus rapidement possible à leur valeur comptable, afin d'éviter de maintenir ces frais d'entreposage et d'intérêt. »

« La Régie note que certains des équipements utilisés pour le raccordement de la centrale EM-1 ont une durée de vie utile et des coûts significativement inférieurs à ceux d'équipements neufs équivalents. La Régie est d'avis que l'Engagement d'achat ne couvre pas la totalité des coûts effectifs de ce projet. Bien que la Régie reconnaisse que la réutilisation d'équipements en inventaire ou retirés du réseau témoigne d'une saine gestion, elle est d'avis que le calcul des coûts totaux du projet, pour les fins du calcul de l'Engagement d'achat, devrait refléter des coûts d'équipements neufs et ce, afin d'éviter que certains des coûts effectifs du projet

n'aient à être supportés indûment par le reste de la clientèle.»

Demandes :

5.1. Veuillez expliquer le traitement comptable et réglementaire des composantes de Grand-Brulé-Vignan en entreposage qui servira au présent projet.

R5.1 Les composantes du projet Grand-Brulé-Vignan qui seront réutilisées pour le projet de raccordement des centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle ont été transférées au stock, à la valeur d'acquisition sans être radié ou amortie, suite à l'abandon du projet Grand-Brulé-Vignan. Le coût de ces composantes sera imputé au projet sous étude à la valeur d'origine lors du transfert de ces stocks et sera amortie sur leur durée de vie utile et ce, conformément à l'article 50 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*.

5.2. Veuillez fournir et ventiler les valeurs comptables et les valeurs au marché présentement des composantes en inventaire qui serviront au présent projet.

R5.2 La valeur comptable des conducteurs en inventaire qui serviront au projet de raccordement des centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle est de 1,9 M\$ soit, un coût d'acquisition unitaire de 2,55 \$/kg multiplié par la quantité utilisée pour le projet sous étude de 748 722 kg. Le Transporteur tient à souligner qu'il est difficile de présumer d'une valeur au marché au moment de la livraison des composantes étant donné les variations des prix des métaux et du taux de change en devise américaine. Toutefois, la plus récente prévision de coût unitaire au marché pour 2009 pour des composantes équivalentes sont de 4,58 \$/kg, ce qui représente une valeur au marché estimée de 3,4 M\$.

5.3. Veuillez fournir de façon détaillée le calcul de la contribution du Producteur, pour chacun des postes et pour les lignes, selon les valeurs comptables et les valeurs au marché pour les composantes en inventaire qui serviront au projet.

R5.3 La contribution du Producteur pour les postes de départ, calculée pour les fins de la présente demande, sera la même en utilisant la valeur comptable ou la valeur au marché estimée puisque les conducteurs seront utilisés uniquement pour les lignes d'intégration des centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle.

Autrement que pour les postes de départs, il n'y a pas de contribution pour le projet de raccordement des centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle.

Tel qu'il appert de la réponse à la question 5.2 précédente, la différence entre la valeur comptable des conducteurs en inventaire pour les lignes et la valeur estimée au marché est de l'ordre de 1,5 M\$. Cependant, aucune contribution supplémentaire ne serait requise du Producteur puisque le coût du projet demeurerait largement inférieur au maximum pouvant être assumé par le Transporteur.

Ainsi, à part la contribution du Producteur pour les postes de départ déjà indiquée à la pièce HQT-7, Document 1, l'utilisation de la valeur au marché ou de la valeur comptable pour les conducteurs n'entraîne pas de contribution supplémentaire du Producteur pour l'ensemble du projet.