

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

DOSSIER : R-3934-2015

**DEMANDE DU TRANSPORTEUR DE MODIFICATION DES TARIFS ET CONDITIONS DES
SERVICES DE TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2016**

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1
DE NALCOR ENERGY MARKETING CORPORATION (« NEMC »)
ADRESSÉE AU TRANSPORTEUR**

Montréal, le 6 octobre 2015

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1
DE NALCOR ENERGY MARKETING CORPORATION (« NEMC »)
RELATIVE À LA DEMANDE DU TRANSPORTEUR DE MODIFICATION DES TARIFS ET
CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2016**

COMMERCIALISATION DES SERVICES DE TRANSPORT

1. Références :
- i) L'ordonnance 676-H de la FERC
<http://www.ferc.gov/whats-new/comm-meet/2014/091814/e-5.pdf>
 - ii) HQT-10, Document 1, p. 5, l. 12 à l. 19
 - iii) Site Internet des règles NAESB www.naesb.org

Préambule :

i) « Au paragraphe 18 de l'ordonnance 676-H de la FERC, la Commission liste une série de règles NAESB de la dernière version (003) rendues obligatoires et qui sont incorporées par référence. Il s'agit des normes WEQ-000 à WEQ-008, WEQ-011 à WEQ-013, WEQ-015 et WEQ-021 (voir l'ordonnance de la FERC au même paragraphe pour les titres exacts, les dates d'application et les exceptions). »

ii) « Dans sa preuve, HQT dit tenir « compte des règles du NAESB dans ses pratiques d'affaires, tel qu'il est indiqué dans son Guide des pratiques d'affaires » et qu'il offre « également, sur son site OASIS, un lien avec le site Internet de NAESB ». »

Demandes :

- 1.1 a) Quelles sont, de façon précise, les règles NAESB dont le Transporteur tient compte? (voir à énumérer de façon précise les différentes règles WEQ-000 et sous règles telles que décrites à l'ordonnance 676-H et non pas uniquement référer au lien Internet de NAESB)
- 1.1 b) Veuillez préciser pour chacune des règles en a) la date d'application par le Transporteur.
- 1.1 c) Veuillez préciser pour chacune des règles en a) si celle-ci correspond à une règle obligatoire, incorporée par référence par la FERC en vertu des ordonnances 676 et suivantes.

- 1.1 d) Veuillez décrire pour chacune des règles en a) l'impact de cette règle à l'égard des clients de transport.
- 1.1 e) Veuillez expliquer pour chacune des règles en a) pourquoi le Transporteur, contrairement à la FERC, juge non-requis de les incorporer par référence, le cas échéant?
- 1.1 f) Quelles sont les règles NAESB que le Transporteur n'applique pas?
- 1.1 g) Pour faciliter la prise de connaissance des réponses et questions précédentes, le Transporteur peut-il fournir un tableau avec les informations suivantes :
- Liste des normes NAESB appliquées par le Transporteur;
 - La date d'application de ces règles;
 - L'impact de la règle à l'égard des clients de transport;
 - La confirmation ou non de l'incorporation par référence par la FERC de la règle NAESB appliquée par le Transporteur;
 - La raison justifiant le Transporteur de ne pas incorporer par référence la règle en question, le cas échéant.
- 1.2 Le Transporteur a-t-il considéré dans le passé l'application des ordonnances 676 et suivantes dans le cadre d'anciens dossiers tarifaires?
- a) Si oui, veuillez préciser les références exactes à la preuve où il en a été question.
- 1.3 Le Transporteur participe-t-il à l'élaboration des normes NAESB?

2. Référence : i) L'ordonnance 676-H de la FERC (lien Internet précité)

Préambule :

« 20. In a change from our prior practice, we are requiring public utilities and those entities with reciprocity tariffs to modify their open access transmission tariffs (OATs) to include the WEQ standards that we are incorporating by reference by making a compliance filing by December 1, 2014. »

Demande :

2.1 Veuillez indiquer pourquoi le Transporteur considère approprié de ne pas modifier ses *Tarifs et conditions* afin d'y incorporer spécifiquement les règles NAESB. Veuillez justifier votre réponse en fonction des règles NAESB applicables.

