

**Réponses du Transporteur
à la demande de renseignements numéro 1
de la Régie de l'énergie
(la « Régie »)**

1 **DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE À**
2 **LA DEMANDE D'AUTORISATION DU BUDGET DES INVESTISSEMENTS 2013 POUR LES**
3 **PROJETS DONT LE COÛT INDIVIDUEL EST INFÉRIEUR À 25 MILLIONS DE DOLLARS**

4 **INVESTISSEMENTS EN MAINTIEN ET AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DU SERVICE**

- 5 **1. Références :** (i) Pièce B-0004, page 21, tableau 14;
6 (ii) Pièce B-0004, page 23.

7 **Préambule :**

8 (i) Le Transporteur indique que le budget des investissements 2013 correspondant à
9 l'élément déclencheur *Recherche et développement* est de 7 M\$.

10 (ii) Le Transporteur donne les exemples du projet Hypersim et du robot LineScout comme
11 principaux projets de recherche et développement reliés à l'innovation et au soutien
12 technique visant à assurer le développement optimal du réseau.

13 **Demandes :**

14 **1.1** Veuillez décrire brièvement le projet Hypersim et celui relatif au robot LineScout,
15 en précisant leurs budgets d'investissement 2013 respectifs.

16 **R1.1**

17 **HYPERSIM est un simulateur numérique qui permet d'augmenter la**
18 **capacité de simulation détaillée du réseau de transport pour en optimiser**
19 **l'exploitation et mieux concevoir son développement. Ce simulateur en**
20 **temps réel, déjà utilisé par le Transporteur, permet de réaliser des études**
21 **de réseaux qui sont requises pour la mise en service des nouveaux**
22 **systèmes de commande ou pour la réfection des systèmes des**
23 **interconnexions à courant continu. Le Transporteur prévoit en 2013 l'ajout**
24 **de fonctionnalités pour la refonte de l'interface usager, l'intégration des**
25 **technologies de simulation de l'électronique de puissance, l'augmentation**
26 **de la capacité de simulation pour le réseau à courant alternatif et l'ajout de**
27 **compensateurs statiques. Le budget d'investissements prévu en 2013 est**
28 **de l'ordre de 2 M\$.**

29 **Le robot LineScout, déjà utilisé par le Transporteur, vise l'évaluation de**
30 **l'état des équipements de lignes de transport ainsi que le développement**
31 **de nouveaux outils et méthodes de travail sous tension. La version 3 de**
32 **LineScout aidera à déterminer la durée de vie utile restante des lignes. Le**
33 **Transporteur prévoit en 2013 le développement de nouvelles fonctions de**
34 **téléopération avancées ainsi que l'implantation de nouveaux modules**
35 **d'application et de nouveaux capteurs. Le budget d'investissement prévu**
36 **en 2013 est de l'ordre de 1 M\$.**

37 **Par ailleurs, le Transporteur compte investir 4 M\$ pour divers projets de**
38 **recherche et développement liés aux domaines de la climatologie, de**
39 **l'optimisation du comportement du réseau et de la fiabilité des**
40 **équipements.**

1 **1.2** Veuillez préciser si chacun des deux projets cités à la question précédente est déjà
2 en application dans les opérations du Transporteur. Dans l'affirmative, veuillez décrire
3 les activités prévues en *Recherche et développement* pour ces deux projets dans la
4 prévision du budget d'investissements 2013.

5 **R1.2**

6 **Voir la réponse à la question 1.1.**

7 **INVESTISSEMENTS EN RESPECT DES EXIGENCES**

8
9 **2. Référence :** Pièce B-0004, page 24, tableaux 16 et 17.

10

11 **Préambule :**

12 Le Transporteur indique en référence que le budget des investissements 2013 pour la source
13 d'exigences *Normes et encadrements internes* est de 17 M\$. Il précise qu'il prévoit les deux
14 types d'interventions suivants requis par cette source d'exigences :

- 15 • Ajout de bassins de récupération d'huile, en application de la politique
16 *Notre environnement* d'Hydro-Québec;
- 17 • Installation de mise à la terre (MALT) antivol pour diminuer les vols de cuivre
18 et assurer la sécurité du personnel et du public.

19 **Demande :**

20 **2.1** Veuillez fournir la répartition du budget total de 17 M\$ prévus pour les investissements
21 requis par la source d'exigences *Normes et encadrements internes*, entre les deux types
22 d'interventions décrits.

