RÉPONSE À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE À LA CONSTRUCTION D'UNE LIGNE À 735 KV ENTRE LES POSTES MICOUA ET DU SAGUENAY

---

1. Références : (i) Pièce C-AQCIE-CIFQ-0017, p. 10 et 11;
(ii) Pièce C-AQCIE-CIFQ-0017, p. 11 et 12;
(iii) Pièce C-AQCIE-CIFQ-0017, p. 15 et 16.

Préambule :

(i) « *Selon les intervenants, les simulations du Transporteur pour la pointe 2020-2021 devraient prendre en considération que 1420 MW peuvent être interrompus et que la production peut également être réduite d'une valeur équivalente de façon à réduire le niveau de transit entre Manic et Québec.*

En considérant les besoins réels à alimenter, on constate que la simulation ne correspond pas aux besoins de 2020-2021, mais à des besoins plus lointains. Il n'y a donc pas lieu de réaliser le Projet immédiatement, mais uniquement lorsque cela requis, par exemple par une nouvelle interconnexion ou pour intégrer de la nouvelle production sur la Côte-Nord.

On peut également constater que les besoins à alimenter deviennent supérieurs aux besoins simulés à partir de l'année 2022-2023 et cela est dû principalement à une augmentation des besoins de point à point qui passent de 4724 MW à la pointe 2021-2022 à 5883 MW à la pointe 2023-2024, soit une augmentation de 1159 MW Il pourrait alors en résulter la nécessité d'une intervention du Transporteur et celle-ci serait de la catégorie « croissance des besoins » et non de la catégorie « maintien et amélioration de la qualité du service » ». [nous soulignons]

(ii) « *De la même façon, les clients de point à point pourraient conclure une entente financière avec le Transporteur pour restreindre leurs exportations durant les heures les plus critiques, de façon à éviter des investissements majeurs au Transporteur. À titre illustratif, une entente concernant une restriction de 500 MW durant 100 heures au prix de 150 $/MWh coûterait 7,5 M$ au Transporteur, soit une valeur nettement inférieure à l'augmentation des revenus requis occasionnée par la réalisation du Projet. En effet, selon l'analyse de l'impact tarifaire du Projet présentée par le Transporteur, l'impact annuel moyen serait de 68,175 M$ en considérant une période de 20 ans et de 40,497 M$ en considérant une période de 75 ans.* [note de bas de page omise]

Selon les intervenants, une entente financière pourrait être une alternative plus économique que la réalisation de la ligne Micoua-Saguenay, et devrait être considérée ».

(iii) « *L'analyse des intervenants montre que plusieurs facteurs additionnels devraient être considérés par la Régie avant de décider de la demande d'investissements de 792 M$ pour une nouvelle ligne entre les postes Micoua et Saguenay :*

[…]

<u>l'obligation pour le Transporteur</u> de rechercher une entente avec le Producteur quant aux mesures qui pourraient lui permettre de limiter le niveau de transit sur le corridor Manic-Québec à un niveau qui respecte ses critères de planification, mesures qui pourraient être de courte durée puisqu'en considérant la mise en service de la demande 215R (accroissement de puissance de la centrale SM-3 de 440 MW) en 2025 tel que demandé par le Producteur, la mise en service de la ligne serait ainsi différée de seulement 3 ans ». [nous soulignons] [notes de bas de pages omises]

Demandes :

1.1 Veuillez préciser, selon la compréhension de l'AQCIE-CIFQ, le moment où le Projet serait requis (référence (i)). Veuillez expliquer votre réponse.

R 1.1

À la référence B-0067, page 11, le Transporteur « *estime qu'un ajout de l'ordre de 1 000 MW, soit une augmentation de la demande d'électricité de la Côte-Nord jusqu'à 3 450 MW, permettrait au réseau de transport de respecter les critères de conception sans le Projet* ».

Les intervenants comprennent qu'une diminution de transit de 1 000 MW dans le corridor Manic-Québec par rapport à la situation simulée selon les divers scénarios permettrait de respecter le critère de fiabilité en réseau dégradé lors de la demande de pointe.

Dans leur mémoire les intervenants présentent plusieurs façons de réduire le transit dans ce corridor.

1) **Le Tableau AQCIE-CIFQ 1 présenté à la page 10 du mémoire montre que les besoins de transport ferme des années 2020-2021 et 2021-2022 sont surévalués d'une valeur supérieure à 1 000 MW. Il serait donc possible de restreindre la production des centrales de la Côte-Nord d'une valeur qui permettrait de respecter le niveau de transit acceptable dans le corridor Manic-Québec pour ces deux années.**

2) **En situation critique de réseau dégradé lors de la demande maximale, la centrale de Bécancour (TAG, 411 MW) pourrait être utilisée, ce qui permettrait de réduire d'autant la production des centrales de la Côte-Nord.**

