

**RÉPONSES DU TRANSPORTEUR
À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 2
DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE
(« LA RÉGIE »)**

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 2 DE 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. Référence : Pièce B1-HQT-7, Document 2, pages 34 et 35.

Préambule :

À la pièce citée en référence, le Transporteur mentionne que : « *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 kW * 83 \$/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 les coûts des postes de départ des deux centrales comme un tout.

Selon les Tarifs et Conditions, le montant maximal pouvant être assumé par le Transporteur pour le poste de départ de la centrale de l'Eastmain-1-A est de 43 089 200 \$, soit le coût prévu, et le montant maximal pouvant être assumé par le Transporteur pour le poste de départ de la centrale de La Sarcelle est de 16 050 000 \$, soit 150 000 kW x 107 \$/kW. L'excédent payable par le Producteur pour le coût du poste de départ de la centrale de La Sarcelle est ainsi estimé à 26 708 400 \$, soit le coût prévu de 42 758 400 \$ moins la contribution maximale du Transporteur de 16 050 000 \$.

Demande :

1.1. Veuillez présenter et expliquer les bases réglementaires justifiant le calcul, cité en italique au préambule, du montant maximal pouvant être assumé par le Transporteur pour le poste de départ de la centrale de La Sarcelle, calcul qui diffère du calcul prévu dans les Tarifs et Conditions pour une centrale raccordée à une tension de plus de 120 kV et d'une puissance de moins de 250 MW appartenant à Hydro-Québec.

R1.1 D'entrée de jeu, le Transporteur désire réitérer tous et chacun des arguments qu'il a présentés en réponse à la question 4.5 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie déposée à la pièce HQT-12, Document 1.

Le Transporteur rappelle que, dès 2002, le Producteur demandait au Transporteur de considérer conjointement la réalisation des centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle. Ainsi, l'intégration des deux centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle est devenue indissociable et analysée comme un seul et unique projet par le Transporteur.

Dans sa demande R-3527-2004 visant à obtenir l'autorisation pour raccorder la centrale de l'Eastmain-1 au réseau de transport, le Transporteur mentionne que l'objectif consiste à intégrer au réseau de transport les 480 MW de production de la centrale de l'Eastmain-1, 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. Par la suite, 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, en reconnaissant qu'un aménagement facilitant l'ajout éventuel des centrales de l'Eastmain-1-A et de La Sarcelle est justifié, dans la mesure où les coûts y afférents sont assumés par le Producteur.

De plus, 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 et déposée à la pièce HQT-7, Document 2, considère le projet de raccordement des centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle comme un tout.

De fait, tous les travaux requis pour la réalisation du projet du Transporteur sont effectués conjointement et l'échéancier de mise en service séquentiel des groupes turbine-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 mis en service en 2006 prévoyait la capacité nécessaire permettant d'intégrer d'une façon optimale la production du projet visant le 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 tout en respectant les exigences de fiabilité applicables, en plus d'être économiquement et techniquement réalisable et acceptable au plan environnemental.

Le Transporteur précise qu'il a défini à la page 6 de l'entente de raccordement, le terme « *centrale(s)* » comme étant « *La centrale de l'Eastmain-1-A et la centrale de la Sarcelle ou, selon le contexte, l'une ou l'autre de ces centrales.* » (nos soulignés). Cette approche est conforme à l'article 12A.1 des *Tarifs et conditions du service de transport d'Hydro-Québec (les « Tarifs et conditions »)* qui prévoit que suite à toute demande de raccordement de centrale d'un client admissible, la signature d'une entente de raccordement est requise, comme ce fut le cas pour le raccordement des centrales Rapide-des-Cœurs et Chute-Allard et comme c'est le cas dans le présent dossier pour les centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle.

Le Transporteur précise de plus qu'il a présenté la justification de la faisabilité économique et l'impact tarifaire en considérant le projet comme un tout. Il s'est ainsi conformé au *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* et plus particulièrement au paragraphe 5° de l'article 2 qui précise que l'étude de faisabilité économique doit être celle du projet.

Conséquemment, aux fins de l'établissement de la contribution

maximale applicable aux postes de départ du projet, l'entente de raccordement signée avec le Producteur prévoit une puissance maximale des postes de départ de 950 000 kW et applique l'allocation maximale prévue aux *Tarifs et conditions* pour le raccordement d'une centrale appartenant à Hydro-Québec de plus de 250 MW, à une tension supérieure à 120 kV, soit 83 \$/kW. L'excédent estimé payable par le Producteur est donc établi à 8 997 600 \$, sur la base d'un coût estimé des postes de départ de 87 847 600 \$ et d'une allocation maximale pour les postes de départ de 78 850 000 \$.

De plus, tel que prévu à l'article 12A.2 et tel qu'il appert de l'entente de raccordement, le Producteur fournit également un engagement estimé à 216,5 M\$ et ce, pour la totalité des coûts qui ne sont pas directement remboursés au Transporteur à la mise en service du projet.

Enfin, le Transporteur rappelle un précédent réglementaire dans un dossier dont la nature et la finalité sont tout à fait identiques au projet sous étude, soit le dossier R-3585-2005 visant le projet de raccordement des centrales de la Chute-Allard et des Rapides-des-Cœurs au réseau de transport.

Le Transporteur y présentait le raccordement de deux centrales comme un tout indissociable et comme un seul projet. Ce projet faisait suite à une demande de raccordement du Producteur et, à l'instar du projet sous étude, une seule entente de raccordement a été signée entre les parties.

Dans sa décision D-2006-36, la Régie autorise la réalisation du projet et conclue que ce dernier 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.

Le Transporteur rappelle que dans ce dernier dossier R-3585-2005, le coût estimé pour les postes de départ de la centrale de la Chute-Allard et de la centrale des Rapides-des-Cœurs a été calculé comme un tout. Ce coût estimé a servi d'intrant de base pour les fins de calcul de la contribution assumée par le Producteur, tout comme c'est le cas dans le présent dossier.

En conclusion, le Transporteur soumet qu'il est pleinement justifié de considérer le projet de raccordement des centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle comme un tout indissociable et de présenter le raccordement comme un seul projet. Il soumet également que l'établissement de la contribution maximale applicable aux postes de départ a été établi conformément aux *Tarifs et conditions* et à la pratique réglementaire reconnue par la Régie à cet égard.