23 **R2.1**

24 **Le Transporteur prévoit en 2013 notamment un montant de 9 M\$ pour**
25 **l'ajout d'équipement pour la gestion des déversements accidentels**
26 **(bassins de récupération d'huile et séparateurs) et un montant d'un peu**
27 **plus de 6 M\$ pour l'installation de mises à la terre (MALT) antivol.**

28 **3. Références :** (i) Pièce B-0004, page 24, tableaux 16 et 17;
29 (ii) Dossier R-3778-2011, pièce B-0004, page 45.

30 **Préambule :**

31 (i) Le Transporteur indique que le budget des investissements 2013 pour la source
32 d'exigences *Exigences de la North American Electric Reliability Corporation (NERC)* est de
33 10 M\$. Il précise qu'il s'agit de poursuivre les travaux pour se conformer aux normes de
34 fiabilité CIP-002 à CIP-009 concernant la cybersécurité pour le centre de téléconduite du
35 réseau, les centres d'exploitation et les installations.

1 (ii) Le Transporteur indique que le budget des investissements 2012 pour la source
2 d'exigences *Exigences de la NERC* est de 4 M\$ pour la sécurisation cybernétique des centres
3 de téléconduite. Il précise qu'il doit se conformer aux nouvelles exigences adoptées par la
4 NERC concernant la cybersécurité (CIP-002 à CIP-009).

5 **Demandes :**

6 **3.1** Veuillez justifier la variation de 4 M\$ à 10 M\$ observée pour le budget des
7 investissements de 2012 à 2013 pour la source d'exigences *Exigences de la NERC*.

8 **R3.1**

9 **Le montant de 10 M\$ demandé pour les projets liés aux exigences de la**
10 **NERC (North American Electric Reliability Corporation) comprend d'une**
11 **part des investissements liés aux normes de fiabilité de la catégorie CIP**
12 **(protection des infrastructures critiques) de l'ordre de 8 M\$ et d'autre part**
13 **des investissements liés aux normes de fiabilité de la catégorie PRC**
14 **(réglages et protections) de l'ordre de 2 M\$.**

15 **Ces investissements prévoient notamment l'ajout de liens de**
16 **télécommunications entre le centre de conduite du réseau et des postes**
17 **ciblés, la mise à niveau d'installations pour respecter les délais de**
18 **télédélestage et certains éléments notés à la suite des audits de**
19 **conformité de la NERC.**

20 **3.2** Veuillez fournir, sous forme d'un tableau, le montant total des budgets autorisés pour
21 les investissements relatifs aux *Exigences de la NERC* (CIP-002 à CIP-009) depuis
22 2005, en précisant le montant correspondant à chacune de ces années.

23 **R3.2**

24 **Tableau R-3.2**

25 **Investissements autorisés relatifs aux exigences de la NERC**
26 **(CIP-002 à CIP-009)**

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
s. o.	s. o.	4,0	s. o.	2,6	7,0	3,7	4,0

27 **Le Transporteur rappelle que la NERC a adopté les exigences concernant**
28 **la protection des infrastructures critiques (normes de fiabilité CIP-002 à**
29 **CIP-009) le 2 mai 2006.**

30 **INVESTISSEMENTS EN CROISSANCE DES BESOINS DE LA CLIENTÈLE**

- 31 **4. Références :** (i) Pièce B-0004, pages 25 et 26;
32 (ii) Pièce B-0004, page 38, annexe 2, tableau A2-1;
33 (iii) Dossier R-3777-2011, pièce B-0120, page 11.

1 **Préambule :**

2 (i) Le Transporteur précise ce qui suit dans la section relative à l'alimentation de la charge
3 locale :

4 « Les interventions planifiées en 2013 consistent pour l'essentiel à ajouter
5 des transformateurs de puissance, notamment dans les postes Berthier, Dubuc, Lévis,
6 Glenwood, Jules-A-Brillant, Marcotte et Ste-Émélie pour soulager les dépassements
7 de capacité de ces postes et des postes avoisinant, pour un montant de 42 M\$,
8 et à raccorder de grands clients industriels, pour un montant de 11 M\$. »

9 (ii) Le Transporteur indique en référence les prévisions de dépassement de capacité
10 dans différents postes satellites de 2013 à 2016 ainsi que les actions prévues.

