

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE À LA
DEMANDE D'AUTORISATION DU PROJET SAINT-CÉSAIRE – BEDFORD (LE PROJET)**

Description et justification du Projet

- 1. Références :** (i) Pièce B-0018, page 3, réponse à l'engagement no 1;
(ii) Pièce B-0004, page 7;
(iii) Pièce B-0015, page 8;
(iv) Pièce B-0004, page 12.

Préambule :

- (i) Le Transporteur indique :

« Dans le cas particulier du poste de Bedford, dont la puissance assignée excède 200 MVA, les critères du Transporteur exigent que le poste soit conçu et exploité de façon à ce que le déclenchement d'un transformateur ou d'un groupe de transformateurs provoque une perte momentanée de charge tout au plus équivalente au tiers de la puissance assignée du poste. » [nous soulignons]

- (ii) La prévision de charge au poste Bedford atteindra 30 MVA à l'horizon 2020.

- (iii) Dans les paramètres utilisés pour le calcul du coût des pertes électriques, le Transporteur fait mention d'un facteur d'utilisation historique de 0,91.

- (iv) Le Transporteur précise :

« De plus, lors d'un défaut au poste de Bedford sur un transformateur de puissance ou encore sur la barre principale à 120 kV, il s'ensuit la perte complète du poste et de l'interconnexion. Par conséquent, l'ajout prévu du disjoncteur de barre dans ce poste permettra d'améliorer la qualité et la continuité du service. »

Demandes :

- 1.1** Veuillez fournir les règles d'application des critères énoncés à la référence (i).
- 1.2** Veuillez préciser en quoi le poste de Bedford, considérant le niveau de charge locale qui lui est assignée selon la référence (ii), est un cas particulier à l'égard de l'application de ces critères.
- 1.3** Veuillez confirmer que le facteur d'utilisation historique de 0,91 mentionné à la référence (iii) réfère à celui de l'interconnexion HQT-Highgate.

- 1.4 Considérant la référence (iv) et l'utilisation historique de l'interconnexion HQT-Highgate, veuillez fournir les motifs pour lesquels il n'y a pas eu d'ajout de disjoncteur de barre au poste de Bedford avant le Projet.

Coûts associés au Projet

2. **Références :**
- (i) Pièce B-0018, page 5, réponse à l'engagement no 7;
 - (ii) Pièce B-0004, page 24;
 - (iii) Pièce B-0006;
 - (iv) Pièce B-0011.

Préambule :

- (i) Le Transporteur précise :

« Pour établir le coût du projet relatif aux besoins de croissance de la charge locale, le Transporteur a déterminé l'ajout d'équipements requis pour respecter les critères de conception du réseau de transport en considérant uniquement la charge locale. De ce fait, la puissance transitée sur l'interconnexion HQT-Highgate est fixée à zéro.

Les analyses du Transporteur ont démontré l'impossibilité d'utiliser d'importantes quantités de condensateurs shunt sur ce réseau et justifient l'usage d'un compensateur synchrone de 72 Mvar afin de satisfaire les critères de conception. »

- (ii) Le Transporteur mentionne :

« Les coûts de la catégorie d'investissement « croissance des besoins de la clientèle » sont de l'ordre de 86,1 M\$. Les investissements nécessaires afin de sécuriser l'alimentation de la charge locale sont évalués à 25,3 M\$ et reflètent le coût d'un compensateur synchrone. »

- (iii) Le Transporteur présente la convention de service pour le service de transport ferme à long terme de point à point conclue avec Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (le Producteur).

- (iv) Le Transporteur présente les tableaux de l'impact tarifaire du Projet.

Demandes :

- 2.1 À la référence (i), le Transporteur mentionne avoir fixé à zéro la puissance transitée sur l'interconnexion HQT-Highgate pour établir le coût du Projet attribué aux besoins de la charge locale. Veuillez préciser si le choix d'un compensateur synchrone comme solution (référence (ii)) pour sécuriser l'alimentation de la charge locale serait le même s'il n'y avait

aucun lien d'interconnexion rattaché au poste de Bedford. Dans la négative, veuillez indiquer quelle serait cette nouvelle solution et en établir le coût.

- 2.2 En l'absence de la nouvelle convention de service du Producteur (référence (iii)), veuillez préciser si des travaux auraient été réalisés, et selon quel échéancier, pour sécuriser l'alimentation de la charge locale.
- 2.3 En l'absence de prévisions de croissance des besoins de la charge locale, veuillez préciser si le Projet serait le même. Dans la négative, veuillez préciser et justifier quels travaux seraient requis et en établir le coût.
- 2.4 Dans l'hypothèse où les investissements nécessaires afin de sécuriser l'alimentation de la charge locale seraient nuls, veuillez soumettre un nouvel impact tarifaire (référence (iv)) où il n'y aurait pas de contribution du Distributeur.