3. **Référence : i) HQT-10, Document 1, page 6, lignes 7 à 19**

Préambule :

« 2.2 *Marché québécois*

Depuis le dépôt de la demande tarifaire 2015 (dossier R-3903-2014), le Transporteur a poursuivi le projet-pilote de vente de réserves 10 minutes sur l'interconnexion ON en collaboration avec l'IESO. Le projet a pris fin au mois de juillet 2015 à la satisfaction des deux opérateurs de réseau. Il a permis de roder le processus d'échanges de réserves et d'adapter les instructions d'opérations s'y appliquant. La limite établie pour la vente de réserves 10 minutes sur l'interconnexion est de 100 MW.

Par ailleurs le Transporteur a amorcé un second projet-pilote pour la vente de réserves 10 minutes en collaboration avec NB Power. Le projet a débuté à la fin avril 2015 à l'interconnexion NB et la quantité échangée de la zone du Québec vers la zone du Nouveau-Brunswick est de 100 MW. Un avis a été publié sur le site OASIS le 15 avril 2015. Il est prévu que le projet s'échelonne sur le reste de l'année. Le projet-pilote permettra de valider la faisabilité de l'échange fiable de réserves 10 minutes entre le Québec et le Nouveau-Brunswick. »

Demandes :

3.1 Veuillez indiquer pourquoi le Transporteur considère les échanges de réserves avec les réseaux de l'Ontario et du Nouveau-Brunswick dans la section intitulée « le marché Québécois » au lieu d'être insérés dans la section 2.1 intitulée « Marché hors Québec ».

3.2 Veuillez confirmer que le projet avec l'Ontario et avec le Nouveau-Brunswick consiste à la vente de réserves 10 minutes du Québec vers ces marchés.

3.3 Veuillez indiquer si ces ventes se feront en tout temps incluant les périodes de pointe du réseau québécois.

3.4 Veuillez indiquer qui est le fournisseur de réserves qui seront vendues en Ontario et au Nouveau-Brunswick.

- 3.5 Veuillez indiquer quels sont les besoins totaux de réserves 10 minutes au Québec, en MW, ainsi que la quantité totale de réserves 10 minutes, en MW, présentement disponibles au Québec.
- 3.6 Veuillez indiquer si le Transporteur envisage importer de la réserve 10 minutes en provenance de l'Ontario et du Nouveau-Brunswick.

PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT

4. **Référence : i) HQT-9, Document 1, page 5, lignes 3 et 4**

Préambule :

« Le Transporteur présente également les investissements et mises en service projetés sur un horizon de dix ans pour les catégories maintien des actifs, maintien et amélioration de la qualité du service, respect des exigences et croissance des besoins de la clientèle. » (Nos soulignés)

Demande :

- 4.1 Veuillez indiquer si le Transporteur pour ses propres fins utilise un horizon de planification plus grand que 10 ans. Si la réponse est affirmative, veuillez indiquer en détail la méthode de planification de long terme du Transporteur en indiquant l'horizon utilisé pour cette planification.

5. **Référence : i) HQT-9, Document 1, page 5, lignes 23 et 26**

Préambule :

« Le Transporteur s'est ainsi doté d'une approche structurée et intégrée de planification et de gestion des actifs afin de satisfaire les besoins de l'ensemble de la clientèle, tout en maintenant la pérennité du parc d'équipements, approche qui s'est avérée performante au fil des ans. » (Nos soulignés)

Demandes :

- 5.1 Veuillez définir le terme « clientèle » qui se trouve à la référence (i) en définissant en détail les clients qui la composent (p. ex. client de la charge locale, client point-à-point ayant des réservations de service de transport ferme de long terme, etc.).
- 5.2 Est-ce que le Transporteur planifie son réseau en fonction de clients potentiels qui n'ont pas d'engagements fermes au moment de la planification.