11 **Demandses :**

12 **4.1** Veuillez fournir pour le poste Lévis les informations présentées au tableau A2-1 pour
13 d'autres postes.

14 **R4.1**

15 **Il s'agit d'un poste à 230-25 kV situé dans le territoire Nord-Est. Le**
16 **Transporteur ajoutera un 3^e transformateur 230-25 kV en 2013 au poste**
17 **Lévis afin de combler les écarts de capacités dans le sous-réseau**
18 **Chaudière-Appalaches.**

19 **4.2** Veuillez distinguer, en MW, les nouveaux besoins liés à l'alimentation de la charge
20 locale justifiant les interventions en 2013 dans différents postes (référence (i)), afin de
21 soulager les dépassements de capacité, ainsi que les interventions en 2013 afin de
22 raccorder de grands clients industriels.

23 **R4.2**

24 **Le Transporteur souligne qu'il détermine l'enveloppe budgétaire requise**
25 **annuellement pour combler les besoins de la charge locale d'une part en**
26 **fonction des prévisions de dépassement de capacités dans les postes**
27 **satellites, et d'autre part en fonction des demandes de raccordement de**
28 **grands clients. Il s'agit d'analyses et de démarches distinctes.**

29 **En ce qui a trait aux prévisions de dépassement de capacités dans les**
30 **postes satellites, les prévisions de charge sont fournies en MVA par le**
31 **Distributeur. Le Transporteur détermine, après analyses effectuées dans**
32 **une zone ou un sous-réseau (ou les deux), les meilleures solutions pour**
33 **comblent les écarts de capacité limite de transformation (CLT). Les**
34 **solutions sont, dans tous les cas, entérinées par le Distributeur. Il peut**
35 **s'agir de solutions visant la construction de nouvelles installations dans**
36 **une zone donnée ou d'additions de transformations temporaires**
37 **ou permanentes.**

38 **Le tableau R4.2 présente l'évolution des CLT des postes satellites en MVA,**
39 **qui justifie les interventions prévues en 2013 et sont de l'ordre de**
40 **914 MVA.**

1

Tableau R4.2

Poste et tensions (kV)	Territoire	2013	2014	2015	2016	Actions	Évolution de la CLT
Berthier 120-25 kV	Sud-Ouest		X			Ajout 3e transformateur au poste Berthier 230-25 kV en 2014	CLT passe de 62 MVA à 128 MVA
Central 120-25 kV	Sud-Ouest			X		Ajout 3e transformateur au poste Central 120-25 kV en 2015	CLT passe de 64 MVA à 128 MVA
Glenwood 120-25 kV	Sud-Ouest		X			Ajout 4e transformateur au poste Glenwood en 2014	CLT passe de 129 MVA à 193 MVA
Limbour 120-25 kV	Sud-Ouest			X		Ajout 3e transformateur au poste Limbour 120-25 kV en 2015	CLT passe de 65 MVA à 129 MVA
Marcotte 120-25 kV	Sud-Ouest		X			Remplacement de deux transformateurs au poste Marcotte en 2014	CLT passe de 155 MVA à 193 MVA
Plouffe	Sud-Ouest			X		Ajout 6e transformateur au poste Plouffe 120-25 kV en 2016	À l'étude - CLT en évolution
Saint-Lin 120-25 kV	Sud-Ouest			X		Ajout 4e transformateur au poste St-Lin en 2015	CLT passe de 129 MVA à 193 MVA
Saint-Louis 120-25 kV	Sud-Ouest				X	Ajout de deux transformateurs 120-25 kV au poste St-Louis en 2016	CLT passe de 28 MVA à 65 MVA
Saint-Sauveur 120-25 kV	Sud-Ouest				X	Ajout 4e transformateur au poste Saint-Sauveur 120-25 kV en 2016. Soulage également Doc. Grignon	À l'étude - CLT en évolution
Sainte-Émélie 120-25 kV	Sud-Ouest			X		Ajout 3e transformateur au poste Ste-Émélie 120-25 kV en 2014	CLT passe de 63 MVA à 126 MVA
Val Tétreau 120-25 kV	Sud-Ouest			X		Ajout 3e transformateur au poste Val Tétreau 120-25 kV en 2015	CLT passe de 129 MVA à 193 MVA