Solutions envisagées

3. **Références :**
- (i) Pièce B-0015, page 8;
 - (ii) Pièce B-0018, page 4, réponse à l'engagement no 5;
 - (iii) Dossier R-3776-2011, pièce B-0016, page 5.

Préambule :

- (i) Le Transporteur fournit les données sur les coûts évités servant au calcul de la valeur des pertes en précisant qu'il s'agit des données d'octobre 2011.
- (ii) Le Transporteur précise que ces coûts évités « *sont directement en lien avec ceux du Distributeur* ».
- (iii) Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur) présente les données sur les coûts évités dans le dossier tarifaire déposé en 2011 :
- « • 2011 à 2022 inclusivement :
- pour la période hivernale (décembre à mars) : le coût moyen anticipé des achats, soit 4,9 ¢/kWh (\$ 2011) indexé à l'inflation ;
 - pour la période estivale (avril à novembre) : le revenu net moyen anticipé des reventes, soit 3,0 ¢/kWh (\$ 2011) indexé à l'inflation ;
- à compter de 2023 : le prix du 2^e appel d'offres d'énergie éolienne, soit 10,5 ¢/kWh (\$ 2007, annuité croissante à l'inflation). »

Demandes :

- 3.1** La Régie constate que les données du Distributeur diffèrent de celles déposées par le Transporteur. Veuillez confirmer si la référence (iii) est bien la source pour établir les données de la référence (i). Dans le cas contraire, veuillez fournir la référence exacte.
- 3.2** Dans l’affirmative, veuillez indiquer si les différences observées entre les données de la référence (i) et celles de la référence (iii) sont justifiées par l’absence de distinction saisonnière pour le coût évité en énergie de la référence (i).

Impact tarifaire du Projet

- 4. Références :**
- (i) Pièce B-0018, page 6, réponse à l’engagement no 8;
 - (ii) Pièce B-0006;
 - (iii) Dossier R-3777-2011, pièce B-0120, page 11.

Préambule :

- (i) En réponse à l’engagement no 8 pris par le Transporteur, prévoyant qu’il fournisse le calcul de l’allocation maximale pour les ajouts au réseau selon les termes de l’Appendice J, le Transporteur mentionne qu’il considère une période de six ans, soit de 2016 à 2022, et fournit le résultat du calcul demandé, soit 296 \$/kW.
- (ii) La nouvelle convention de service pour le service de transport ferme à long terme de point à point prend fin le 30 octobre 2022.
- (iii) Dans le cadre du dernier dossier tarifaire, le Transporteur fournit le détail du calcul menant à l’établissement de l’allocation pour les ajouts au réseau.

Demande :

- 4.1** Veuillez fournir, en vous basant sur les données de la référence (iii), le calcul menant à l’allocation de 296 \$/kW en spécifiant, notamment, les années considérées, qu’elles soient complètes ou partielles. Veuillez fournir le calcul sous forme d’un chiffrier Excel.

- 5. Références :**
- (i) Pièce B-0006;
 - (ii) Pièce B-0018, page 6, réponse à l'engagement no 8;
 - (iii) Pièce B-0011.

Préambule :

- (i) La convention de service présentement en vigueur se termine le 31 décembre 2015. Le service prévu par la nouvelle convention commence à la plus éloignée des dates suivantes, à savoir 1) le 31 octobre 2014 ou 2) la date à laquelle la construction d'ajouts au réseau est terminée.
- (ii) En réponse à l'engagement no 8, le Transporteur précise que l'allocation maximale pour les ajouts au réseau est appliquée à la puissance maximale à transporter pour le service visé à partir de 2016, le Producteur n'ayant aucune obligation de renouvellement de la convention à la fin de l'année 2015.
- (iii) Dans les tableaux de l'impact tarifaire, la Régie constate que des nouveaux besoins en transport sont considérés dès octobre 2014.

Demandes :

- 5.1** Veuillez justifier que le calcul de l'impact tarifaire considère de nouveaux besoins de transport dès 2014, alors que, pour le calcul de l'allocation maximale pour les ajouts au réseau, les besoins ne sont considérés qu'à partir de 2016, tel que le Transporteur l'explique à la référence (ii).
- 5.2** Veuillez fournir l'impact tarifaire (référence (iii)) en considérant de nouveaux besoins en 2016, soit sur la même base que le calcul de l'allocation maximale pour les ajouts au réseau (2016-2022).