3) **Au même tableau des intervenants, à l'année 2022-2023 on peut constater une augmentation des besoins de pointe de plus de 1 000 MW, ce qui, selon les intervenants, correspond à une nouvelle interconnexion. Or, à notre connaissance, il n'y a pas de nouvelle convention de service pour le transport ferme de long terme de point à point par rapport à celles mentionnées au dernier dossier tarifaire (R-4058-2018, B-0093, page 6). Dans le cas où une nouvelle réservation serait demandée, le Transporteur pourrait imposer certaines restrictions afin de maintenir un niveau de transit acceptable dans le corridor Manic-Québec, comme cela est prévu à l'article 15.4 des Tarifs et conditions. Il est à noter que ces restrictions seraient nécessaires uniquement :**

    a. **Durant quelque 100 heures lors de la demande de pointe;**
    b. **Dans une situation de réseau dégradé dans le corridor Manic-Québec.**

4) **À la référence mentionnée ci-haut (R-4058-2018, B-0093, page 6), il est indiqué que certaines réservations de long terme viendront à échéance dans un avenir rapproché, notamment :**

    a. **47 MW en décembre 2019 pour livraison à CORN (Producteur) ;**
    b. **237 MW en juin 2023 pour livraison à HIGH (Producteur) ;**
    c. **264 MW en mars 2024 pour livraison à MASS (Autres clients).**

    Dans le cas où ces clients voudraient renouveler leurs réservations, le Transporteur pourrait émettre certaines restrictions qui auraient pour effet de restreindre les livraisons en situation critique, comme mentionné plus haut.

5) **Une augmentation des besoins sur la Côte-Nord de 150 MW, comme cela a été proposé par les intervenants dans le dossier R-4045-2018 (R-4045-2018, C-AQCIE-CIFQ-0020, page 7).**

6) **Une modification du critère (N-1) – 1 500 de façon à mettre ce critère à jour. Comme cela est mentionné au mémoire des intervenants, le critère a été adopté à la fin des années '80 et une mise à jour pourrait porter la réduction des besoins fermes à 2 350 MW, par exemple (C-AQCIE-CIFQ-0017, page 5).**

Le tableau suivant présente un sommaire des moyens qu'il serait possible d'utiliser.

Il présente la réduction du transit dans le corridor Manic-Québec selon l'application cumulative des moyens mentionnés sur l'horizon 2020-2021 à 2025-2026.

Tableau AQCIE-CIFQ R1.1 - Diminution du transit dans le corridor Manic-Québec par rapport aux simulations déposées (MW)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Prise en compte de besoins fermes	1 585	1 193	-215	-454	-645	-818
Prise en compte de TAG Bécancour	1 996	1 604	196	-43	-234	-407
Maintien des besoins de point à point de 2021-2022	1 996	1 604	1 355	1 116	925	752
Prise en compte renouvellement CORN (Producteur)	2 043	1 651	1 402	1 163	972	799
Prise en compte renouvellement HIGH (Producteur)	2 043	1 651	1 402	1 400	1 209	1 036
Prise en compte renouvellement MASS (autres clients)	2 043	1 651	1 402	1 400	1 473	1 300
Prise en compte nouvelle charge sur la Côte-Nord	2 193	1 801	1 552	1 550	1 623	1 450
Modification critère : (N-1) - 2350	3 043	2 651	2 402	2 400	2 473	2 300

Selon les intervenants, les moyens à la disposition du Transporteur pourraient permettre de réduire le niveau de transit dans le corridor Manic-Québec à un niveau acceptable sur la période considérée, en prenant en compte les ressources de production prévues à l'horizon 2020 telles que simulées par le Transporteur.

Ainsi, selon les intervenants, le projet ne serait pas requis avant 2025-2026, même sans considérer une modification du critère (N-1) – 1 500.

Dans l'éventualité où de nouvelles demandes de service de point à point (nouvelles capacités de production) auraient pour effet d'augmenter le transit à un niveau inacceptable, le coût des ajouts requis pour ces nouveaux besoins devrait être assumé par le client qui en ferait la demande.

1.2 Veuillez préciser si votre proposition citée à la référence (ii) se substituerait au Projet ou si elle vise à reporter le Projet.

R1.2

En prenant en considération la réponse R1.1, il pourrait ne pas être nécessaire pour le Transporteur de conclure des ententes financières avec ses clients pour restreindre les exportations durant les heures les plus critiques.

Toutefois, si des ententes financières étaient requises, celles-ci se substitueraient au Projet et devraient être révisées annuellement selon l'évolution de la quantité de MW qu'il serait nécessaire de restreindre.

1.3 Veuillez préciser l'horizon envisagé des ententes financières proposées à la référence (ii) en le justifiant.

R1.3

Voir la réponse R1.2.

1.4 Veuillez identifier et élaborer sur l'obligation du Transporteur dont il est question à la référence (iii).

R1.4

***« L'obligation pour le Transporteur de rechercher une entente avec le Producteur quant aux mesures qui pourraient lui permettre de limiter le niveau de transit sur le corridor Manic-Québec à un niveau qui respecte ses critères de planification »*, doit être comprise dans le contexte où le Transporteur doit toujours rechercher la solution de moindre coût pour satisfaire l'ensemble des besoins de la charge locale et des clients de point à point.**