

Lévis, le 3 février 2016

Par courriel, courrier et dépôt au SDÉ

Me Véronique Dubois, Secrétaire
RÉGIE DE L'ÉNERGIE
Tour de la Bourse, C.P. 001
800, Place Victoria, 2^e étage, bur. 255
Montréal QC H4Z 1A2

OBJET : Demande d'autorisation d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité relative à la construction d'une ligne à 320 kV et à l'installation d'équipements au poste des Cantons

Dossier : R-3956-2015

Réplique de l'AQCIE et du CIFQ aux commentaires du Transporteur

Chère Consoeur,

La présente donne suite aux commentaires formulés par le Transporteur dans sa longue lettre (13 pages) dont il a omis de nous transmettre copie et dont nous n'avons malheureusement pris connaissance qu'il y a quelques heures seulement. Nous prions donc la Régie de ne pas nous tenir rigueur du défaut de respecter le délai de production de notre réplique. Les commentaires du Transporteur nous incitent à faire part à la Régie des considérations qui suivent.

POINT NUMÉRO 1

À la page 5 de B-0011 concernant les frais d'exploitation et d'entretien pour l'allocation maximale, le Transporteur mentionne notamment que le taux de 15 % représente la valeur actualisée sur 20 ans mais que la demande de service de transport est de 15 ans. Ainsi, les coûts d'entretien et d'exploitation s'appliquent sur une période de 15 ans.

Réplique :

Selon la méthodologie utilisée pour l'évaluation de l'allocation maximale présentée lors des dossiers tarifaires, les frais d'exploitation et d'entretien doivent représenter 15 % de l'investissement sur la période considérée. Il n'est pas mentionné que ce pourcentage peut varier selon la période d'utilisation.

POINT NUMÉRO 2

À la page 5 de B-0011 concernant la perte de deux lignes en regard des critères de conception, le Transporteur mentionne :

L'intéressé semble souhaiter remettre en question les critères de conception du réseau. Le Transporteur précise que ses critères en vigueur sont appliqués au Projet, tels qu'ils ont été décrits dans un dossier d'investissement récent.

À la note 9, le Transporteur indique la référence exacte, soit R-3887-2014, Projet à 735 kV de la Chamouchouane – Bout-de-l'Île, pièce HQT-1, Document 1 révisée, p. 9, lignes 26-32.

Réplique :

Nous tenons à souligner que nous ne souhaitons pas remettre en question les critères de conception. Dans notre demande d'intervention nous avons indiqué que le critère utilisé dans le dossier actuel est la perte de deux circuits, ce qui diffère du critère usuel « n-1 ».

Quant à la référence au dossier R-3887-2014, elle n'est pas pertinente puisqu'elle s'applique à une situation différente de celle du dossier actuel. En effet, dans ce dossier, il est question de la perte temporaire (déclenchement) simultanée de deux lignes à 735 kV au sud du réseau à la suite d'un défaut, ou la perte d'une ligne simple au sud lorsque le réseau est déjà dans une configuration avec une ligne en retrait dans le sud. Cette augmentation de la sensibilité atteint un point où la stabilité du réseau est affectée ce qui entraîne une dégradation de son niveau de fiabilité. (Notre soulignement)

Dans le dossier actuel, tel que cela est mentionné à la page 15 de B-0004, il s'agit d'une situation de maintien de tension en régime permanent (B-0004, page 15, ligne 8). Ainsi, le critère applicable à la situation décrite au dossier R-3887-2014 est différent de celui applicable à la situation décrite au dossier actuel.

POINT NUMÉRO 3

À la page 6 de B-0011 concernant la capacité ferme de transformation, le Transporteur mentionne notamment :

Ce tableau a été élaboré à partir de la simulation de l'écoulement de puissance de base prévu pour la pointe 2014-2015, selon les hypothèses décrites à cette pièce. Le Transporteur s'est déjà exprimé quant aux différences entre les capacités de transformation selon qu'il s'agit d'une simulation en prévision de la pointe ou de la planification du réseau (Voir entre autres la réponse 2.3.3, demande de renseignements numéro 2 de la Régie, R-3893-2014). Il paraît peu utile de reprendre ce type de questionnement dans le cadre de l'étude de la présente Demande.

Réplique :

Nous signalons tout d'abord que la référence mentionnée par le Transporteur concerne la capacité à la pointe hivernale du réseau alors que la situation décrite à notre demande d'intervention concerne la capacité en été.

D'ailleurs, la question soulevée est de s'assurer que la capacité de transformation en été est suffisante pour satisfaire les besoins additionnels.

POINT NUMÉRO 4

À la page 6 de B-0011, le Transporteur mentionne également :

En ce qui a trait à la référence aux prévisions ou coûts d'investissements futurs, elle repose sur un cas hypothétique et dépasse le cadre du dossier.

Réplique :

Nous reproduisons ci-dessous un extrait de la décision D-2015-209, du dossier R-3888-2014 Phase 1 (page 153) qui traite d'une telle situation. Cet extrait indique clairement qu'il ne s'agit pas d'un cas hypothétique qui dépasse le cadre du dossier :

[643] Dans le cas où une solution commune répond à la fois à des besoins de croissance de la charge locale et à une demande de service de transport de point à point, les besoins de croissance de la charge locale sont présumés s'être manifestés en premier. Le Transporteur précise que cette règle n'est toutefois pas appliquée pour les clients du Distributeur qui sont raccordés directement au réseau de transport.

[644] À cet égard, le Transporteur soutient qu'il est informé à l'avance des prévisions de la croissance projetée des besoins de la charge locale, qu'il évalue les besoins sur un horizon de cinq à sept ans et détermine une fenêtre d'intervention possible pour être en mesure de répondre en temps utile à la matérialisation des besoins de croissance de la charge locale. Ainsi, il présume que les ajouts permettant de répondre à la croissance projetée connue de la charge locale seraient déjà réalisés lorsqu'il étudie une demande de service d'un client de point à point.

POINT NUMÉRO 5

À la page 6 de B-0011, concernant les modalités de fonctionnement de l'interconnexion actuelle HQT-NE, le Transporteur mentionne que le projet actuel n'induit aucun changement au fonctionnement et au traitement commercial du chemin HQT-NE.

Réplique :

La précision du Transporteur répond à notre préoccupation. Cependant, les informations présentées à la page 10 semblent indiquer que des équipements ne sont plus utilisés. Il importe alors de se demander si la valeur de ces équipements est toujours incluse à la base de tarification et si le Transporteur reçoit un rendement sur cette valeur.

POINT NUMÉRO 6

Relativement aux commentaires du Transporteur concernant le rehaussement thermique des lignes 7005-7035, les informations supplémentaires fournies par le Transporteur permettent de mieux situer cette modification. Cependant, il nous apparaît que ces informations devraient être complétées afin de bien apprécier le bien-fondé et le coût de cet investissement.

POINT NUMÉRO 7

Relativement aux commentaires du Transporteur concernant l'impact tarifaire de son projet, les intervenants tiennent à rassurer le Transporteur : ils n'ont pas l'intention de remettre en question la méthode utilisée pour calculer l'impact tarifaire, mais se proposent *d'examiner les calculs de l'impact tarifaire et d'adresser des recommandations à la Régie à cet égard, le cas échéant.*

En conclusion, il nous apparaît que les sujets traités par les intervenants pourraient notamment avoir un impact sur les montants à inclure à la base de tarification et par conséquent sur la facture de la charge locale assumée en large partie par eux.

Je vous prie d'agréer, chère Consoeur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

(s) *Pierre Pelletier*

Pierre Pelletier

PP/sb

c.c. Me Yves Fréchette