2

Poste	Territoire	2013	2014	2015	2016	Actions	Évolution de la CLT
Beauport 315-25 kV	Nord-Est			X		Ajout 3e transformateur au poste Limoilou 230-25 kV en 2015 et transfert de charge	CLT passe de 91 MVA à 172 MVA
Jules-A-Brillant 230-25 kV	Nord-Est			X		Ajout d'un 3e transformateur au poste Jules-A-Brillant en 2015	CLT passe de 92 MVA à 182 MVA
Lévis 230/25 kV	Nord-Est	X				Ajout d'un 3e transformateur au poste Lévis en 2013	CLT passe de 193 MVA à 386 MVA

1 En ce qui a trait au raccordement de grands clients industriels du
2 Distributeur, il s'agit d'analyses spécifiques. Le Distributeur soumet la
3 demande de raccordement pour l'addition de nouvelles charges et l'étude
4 réalisée par le Transporteur se fait en fonction des *Tarifs et conditions des*
5 *services de transport d'Hydro-Québec*. Dans la présente demande, le
6 nombre de MW à raccorder se situe à près de 250 MW au total. Ces
7 raccordements seront réalisés par l'addition de lignes.

8 Dans les deux cas, il s'agit d'informations disponibles au moment de la
9 réalisation des études. Ces informations peuvent évoluer d'une part en
10 fonction de l'actualisation des prévisions de dépassement de capacités du
11 Distributeur, et d'autre part en fonction de la mise à jour des besoins du
12 client du Distributeur.

- 13 **5. Références :** (i) Pièce B-0004, page 7;
14 (ii) Pièce B-0004, tableau 19, page 25;
15 (iii) Dossier R-3778-2011, pièce B-0004, page 48.

16 **Préambule :**

17 (i) « *En Croissance des besoins de la clientèle, le montant de 68 M\$ demandé pour 2013*
18 *est nécessaire afin de faire face aux besoins d'alimentation de la charge locale.*
19 *Dans une moindre mesure, des investissements serviront également à la réalisation de*
20 *projets d'intégration de puissance pour répondre aux demandes des clients du*
21 *Transporteur.* » [nous soulignons]

22 (ii) Le Transporteur ventile les investissements de 68 M\$ entre l'alimentation de la charge
23 locale (53 M\$) et l'intégration de puissance (15 M\$).

24 (iii) Le Transporteur mentionne que des coûts d'intégration de puissance de 20 M\$ sont dus
25 au programme d'achat d'électricité du Distributeur (PAE 2009-01).

26 **Demandes :**

27 **5.1** Veuillez préciser les projets qui se rapportent à la réalisation des projets d'intégration
28 de puissance (référence (ii)).

29 **R5.1**

30 **Les projets liés à l'intégration de puissance, évalués au montant de 15 M\$**
31 **pour l'année 2013, se détaillent ainsi :**

- 32 ▪ **La poursuite du programme d'achat d'électricité du Distributeur**
33 **(PAE 2009-01) au montant de l'ordre de 8 M\$. Ces travaux**
34 **concernent notamment les centrales suivantes : courbe du Sault**
35 **(Sheldrake), Saint-Gabriel, Hydro-Canyon Saint-Joachim, 11^e chute**
36 **rivière Mistassini et Val-Jalbert ;**
- 37 ▪ **La poursuite du projet pour l'intégration de puissance additionnelle**
38 **de la centrale Beauharnois au montant de l'ordre de 3 M\$;**

- 1 ▪ **La numérisation de liaisons hertziennes au montant de l'ordre de**
2 **4 M\$ qui sera plutôt reclassé dans les catégories Maintien des actifs**
3 **et Maintien et amélioration de la qualité de service.**

4 **5.2** Veuillez indiquer si les coûts prévus de 15 M\$ à la référence (ii) réfèrent au programme
5 mentionné à la référence (iii). Dans la négative, veuillez identifier les interventions
6 prévues.

7 **R5.2**
8 **Voir la réponse à la question 5.1.**

9 **SUIVI DES INTERVENTIONS EN FONCTION DU RISQUE 2011 ET 2012**

- 10 **6. Références :** (i) Décision D-2012-012, R-3778-2011, page 27;
11 (ii) Pièce B-0004, page 26.