- 5.3 Si la réponse à la question 5.2 est affirmative, veuillez indiquer l'impact tarifaire d'une telle démarche en opposition à un réseau qui serait planifié uniquement sur les besoins de la charge locale prévue ainsi que sur les besoins des clients existants point-à-point ayant des engagements fermes de long terme.

6. **Référence : i) HQT-9, Document 1, page 5, lignes 27 à 29**

Préambule :

« Le Transporteur continue d'optimiser sa planification afin d'assurer la fiabilité de son réseau de transport et de garantir à ses clients une disponibilité maximale malgré le vieillissement du parc d'équipements et la forte sollicitation de son réseau de transport. » (Nos soulignés)

Demandes :

- 6.1 En tant que client de service de transport point-à-point qui possède des droits de transport ferme de long terme et ayant été sujet à de nombreuses coupures de service au cours des dernières années, nous aimerions savoir qu'est-ce qui constitue pour le Transporteur un niveau de coupures jugé acceptable pour un tel service?
- 6.2 Afin d'établir l'évolution de la qualité du service de transport ferme offert par le Transporteur ainsi que l'évolution de celui au cours des dernières années, veuillez fournir, en format Excel, les données horaires historiques des coupures globales des 5 dernières années incluant les coupures de services de transport ferme sur les chemins suivants : HQT-MASS, HQT-HIGH, HQT-NE, HQT-ON et HQT-NB.

7. **Référence : i) HQT-9, Document 1, page 6, lignes 8 à 10**

Préambule :

« L'approche de planification appliquée par le Transporteur permet ainsi d'avoir une vision globale et de long terme de l'évolution du réseau de transport, tout en assurant la cohérence de l'ensemble des actions nécessaires à la réalisation de sa mission de base. » (Nos soulignés)

Demande :

- 7.1 Veuillez indiquer quel est l'horizon temporel du terme « long terme » qui se trouve à la référence (i)

8. **Référence :** i) **HQT-9, Document 1, page 6, lignes 24 à 26**

Préambule :

« Ils abordent tant la performance des équipements que le comportement du réseau, dans des conditions de régime établi ou transitoire. »

Demande :

8.1 Veuillez définir les termes « régime établi » et « régime transitoire ».

9. **Référence :** i) **HQT-9, Document 1, page 7, lignes 13 et 14**

Préambule :

« L'ensemble des normes encadre la performance que doit fournir le réseau lors des événements ou conditions d'exploitation cités précédemment. Ces normes sont appliquées selon une méthode déterministe qui prévoit intrinsèquement une réserve de base en équipements. » (Nos soulignés)

Demande :

9.1 Veuillez indiquer ce qu'entend le Transporteur quand il mentionne à la référence (i) « une réserve de base en équipements ».

10. **Références :** i) **HQT-9, Document 1, page 7, lignes 13 et 14**

ii) **NPCC 2014 Québec Balancing Authority Area Comprehensive Review of Resource Adequacy**
(https://www.npcc.org/Library/Resource%20Adequacy/Québec%20Comprehensive%20Review%202014_RCC%20Approved%20December%20202014.pdf)

Préambule :

i) *« Les événements exceptionnels sont plus sévères et moins probables que les événements de base et ne sauraient être couverts en tout temps sans recourir à des investissements considérables pour accroître sensiblement la robustesse du réseau. Il s'agit, par exemple, de la perte totale d'une centrale, ou de la perte d'un poste dont la charge est importante. Le Transporteur recourt alors, dans ces cas, à des automatismes de réseau tels le rejet de production et le délestage de charge pour limiter la dégradation du réseau. » (Nos soulignés)*

ii)

Table 4.2 Emergency Operating Procedures

STEP	PROCEDURE	EFFECT	IMPACT VALUE IN MW
1	Interruptible Load Program	Load Relief	1,941
2	Purchases	Increase Capacity	Varies ¹
3	30-Minute Reserve Reduction	Allow Operating Reserve to decrease	500
4	Voltage Reduction	Load Relief	250
5	10 Minute Reserve to the minimum of 250 MW of spinning reaserve	Allow Operating Reserve to decrease	750
6	Customer Disconnection	Load Relief	As needed

¹: Winter purchases of 1,100 MW were used for the simulations. See section 5.1 for more details.

