

RÉGIE DE L'ÉNERGIE DOSSIER : R-3888-2014 Phase 2B

**HQT - DEMANDE DU TRANSPORTEUR RELATIVE À LA POLITIQUE D'AJOUTS
AU RÉSEAU DE TRANSPORT**

**RÉPONSES DE NALCOR ENERGY MARKETING CORPORATION (« NEMC ») À LA
DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N^o 1
DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE**

Montréal, le 6 mai 2019

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N^o 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) À NEMC
RELATIVE À LA POLITIQUE D'AJOUTS AU RÉSEAU DE TRANSPORT**

PHASE 2B

1. Référence : Pièce [C-NEMC-0012](#), p. 6.

Préambule :

(i) « *NEMC considère que les définitions actuelles répondent aux besoins et permettent à la Régie de traiter au cas par cas les situations potentielles où des ajouts aux réseaux pourraient être nécessaires suite à la fermeture de centrale* ».

Demandes :

1.1 Veuillez fournir des exemples de situations potentielles de fermeture de centrale qui pourraient conduire à allouer les investissements qu'elle occasionne à la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité ».

Réponse :

La fermeture de la centrale de Tracy ayant justifié le projet d'investissement de 44.1 M\$ pour l'ajout d'un compensateur statique au poste Bout-de-l'île, dossier R-3890-2014, est un exemple où les investissements étaient attribués à la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité ». En effet, cette centrale avait comme rôle de répondre à des besoins de soutien de la tension électrique du réseau de transport d'Hydro-Québec TransÉnergie. En d'autres mots, cette centrale avait comme fonction de répondre aux besoins de fiabilité du réseau d'Hydro-Québec TransÉnergie dans la zone des grands centres de charge. Il est donc justifié d'inclure au revenu requis dans la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité » les investissements servant à remplacer le service offert par la centrale de Tracy par d'autres types d'équipement de transport.

La fermeture de la centrale Cadillac ayant justifié le projet d'investissement de 52.2 M\$ pour l'ajout de 3 compensateurs synchrones au poste Cadillac, dossier R-3786-2012, est un autre exemple où les investissements étaient attribués à la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité ». Comme pour la situation liée à la fermeture de la centrale de Tracy, cette centrale de Producteur servait à des fins de service de transport d'électricité avant sa fermeture. En effet, le Transporteur s'exprimait ainsi dans le cadre du dossier R-3986-2012, pour définir le rôle de la centrale¹ :

« À l'été 2008, le Producteur a pris la décision de ne plus exploiter la centrale thermique Cadillac à compter de 2009. Or, le Transporteur mentionne que la vocation initiale de la centrale a évolué et sert principalement de compensateur synchrone. (nos soulignés) ».

¹ Dossier R-3786-2012, pièce B-0004, page 7, lignes 7 à 9.

De plus, la Régie s'était déjà prononcée, dans la décision D-2010-032, sur l'inclusion au revenu requis des coûts des investissements du Transporteur pour répondre à la fermeture de la centrale Cadillac.

« [204] Compte tenu du fait que le service de réglage de tension ne peut plus être fourni par le Producteur à titre de fournisseur d'électricité du Distributeur, la Régie est d'avis qu'il est de la responsabilité du Transporteur, conformément à l'article 36.2 des Tarifs et conditions, de régler cette situation de façon à desservir de façon fiable les clients de la charge locale.

[205] La Régie note que le Transporteur entend mettre en place une solution permanente vers 2013 pour assurer la continuité des services fournis par la centrale de Cadillac. À court terme toutefois, la solution la plus économique consiste à poursuivre l'exploitation des actifs de la centrale Cadillac associés au réglage de tension.

[206] Pour ces motifs, la Régie autorise l'inclusion, au revenu requis du Transporteur, des charges d'exploitation requises pour lui permettre d'assurer la continuité du service de réglage de tension. (nos soulignés) ».

Comme pour la centrale de Tracy, au moment de sa fermeture, la centrale de Cadillac ne servait pas à alimenter en énergie la clientèle du Distributeur, mais plutôt à répondre à des besoins de fiabilité de l'exploitation du Transporteur. Donc les fermetures de ces centrales n'ont pas eu d'impact sur l'alimentation de la charge locale et n'ont ainsi pas eu d'impact sur les flux d'énergie sur d'autres corridors de transport.