12 **Préambule :**

13 (i) « *Le budget d'investissements en Maintien des actifs de transport découle*
14 *essentiellement de l'application de la Stratégie. À ce titre, il est requis de suivre*
15 *annuellement son application et ses résultats à chaque demande d'autorisation du budget*
16 *d'investissements annuel.* »

17 (ii) « *Le Transporteur présente le suivi des interventions faites sur son réseau de transport*
18 *en fonction du risque pour 2011 et 2012. Ce suivi est réalisé pour les équipements qui ont*
19 *été évalués et classés dans une grille d'analyse du risque pour cibler les équipements à*
20 *risque élevé, fort et moyen, et ce pour les équipements d'appareillage (électrique et*
21 *mécanique) et les équipements d'automatismes.* » [Nous soulignons]

22 **Demande :**

- 23 **6.1** Veuillez fournir les grilles d'analyses de risques mentionnées à la référence (ii).

1 **R6.1**

Tableau R6.1-1
Grille d'analyse du risque des équipements d'appareillage
(électrique et mécanique) et des ouvrages civils (janvier 2012)

Nombre d'équipements par niveau de risque											v7.76 (2012-02-22)	
Nombre de Equip id	Probabilité									Total	Equip. vs Risque	
	Impact	1	2	3	4	5	6	7	8		9	Nb
9	31	46	29	13	65	0	9	31	6	230	Élevé	Élevé
8	927	1 152	511	522	400	135	260	61	29	3 997		
7	1 851	2 402	1 799	1 273	1 395	557	697	201	310	10 485	Fort	Fort
6	2 463	4 462	2 598	1 492	1 103	762	432	289	338	13 939	4 424	3,5%
5	5 250	8 443	3 821	3 263	2 021	1 845	1 793	373	677	27 486	Moyen	Moyen
4	7 177	10 781	4 288	3 928	1 834	1 078	671	313	866	30 936	24 278	19,4%
3	5 691	7 447	2 587	1 524	1 237	664	549	335	811	20 845	Faible	Faible
2	3 974	6 235	824	403	638	347	134	124	342	13 021	96 195	76,7%
1	2 606	1 418	112	73	39	53	33	32	38	4 404	Équip. à risque	Équip. à risque
Total	29 970	42 386	16 569	12 491	8 732	5 441	4 578	1 759	3 417	125 343	29 148	23,3%
										Taux de risque : 7,0		

2

Tableau R-6.1-2
Grille d'analyse du risque des équipements d'automatismes (janvier 2012)

Nombre d'équipements par niveau de risque											v7.76 (2012-02-22)	
Nombre de Equip id	Probabilité									Total	Equip. vs Risque	
	Impact	1	2	3	4	5	6	7	8		9	Nb
9	2	0	0	1	0	0	0	0	0	3	Élevé	Élevé
8	194	0	2	187	554	4	20	0	0	961		
7	1 842	10	35	2 205	1 953	98	36	1	0	6 180	Fort	Fort
6	4 965	13	80	4 459	1 806	582	242	12	0	12 159	977	2,5%
5	2 455	0	510	3 742	1 168	554	45	10	0	8 484	Moyen	Moyen
4	1 480	1	1 819	2 353	544	253	1	50	0	6 501	17 636	44,7%
3	1 043	0	1 771	1 364	191	163	0	49	0	4 581	Faible	Faible
2	309	0	170	77	0	32	0	6	0	594	20 854	52,8%
1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	4	Équip. à risque	Équip. à risque
Total	12 294	24	4 387	14 388	6 216	1 686	344	128	0	39 467	18 613	47,2%
										Taux de risque : 12,7		

3

Tableau R-6.1-3
Grille d'analyse du risque des composants des lignes aériennes (janvier 2012)

Nombre de Équip id	Probabilité	Nombre d'équipements par niveau de risque								Total	Équip. vs risque		
		1	2	3	4	5	6	7	8		9	Nb	%
Impact		1	2	3	4	5	6	7	8	9	Total		
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
8	199	584	1 002	1 117	111	67	57	0	0	0	3 137	Élevé	Élevé
7	821	7 405	11 834	9 365	2 561	1 510	595	213	10	0	34 314	10	0,0%
6	8 595	29 976	30 838	23 519	10 553	6 908	3 153	1 010	487	0	115 039	Fort	Fort
5	15 701	56 650	47 725	33 675	22 292	15 713	5 332	1 962	219	0	199 269	9 384	1,6%
4	15 214	46 315	38 236	27 863	24 337	11 853	4 271	1 287	201	0	169 577	Moyen	Moyen
3	4 949	15 226	16 866	10 514	7 814	4 893	2 021	269	54	0	62 606	188 164	31,7%
2	307	2 296	3 236	1 738	1 047	510	460	59	0	0	9 653	Faible	Faible
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	396 037	66,7%
Total	45 786	158 452	149 737	107 791	68 715	41 454	15 889	4 800	971	0	593 595	Équip. à risque	Équip. à risque
												197 558	33,3%
												Taux de risque : 8,6	