Demandes :

- 10.1 Veuillez indiquer de quel type d'investissements il s'agit quand le Transporteur mentionne à la référence i) « investissements considérables ».

- 10.2 Veuillez indiquer si les procédures d'urgence mentionnées à la référence (ii) mises à la disposition du Transporteur ne sont pas suffisantes pour parer à la perte d'une centrale ou d'un poste tel que mentionné à la référence i).

11. Références : i) HQT-9, Document 1, page 9, lignes 31 et 36
 ii) Dossier R-3623, HQT-9, Document 1, page 9, lignes 31 et 36

Préambule :

i)

Figure 2
Réseau de transport du Transporteur



ii)

Figure 2
Réseau de transport du Transporteur



Demandes :

- 11.1 Veuillez indiquer pourquoi le lien entre la frontière du Québec et du Labrador et Churchill Falls est en pointillé à la référence ii) et en ligne pleine à la référence i).
- 11.2 Est-ce que le Transporteur considère le lien entre la frontière du Québec et du Labrador et Churchill Falls situé au Labrador comme faisant partie de son réseau de transport?
12. Référence : i) HQT-9, Document 1, page 20, Tableau 4

Préambule :

**Tableau 4
 Capacité de transfert en livraison pour 2014**

Réseau	Chemin	MW 2014
Ontario	HQT-CHNO	65
	HQT-DYMO	85
	HQT-LAW	800
	HQT-ON	1250
	HQT-OTTO	0
	HQT-P33C	345
	HQT-Q4C	0
	Total ¹	2 545
New York et Cornwall	HQT-CORN ²	160
	HQT-DEN ²	199
	HQT-MASS	1 800
	Total ²	2 125
Nouvelle-Angleterre	HQT-DER	50
	HQT-HIGH	225
	HQT-NE	2 000
	Total	2 275
Nouveau-Brunswick	HQT-NB	1 029
	Total	1 029
Brookfield	HQT-MAFA	0
	HQT-MATI	0
	TOTAL	0
Churchill Falls	HQT-LAB	0
	Total	0
Total		7 974

¹ À l'exclusion de 160 MW livrables par le chemin HQT-CORN.

² Le transit CORN + DEN ne peut excéder 325 MW en livraison simultanée.

Demande :

12.1 Veuillez indiquer la raison qui justifie la valeur de capacité de transfert en livraison pour le chemin HQT-LAB à zéro.

13. **Référence :** i) HQT-9, Document 1, page 22, lignes 17 à 20

Préambule :

« Respect des exigences: les investissements de cette catégorie visent la conformité aux lois et règlements en vigueur, aux engagements contractuels que le Transporteur est tenu de respecter et aux encadrements et normes internes et externes. » (Nos soulignés)

Demandes :

13.1 Veuillez définir, à l'aide d'exemples, les investissements liés à la conformité aux lois et règlements en vigueur comme décrits à la référence i).

13.2 Veuillez définir, à l'aide d'exemples, les investissements liés aux engagements contractuels comme décrits à la référence i).

13.3 Veuillez définir, à l'aide d'exemples, les investissements liés aux encadrements et normes internes et externes comme décrits à la référence i).

14. **Références :** i) HQT-9, Document 1, pages 24 à 28, Tableau 7

ii) Dossier R-3887-2014, pièce B-0025, pages 10

iii) Dossier R-3757-2011, pièce B-0004, 7 et 8

iv) Dossier R-3757-2011, pièce B-0004, 21

Préambule :

ii) « 3.2 Veuillez identifier les besoins éventuels considérés (référence (ii)).

