Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 de la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (la « FCEI »)

Demande d'autorisation du Transporteur relative à l'installation d'équipements au poste Hertel et à la construction d'une ligne à 400 kV

DOSSIER R-4188-2022

PARAMÈTRES DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Question 1 :

Références:

(i) B-0022, p. 6, réponse 2.1.1
(ii) R-4110-2019, B-0007, p. 40
(iii) https://www.oasis.oati.com/woa/docs/HQT/HQTdocs/Liste_Etudes_impact.pdf, étude 225T
(iv) Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec, Appendice C, pp. 189 et 190
(v) R-4180-2021, B-0004, p. 10, tableau 2
(vi) Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec, Appendice D, p. 156

Préambule :

(i)

« Aussi, les informations incluses à la prévision de la charge locale fournie en septembre 2018 par le Distributeur ont été considérées, soit les plus récentes disponibles au moment de la réalisation de l'étude d'impact réseau. » (Nous soulignons)

(iv)

« Les coûts considérés à cette fin découlent des ajouts requis pour répondre aux besoins de croissance de la charge locale, pour laquelle le Distributeur fournit annuellement au Transporteur de l'information en vertu de l'article 37.1 (i) des présentes et lui adresse de façon ponctuelle des demandes d'alimentation de charges spécifiques, et de ceux requis pour l'intégration de centrales à la demande du Distributeur. »

(vi)

« (d) de tenir compte des flux de puissance auxquels on peut raisonnablement s'attendre sur le réseau de transport pour alimenter les clients de charge locale; »

Questions :

1.1 Relativement à la référence (i), veuillez indiquer si, lorsqu'il réalise une étude d'impact, le Transporteur utilise les prévisions de la charge locale les plus récentes au moment de la réalisation de l'étude ou s'il utilise les prévisions les plus récentes au moment du dépôt de la demande de service de transport.

Réponse :

L'étude d'impact visant à répondre à la demande de service de transport du client de point à point a été réalisée selon la séquence horodatée de son dépôt dans OASIS.

En conformité avec l'appendice D des *Tarifs et conditions*, l'étude d'impact du Projet a été réalisée à partir d'un modèle de réseau planifié de référence établi par le Transporteur, conformément aux normes de fiabilité TPL-001-4 et MOD-032-1, qui incluait la dernière mise à jour des prévisions de charges du Distributeur disponible au moment de sa réalisation.

1.2 Veuillez indiquer dans quelles circonstances le Transporteur pourrait utiliser une prévision ultérieure au dépôt de la demande de service de transport pour réaliser l'étude d'impact.

Réponse :

Voir la réponse à la question 1.1.

1.3 S'il est possible que, dans le cadre d'une demande de transport point à point, le Transporteur utilise une prévision des besoins de la charge locale ultérieure à cette demande, veuillez justifier ce choix en expliquant notamment pourquoi l'expression des besoins du Distributeur par le biais de sa prévision ne devrait pas être traitée selon le même principe de priorité chronologique que l'expression des besoins des clients point à point par le biais d'une demande de service de transport.

Réponse :

Le Transporteur considère que cette question est hypothétique et dépasse le cadre de la présente demande.

1.4 Veuillez indiquer si le Transporteur dispose de critères documentés pour déterminer quelle prévision de la charge locale doit être utilisée pour réaliser l'étude d'impact. Si oui, veuillez présenter ces critères.

Réponse :

Voir la réponse à la question 1.1.

1.5 Veuillez indiquer si le choix de la prévision de la charge locale retenue aux fins d'une étude d'impact a déjà fait l'objet d'une décision de la Régie. Le cas échéant, veuillez indiquer les décisions en question.

Réponse :

Le Transporteur réfère l'intervenant à l'appendice D des *Tarifs et conditions*[1] approuvés par la Régie.

1.6 Veuillez confirmer que le Transporteur a reçu une mise à jour de la prévision des besoins de la charge locale en septembre 2019.

Réponse :

Le Transporteur indique avoir reçu de nouvelles prévisions des besoins de la charge locale en septembre 2019.

Voir la réponse à la question 1.1.

1.7 Veuillez confirmer que la prévision des besoins en puissance de la charge locale de septembre 2019 est similaire au besoin de puissance observé au plan d'approvisionnement 2020-2029 (ii). Sinon, veuillez déposer les besoins réguliers du Distributeur en puissance pour l'ensemble de la charge locale pour la prévision de septembre 2019 sur l'horizon de quinze ans.

Réponse :

Le Transporteur indique que les prévisions des besoins en puissance de la charge locale de septembre 2019 sont similaires à celles inscrites au Plan d'approvisionnent 2020-2029 du Distributeur.

[1] *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*, Appendice D, p. 156.

1.8 En lien avec l'affirmation à la référence (i) et considérant que l'étude d'impact a été complétée en octobre 2019 (iii), veuillez justifier de ne pas avoir utilisé la prévision de demande de septembre 2019 plutôt que celle de septembre 2018.

Réponse :

Voir la réponse à la question 1.1.