1

- 2 **7. Références :** (i) Pièce B-0004, figure 3, page 29;
3 (ii) R-3778-2011, pièce B-0004, figure 3, page 52.

4 **Préambule :**

5 Nous notons en comparant les deux figures citées en (i) et (ii) que le taux global de risque
6 a diminué. Le risque en 2010 était approximativement de 8,5 à la référence (ii) alors
7 qu'il apparaît à 8,0 à la référence (i).

8 **Demandes :**

9 **7.1** Veuillez indiquer de quelle manière sont établis les taux de risque décrits au
10 préambule.

11 **R7.1**

12 **Le taux de risque de la figure 3 en référence (i) est établi comme suit :**

13 **Le taux de risque simulé de 2010, reflété par la courbe Simulées (en bleu),**
14 **tient compte des résultats de la simulation de 2010, soit la grille d'analyse**
15 **du risque des équipements d'appareillage (la « grille ») de janvier 2010 et**
16 **les remplacements d'équipements proposés en 2010 selon la simulation**
17 **de 2010.**

18 **Le taux de risque simulé de 2011 tient compte des résultats de la**
19 **simulation de 2011, soit la grille de janvier 2011 et les remplacements**
20 **proposés en 2011 selon la simulation de 2011. Les taux de risque simulés**
21 **de 2012 et après tiennent compte des résultats de la simulation de 2012,**
22 **soit la grille de janvier 2012 et les remplacements proposés en 2012 et**
23 **après selon la simulation de 2012.**

24 **Afin de comparer adéquatement le taux de risque simulé et le taux de**
25 **risque réel pour l'année 2010, le Transporteur utilise non pas la grille de**
26 **janvier 2010 mais la grille de fin décembre 2010. Ainsi, le taux de risque**

1 réel 2010 reflété par la courbe *Réelles* (en rouge) tient compte de la grille
2 de fin décembre 2010. De la même manière, le taux de risque réel 2011
3 tient compte de la grille de fin décembre 2011.

4 Cela permet au Transporteur de mieux suivre l'évolution du taux de risque
5 réel par rapport au taux de risque simulé, ce qui représente une
6 amélioration quant au suivi en référence (ii).

7 Auparavant, le taux de risque de la figure 3 en référence (ii) était établi
8 comme suit :

9 Le taux de risque simulé de 2010, reflété par la courbe *Sim2011 ajusté sur*
10 *2010* (en bleu), était établi en tenant compte des résultats de la simulation
11 de 2011, soit la grille de janvier 2011 et les remplacements d'équipements
12 proposés en 2011 selon la simulation de 2011, et était par la suite ajusté en
13 fonction des équipements d'appareillage en service en janvier 2010.

14 Le taux de risque réel de 2010, reflété par la courbe *Réel évalué en 2011*
15 (en rouge), tenait compte de la grille de janvier 2011, et était par la suite
16 ajusté en fonction des équipements d'appareillage en service en
17 janvier 2010.

18 **7.2** Veuillez expliquer l'écart entre le taux de risque du présent dossier (8,0) et celui du
19 dossier précédent (8,5) pour l'année 2010.

20 **R7.2**

21 L'écart entre le taux de risque du présent dossier (8,0) et celui du dossier
22 précédent (8,5) pour l'année 2010 s'explique par l'amélioration de la
23 méthode pour établir le taux de risque simulé. Le Transporteur pourra
24 dorénavant mieux suivre les taux de risque simulé et réel des années 2010
25 et 2011, et par la suite des années subséquentes.

26 **IMPACT TARIFAIRE DES INVESTISSEMENTS**

27 **8. Référence :** Pièce B-0004, pages 30-31, tableaux 20 et 21.

28 **Préambule :**

29 Le Transporteur présente les investissements GRA ainsi que les investissements NGPRA.

30 **Demande :**

31 **8.1** Veuillez expliquer la mise en service négative projetée à -319 M\$ pour 2020, au
32 tableau 21.