Pour ces raisons, il est justifié de considérer les investissements du Transporteur pour répondre aux fermetures de ces deux centrales spécifiques comme faisant partie de la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité ».

1.2 Veuillez fournir des exemples de situations potentielles de fermeture de centrale qui pourraient conduire à allouer les investissements qu'elle occasionne à la catégorie « Croissance des besoins ».

En prenant l'hypothèse que la demande d'électricité demeure stable, la fermeture d'une centrale offrant un service de base de fourniture d'énergie aura pour effet de créer des besoins de transport pour remplacer l'énergie provenant de cette centrale par d'autres centrales. Dans ces circonstances, les investissements nécessaires pour accroître le transit d'énergie sur d'autres corridors du réseau de transport résultant de la substitution de la production de la centrale fermée par la production d'une ou plusieurs autres centrales doivent être considérés comme faisant partie de la catégorie « Croissance des besoins ».

À titre d'exemple, la fermeture de la centrale nucléaire Gentilly 2 en décembre 2012, une centrale qui offrait un service de fourniture d'électricité de base d'un peu plus de 600 MW, a eut pour conséquence d'augmenté le transit d'énergie en provenance d'autres centrales situées sur le réseau.

Notre compréhension a été confirmée par le témoignage d'un représentant du Transporteur fait lors des audiences publiques du dossier tarifaire 2017.²:

« Q. [222] Pour ce qui est des années deux mille douze (2012), deux mille treize (2013), on a une augmentation du taux de perte de trois pour cent (3 %) et j'ai compris de votre réponse, celle-ci se retrouvait à 1.3 de nos demandes de renseignements, et juste m'assurer que j'ai bien compris, la hausse, dans ce cas-là, c'est essentiellement tous les facteurs que vous avez mentionnés à la réponse de la Régie à la question 34.1 et dans ce cas-là, vous êtes capable d'identifier de façon plus spécifique l'impact des nouveaux raccordements de production puis la fermeture de la centrale Gentilly 2. Est-ce que j'ai bien compris?

*R. Il est clair que dans ce cas précis, la fermeture de Gentilly 2, en enlevant toute son énergie qui était générée par Gentilly 2, doit provenir maintenant des centrales plus au Nord, donc au lieu de faire une centaine de kilomètres pour se rendre dans les grands centres de consommation, l'énergie venait à mille kilomètres (1000 km), parcourt plus de distance sur des lignes, le taux de perte, c'est un facteur qui augmente le taux de perte, mais il n'est pas le seul. On a eu des pointes... un hiver très froid, aussi, là, janvier, février, donc c'est tous ces éléments-là ensemble qui ont fait que le taux de perte a augmenté. »
(nos soulignés)*

Nous pouvons constater de cet extrait que dans ce cas précis, la fermeture de la centrale Gentilly 2 a eu comme impact d'augmenter la production d'énergie au nord du réseau. Ce déplacement de production cause une utilisation accrue de certains autres corridors de transport.

Toute chose étant égale par ailleurs, si l'on considère que la demande globale du Distributeur demeure stable et qu'Hydro-Québec Production (le Producteur) remplace la production en provenance de sa centrale de Gentilly 2, située près de la charge, par celles en provenance de ses autres centrales situées au nord du réseau, le Transporteur se retrouve confronté à une situation identique à une augmentation de la demande du Distributeur équivalente à la production de Gentilly 2 au sud du réseau. Dans une telle situation, les ajouts au réseau pour répondre à ce nouveau besoin de transit devraient être considérés comme faisant partie de la catégorie « Croissance des besoins ».

De plus, la baisse de la demande sur la Côte-Nord a permis à Hydro-Québec d'allouer des ressources en puissance supplémentaires pour remplacer l'apport en puissance de la centrale de Gentilly 2. En effet, avant la baisse de la demande de sur la Côte-Nord, dans sa planification de réseau pour l'intégration des centrales de la Romaine, le Transporteur prévoyait qu'une portion significative de l'énergie produite à la pointe par ces centrales serait consommée sur la Côte-Nord. La baisse de la demande a donc eu pour effet de rendre disponible cette puissance pour des besoins au sud du réseau.

Ceci étant dit, l'acheminement de ces ressources en puissance nouvellement disponible pour répondre aux besoins situés au sud du réseau nécessite des ajouts au réseau pour augmenter la capacité de transit à la pointe sur le corridor Manic-Québec.

² Dossier R-3981-2016, pièce A-0030, pages 157 et 158