COMMENTAIRES DE LA FÉDÉRATION CANADIENNE DE L'ENTREPRISE INDÉPENDANTE (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

Préparé dans le cadre du dossier
R-4188-2021
de la Régie de l'énergie du Québec

Par
Antoine Gosselin

Le 13 juillet 2022

1. Introduction

Le Transporteur demande à la Régie de l'autoriser à réaliser un projet d'investissement dont le coût total s'élève à 1 138 M$ à la suite d'une demande de service de transport du Producteur.

Dans sa demande d'intervention, la FCEI exprimait des préoccupations relativement aux paramètres et hypothèses qui ont été pris en compte dans l'étude d'impact 225T eu égard notamment au besoin de la charge locale, considérant qu'ils sont susceptibles d'influencer l'évaluation de l'impact et donc les besoins de renforcement de réseau et les coûts associés.

Dans la décision D-2022-064, la Régie indiquait :

> « [36] La Régie partage la position du Transporteur à l'effet que le rapport d'étude d'impact n'est pas pertinent à l'examen du Projet.
>
> [37] Afin d'apprécier la description et la justification du Projet, la Régie considère qu'il est pertinent que davantage d'informations relatives aux principales hypothèses prises en compte par le Transporteur soient rendues disponibles par ce dernier.
>
> [38] La Régie invite donc la FCEI à attendre les réponses du Transporteur à la demande de renseignements (DDR) à venir de la Régie relative aux principales hypothèses qu'il a prises en compte avant de le questionner en lien avec les processus relatifs au cheminement de l'étude d'impact 225T. »

Le 3 juin 2022, le Transporteur déposait la réponse à la demande de renseignement no 2 de la Régie, dont la réponse 2.1.1, dans laquelle il indiquait notamment :

> « 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. »[1]

Le 8 juin 2022, la FCEI déposait une demande de renseignements à laquelle le Transporteur a répondu le 23 juin 2022[2].

2. Détermination des paramètres d'étude d'impact en général

Comme mentionné en préambule, la préoccupation de la FCEI au présent dossier porte sur le choix des paramètres utilisés pour les fins de l'étude d'impact.

De manière plus générale, la préoccupation de la FCEI porte sur l'absence apparente de règles claires et approuvées par le Régie quant au choix du millésime de la prévision de demande de la charge locale (par exemple, la prévision de septembre 2018 versus celle de septembre 2019) et de l'année de l'horizon d'analyse considérée (la demande de la charge locale à la première année de l'horizon de prévision, la demande de la charge locale à la cinquième année de

[1] B-0022
[2] B-0030

l'horizon de prévision, la demande de la charge locale à la 10e année de l'horizon de prévision, etc.) considérés aux fins de l'étude d'impact.

Selon les circonstances, le choix de ces paramètres pourrait avoir des impacts considérables sur le partage des coûts entre le demandeur d'un nouveau service de transport et le reste de la clientèle du Transporteur, dont la charge locale au premier titre. Par exemple, l'utilisation d'une prévision de demande de la charge locale plus récente et plus élevée pourrait faire en sorte que des renforcements additionnels sont requis sur le réseau alors que ce besoin n'apparait pas si la prévision antérieure est utilisée. Dans ce dernier cas, le coût de ces renforcements serait éventuellement supporté par la charge locale et/ou d'autres clients.

Dans le présent dossier, la FCEI est rassurée par les réponses du Transporteur qui indiquent que l'étude d'impact a été ajustée pour tenir compte de la prévision de charge la plus éloignée de l'horizon de 10 ans de la prévision de septembre 2018[3] et que 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[4] que la FCEI interprète comme étant l'évolution entre la prévision de septembre 2018 et celle de septembre 2019.

Toutefois, rien ne garantit que les conclusions de futures études d'impact soient toujours indépendantes du choix de ces paramètres. En réponse à des questions de la FCEI sur le choix des paramètres de l'étude d'impact, le Transporteur réfère à l'appendice D des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec ainsi qu'aux normes TPL-001-4 et MOD-032-1.

> « 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. »[5]
>
> « 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. »[6]

Eu égard aux études d'impact, la FCEI note que l'appendice D spécifie que l'étude d'impact doit être réalisée sur la base des flux de puissance auxquels on peut raisonnablement s'attendre, mais ne définit pas l'horizon temporel applicable à cette attente.

> « 1. L'étude d'impact sur le réseau est menée comme suit :

[3] B-0030, p. 7, réponse 1.12
[4] B-0030, p. 6, réponse 1.9
[5] B-0030, p. 5, réponse 1.5
[6] B-0030, p. 4, réponse 1.1

(1) L'impact sur le réseau est évalué en fonction des exigences de fiabilité afin :

[…]

(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;

[…] » (Nous soulignons)

La norme TPL-001-4 porte sur les critères de comportement de la planification du réseau de transport et spécifie les conditions auxquelles ces critères doivent être évalués. Notamment, pour ce qui suit :

> « l'évaluation de la planification, la partie de l'analyse de régime permanent qui porte sur l'horizon de planification du transport à long terme doit être évaluée annuellement et être appuyée par l'étude courante annuelle suivante, en plus d'études passées admissibles selon l'alinéa 2.6 de l'exigence E2 :
>
> > 2.2.1. Une étude courante qui évalue les conditions de pointe prévues du réseau pour une des années de l'horizon de planification du transport à long terme, avec raisonnement du choix de l'année en question. »[7]
> >
> > (Nous soulignons)

Toutefois, la FCEI comprend que ces paramètres s'appliquent à l'évaluation annuelle de la partie de l'analyse de régime permanent qui porte sur l'horizon de planification du transport à long terme, mais pas nécessairement aux études d'impact.

À la lumière de cette information, la FCEI demeure préoccupée par l'absence de critères clairement définis quant au choix des paramètres des études d'impact, notamment, la version de la prévision de demande considérée et l'horizon d'analyse. Elle estime que l'établissement de tels critères assurerait l'uniformité dans le traitement des études.

À titre illustratif, un critère relatif au choix de la prévision de demande annuelle du Distributeur pourrait être que toute étude complétée plus de 45 jours après la réception de la prévision de demande annuelle du Distributeur doit être basée sur cette prévision. L'année de l'horizon d'analyse retenue pourrait être celle présentant la plus forte demande sur l'horizon de 10 ans de la prévision d.

La FCEI recommande donc à la Régie de demander au Transporteur de présenter une proposition définissant de tels critères dans le cadre de son dossier tarifaire 2024.

Par ailleurs, pour des raisons de transparence et afin de faciliter l'appréciation des futures demandes d'investissement découlant de nouvelles demandes de service de transport, la FCEI recommande à la Régie d'exiger que, dorénavant, le Transporteur :

[7] http://www.regie-energie.qc.ca/audiences/NormesFiabiliteTransportElectricite/Normes/TPL-001-4-fr-2017-10-20.pdf, p. 3

- **présente dans sa preuve les paramètres utilisés relativement à la charge locale, dont l'année de la prévision et les années retenues pour l'évaluation des impacts; et**
- **qu'il justifie ces choix de manière similaire à ce qui est exigé par l'article 2.2.1 de la norme TLP-001-4.**