1.9 Si l'on tient pour acquis que les besoins de puissance exprimés par la charge locale en septembre 2019 sont sensiblement supérieurs à ceux exprimés en septembre 2018, veuillez confirmer qu'une étude d'impact utilisant la prévision de 2019 plutôt que celle de 2018 aurait pu entraîner des besoins de renforcement de réseau plus importants que ceux identifiés par le Transporteur dans sa Demande.

Réponse :

Voir la réponse à la question 1.1.

De plus, l'ajout d'une batterie de condensateurs shunt au poste de la Montérégie demeure un renforcement de réseau optimal et suffisant pour répondre à la demande de service de transport 225T, malgré l'évolution des prévisions de charge.

1.10 Veuillez confirmer que le Distributeur ne formule pas de demande de service de transport à proprement parler, mais qu'il exprime plutôt implicitement ses besoins de transport par le biais de ses prévisions de demandes annuelles exigées en vertu de l'article 37.1 (i) tel que mentionné à la référence (iv) et que le Transporteur détermine lui-même les ajouts requis pour répondre à ces besoins.

Réponse :

Le Distributeur exprime la majeure partie de ses besoins de transport en ce qui a trait aux charges, par le biais de ses prévisions annuelles de charges exigées en vertu de l'article 37.1 (i).

Cependant, il adresse également au Transporteur, en vertu des articles 39.2 et 40.1, des demandes ponctuelles pour le raccordement de nouvelles charges au réseau de transport, notamment des charges industrielles spécifiques. Ces demandes constituent également des besoins du Distributeur.

Lorsqu'il est requis d'ajouter de la capacité au niveau des postes satellites, les équipes de planification du Transporteur et du Distributeur travaillent conjointement pour déterminer la solution optimale à la fois pour les réseaux de transport et de distribution. Le Transporteur détermine les ajouts requis pour répondre aux autres besoins du Distributeur.

1.11 Veuillez confirmer que les prévisions annuelles récentes de la charge locale portent sur un horizon de quinze années (v).

Réponse :

Le Transporteur reçoit du Distributeur des prévisions de la charge locale pour l'ensemble du réseau sur un horizon de 10 ans ainsi que des prévisions de la demande par poste satellite sur un horizon de 25 ans.

1.12 Veuillez confirmer que, lorsqu'il planifie les investissements à faire pour répondre aux besoins de sa clientèle, le Transporteur considère la totalité de l'horizon de quinze ans de la prédiction de la charge locale fournie par le Distributeur. Sinon, veuillez indiquer l'horizon considéré et justifier ce choix.

Réponse :

Dans le cadre de la réalisation de l'étude d'impact 225T, les prévisions de la charge locale pour l'ensemble du réseau sur un horizon de 10 ans, obtenues du Distributeur, ont été considérées.

L'étude a été réalisée à partir d'un modèle de réseau de référence établi avec les prévisions de charge de la pointe hivernale 2022-2023. Ce modèle a été ajusté pour représenter une prévision de charge locale équivalente à la pointe hivernale 2028-2029, soit la prévision de charge locale la plus éloignée de l'horizon de 10 ans de la prévision de septembre 2018.

Voir aussi la réponse à la question 1.11.

1.13 Veuillez indiquer quelle année de cet horizon a été utilisée pour les fins de l'étude d'impact 225T et justifier ce choix.

Réponse :

Voir la réponse à la question 1.12.

1.14 Si cette année est différente de l'année la plus éloignée utilisée pour les fins de la planification des investissements, veuillez justifier ce choix en expliquant notamment pourquoi l'expression des besoins du Distributeur par le biais de sa prévision devrait être traitée différemment de l'expression des besoins des clients point à point par le biais d'une demande de service de transport au niveau de la chronologie des demandes.

Réponse :

Voir la réponse à la question 1.12.

1.15 Veuillez indiquer si le choix de l'année de l'horizon de quinze ans utilisée pour les fins de l'étude d'impact a déjà fait l'objet d'une détermination de la Régie. Le cas échéant, veuillez identifier les décisions concernées.

Réponse :

Voir les réponses aux questions 1.7 et 1.11.

1.16 En lien avec la référence (vi), veuillez expliquer comment le Transporteur interprète la notion de « flux de puissance auxquels on peut raisonnablement s'attendre sur le réseau de transport pour alimenter les clients de charge locale ».

Réponse :

Ces flux de puissance correspondent aux transits de puissance obtenus sur les équipements de transport du réseau par simulation en considérant les prévisions de charges du Distributeur.

PERTES ÉLECTRIQUES

Références:

(i) B-0004, p. 16, tableau 4

Question :

2.1 Relativement à la référence (i), dans la mesure où les pertes électriques induites par la demande de service de transport auront un impact sur la facture de l'ensemble de la clientèle et où l'objectif derrière l'établissement de l'allocation maximale est de garder la clientèle existante indemne de l'impact des nouveaux besoins, veuillez justifier de ne pas inclure les pertes électriques additionnelles induites par le projet dans le calcul des coûts.

Réponse :

1 **Voir la réponse à la question 7.2 de la DDR n° 1 de l'AHQ-ARQ[2].**

[2] HQT-2, Document 2.1.