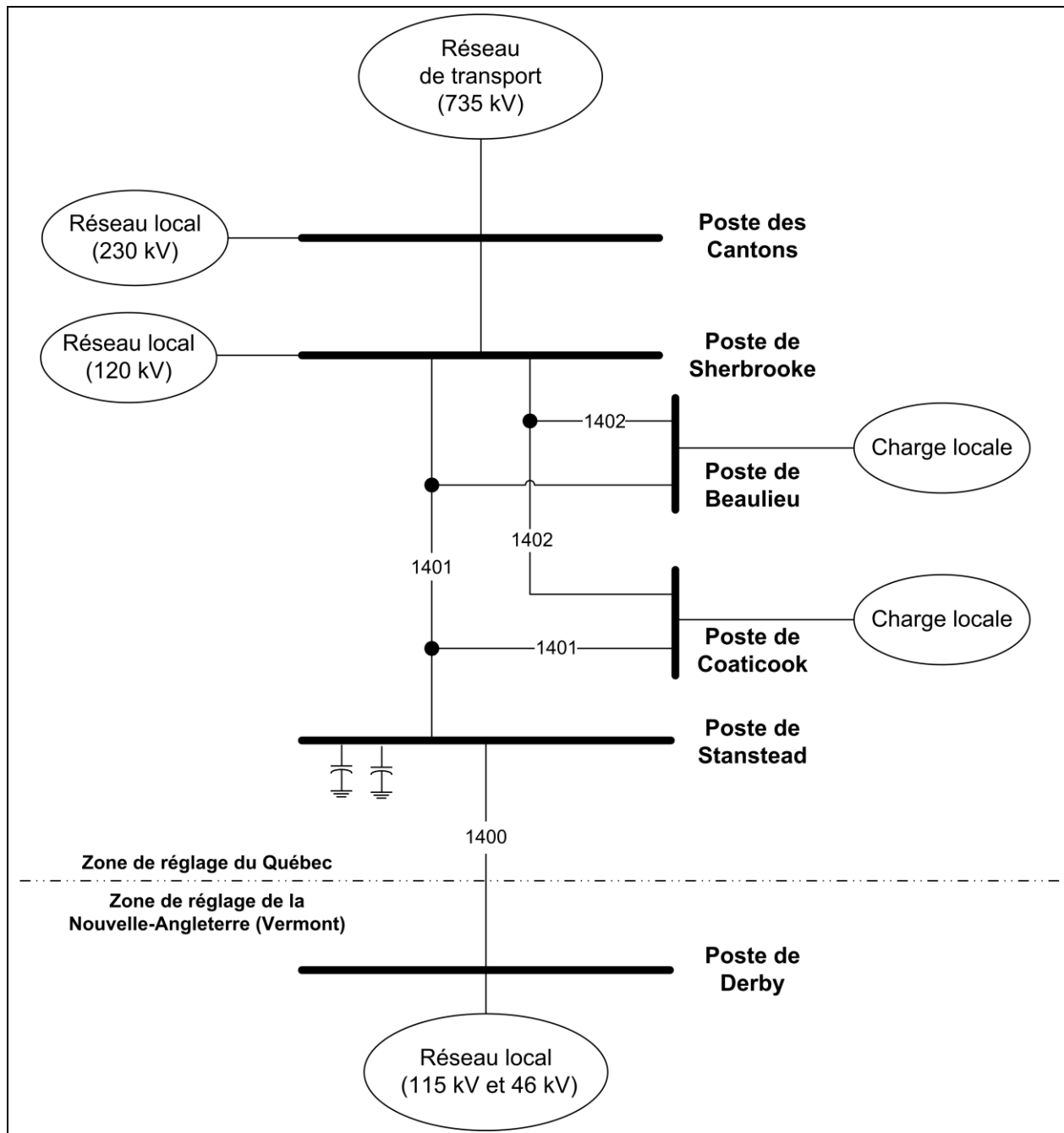


1. Description du point de livraison DER

Le réseau de transport du Québec est relié à celui de la Nouvelle Angleterre par une ligne à 120 kV entre les postes de Stanstead, au Québec, et de Derby, au Vermont (voir la figure 1).

Figure 1 : Point de livraison DER



Le poste de Derby est alimenté par un réseau de transport situé à l'extrême nord du Vermont et majoritairement constitué de postes de charge. Pour réaliser le transfert d'énergie du Québec au Vermont et assurer un service continu, on doit sectionner ce réseau en sous-réseaux.

Le poste de Stanstead est alimenté depuis le poste de Sherbrooke par un réseau d'interconnexion à 120 kV comprenant les postes de Beaulieu et de Coaticook, qui alimentent des charges d'Hydro-Québec.

2. CAPACITÉ DE TRANSFERT

2.1. Capacité totale de transfert

2.1.1. Capacité en condition normale (tous les équipements sont disponibles)

La capacité maximale du point de livraison DER est limitée par la charge maximale des sous-réseaux du Vermont pouvant être transférée au poste de Derby, soit 50 MW.

Les contraintes propres au réseau du Vermont, ainsi que l'absence de dispositif qui permettrait de transférer une charge du Québec au réseau de la Nouvelle-Angleterre font que la capacité de réception au poste de Derby est nulle.

2.1.2. Capacité en condition dégradée (un ou plusieurs équipements sont indisponibles)

L'indisponibilité de batteries de condensateurs au poste de Stanstead influence le soutien de tension, ce qui peut limiter la capacité de transfert au poste de Derby. Si deux batteries de condensateurs sont indisponibles et que la charge du poste est élevée, la TTC peut être de seulement 35 MW.

L'indisponibilité de la ligne 1402 nécessite un transfert de la charge des postes de Beaulieu et de Coaticook à la ligne 1401. Dans un tel cas, et si la charge de ces postes et du poste de Stanstead est élevée, la TTC du point de livraison peut être limitée à 35 MW.

2.2. Marge de fiabilité de transport

La marge de fiabilité de transport (TRM) quantifie l'incertitude du Transporteur quant à la possibilité d'offrir la capacité de transfert anticipée. La TRM associée à l'exploitation du réseau du Transporteur est habituellement nulle.

2.3. Contraintes du réseau voisin

Les TTC établies par le Transporteur ne tiennent pas compte des conditions d'exploitation du réseau voisin.

La capacité de réception du réseau voisin est limitée par l'importance de la charge du Vermont qui peut être transférée au réseau du Québec.

3. PARTICULARITÉS COMMERCIALES

Le système OASIS de la Nouvelle-Angleterre ne gère pas cette interconnexion.