R3.2

Dans le présent dossier, les projets minimalement à l'étude sont ceux du complexe de la Romaine et de l'appel d'offres 2005-03. Par la suite, le Transporteur a pris en considération les perspectives les plus probables de développement du réseau, en fonction des projets ayant le plus grand

potentiel de réalisation. Il s'agit pour le Transporteur d'élaborer une architecture de réseau viable dans une perspective de long terme. Les besoins éventuels considérés lors de l'étude de 2009 pour les deux solutions totalisaient 1 490 MW de ressources de production et 1 200 MW de service de transport ferme point à point de plus que les projets du complexe de la Romaine et de l'appel d'offres 2005-03, et correspondaient aux suivants :

Puissance additionnelle répartie dans plusieurs centrales des complexes Manic-Outardes et La Grande essentiellement

Rééquipement de la centrale Manic-2

Rééquipement de la centrale Manic-3

Suréquipement de la centrale SM-3

HQT-New-Hampshire

La considération de ces besoins dans l'étude des deux solutions visait à les rendre comparables en s'assurant qu'elles fournissent un même service, afin d'en évaluer leur robustesse respective et de procéder à leur évaluation économique.

Par ailleurs, la considération de besoins différents de ceux mentionnés précédemment a permis à nouveau de comparer la robustesse des deux solutions tel que le Transporteur l'explique en réponse à la question 6.5. »

- iii) *« Le projet de construction des centrales en question s'inscrit dans le cadre de la Stratégie énergétique du Québec 2006-2015² visant notamment à développer un portefeuille de projets hydroélectriques additionnels dans l'axe Nord-Est du réseau de transport, plus précisément sur la Côte-Nord et en Minganie. D'ailleurs, le Plan stratégique d'Hydro-Québec 2009-2013 fait référence à cette stratégie particulière. Ainsi, de par sa position stratégique, le complexe de la Romaine se situe sur le parcours de plusieurs autres sites potentiels de production hydraulique. La figure 1 illustre les principaux sites potentiels sur la Côte-Nord et en Minganie ainsi que l'infrastructure de transport projetée du complexe de la Romaine. »*
- iv) *« D'entrée de jeu, le Transporteur souligne que la solution qu'il a retenue afin de raccorder le complexe de la Romaine au réseau de transport principal répond de façon optimale à la demande de raccordement du Producteur. De plus, tel qu'il appert de la section 2 précédente, il s'agit d'une solution qui s'inscrit dans le cadre de la Stratégie énergétique du Gouvernement du Québec. »*

Demandes :

- 14.1 Veuillez confirmer que, comme mentionné aux références iii) et iv), le projet de raccordement mentionné également à la référence i) a été conçu pour intégrer des capacités de production supplémentaires en Minganie.

- 14.2 Si la réponse à la question 14.1 est affirmative, svp indiquer quelles sont les capacités supplémentaires en MW de production que le réseau est capable d'absorber. Est-ce que ces capacités supplémentaires correspondent à la production potentielle du projet Petit-Mécatina ainsi que du projet Magpie?
- 14.3 Veuillez confirmer que le projet de ligne Chamouchouane-bout-de-l'île créera de la capacité de transit excédentaire sur le réseau principal du Transporteur.
- 14.4 Si la réponse à la question 14.3 est affirmative, svp indiquer de combien, en MW, seront augmentées les capacités de transit entre le poste Chamouchouane et le poste Bout-de-l'île. Veuillez fournir les données sur une base mensuelle.
- 14.5 À la section 2.3 du tableau 7 (voir référence i), il y a une mention d'une interconnexion générique de 1000 MW avec un coût de 645 M\$ ayant une mise en service en 2019. À la Note 2 du même tableau, il y est fait mention de deux autres projets d'interconnexions liés aux demandes 117T et 157T. Doit-on comprendre que le Transporteur remplacera ces deux projets d'interconnexions par le projet générique de 1000 MW pour la planification de son réseau?
- 14.6 À quel endroit sera située l'interconnexion générique de 1000 MW mentionnée à la référence (i).