33 **R8.1**

34 La mise en service négative projetée pour l'année 2020 s'explique par des
35 contributions à recevoir supérieures aux mises en service projetées des
36 investissements générant des revenus additionnels.

- 1 **9. Références :** (i) Pièce B-0004, page 31, tableau 21;
 2 (ii) Dossier R-3778-2011, pièce B-0004, page 54, tableau 27;
 3 (iii) Dossier R-3739-2010, pièce B-0004, page 67, tableau 28.

4 **Préambule :**

- 5 (i) Le tableau ci-dessous présente l'impact tarifaire des investissements générant des
 6 revenus additionnels.

(en MW)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
R-3739-2010	4968	4764	4768	4614	5286	5813	5813	5813	5813	5813		
R-3778-2011		5034	5034	5034	5139	6299	6299	6299	6299	6299	6299	
R-3817-2012			4722	4722	4722	4828	5988	5988	5988	5988	5988	5988

Écart de prévision

R-3778 vs R-3817 -312 -312 -417 -1471 -311 -311 -311 -311 -311

Écart de prévision

R-3739 vs R-3778 486

8 **Demandes :**

- 9 **9.1** La Régie constate que les besoins de transport point à point projetés au présent dossier
 10 est identique pour la période 2013-2015, soit à un niveau de 4722 MW, pour plafonner
 11 à un niveau projeté à 5988 MW à partir de l'année 2017 jusqu'à l'année 2023. Veuillez
 12 expliquer cette évolution à la hausse, et s'il y a lieu, indiquer à quels projets le
 13 Transporteur associe cette croissance de 1265 MW.

14 **R9.1**

15 **La prévision d'augmentation des besoins de transport pour le service de**
 16 **transport de point à point à long terme tient compte de la demande de**
 17 **service de transport de l'ordre de 1 200 MW majorée des pertes de**
 18 **transport visant un nouveau point d'interconnexion vers la Nouvelle-**
 19 **Angleterre.**

- 20 **9.2** À la référence (ii), la prévision des besoins de transport s'est située à plus de 5000 MW
 21 par année au cours de la période 2013-2015. Par rapport aux besoins projetés au présent
 22 dossier, la Régie constate une baisse des besoins de transport point à point de plus de
 23 300 MW par année, soit plus de 1000 MW sur la période 2013-2015, alors que les
 24 besoins de la charge locale suivent de près les prévisions du dossier R-3778. Veuillez
 25 présenter les raisons ayant entraîné la baisse de la prévision des besoins de transport
 26 point à point.

27 **R9.2**

28 **La prévision des besoins de transport présentée à la référence (ii)**
 29 **concernait le renouvellement anticipé d'une convention de service de**
 30 **transport annuelle ferme pour livraison au Nouveau-Brunswick. Cette**

1 convention n'ayant pas été renouvelée, il y a une diminution de plus de
2 300 MW de la prévision des besoins du service de transport de point à
3 point à long terme.

4 **9.3** Pour les projets qui ont été prévus en 2010 et 2011, qui seront mis en service en 2016,
5 veuillez expliquer l'augmentation des ajouts planifiés en 2011 pour 2016, de 486 MW.

6 **R9.3**

7 **La Régie demande des explications en ce qui a trait aux valeurs des**
8 **prévisions des besoins de transport présentées dans les dossiers**
9 **R-3778-2011 et R-3739-2010. Ces valeurs, bien que ne faisant pas partie de**
10 **la preuve au présent dossier, ont également été présentées dans les**
11 **dossiers R-3777-2011 et R-3738-2010 à la pièce HQT-9, Document 1.**

12 **La prévision des besoins de transport peut évoluer d'une année à l'autre,**
13 **selon les plus récentes informations disponibles à cet égard.**

14 **Ainsi, à titre informatif, la prévision pour l'année 2016 dans le dossier**
15 **R-3778-2011, par rapport à celle du dossier R-3739-2010, intégrait une**
16 **prévision actualisée des besoins de transport tout en anticipant le**
17 **renouvellement de certaines conventions de service (compte tenu**
18 **notamment des conclusions de la Régie à l'effet qu'un client existant peut**
19 **continuer d'utiliser le service de transport de point à point à long terme sur**
20 **le réseau du Transporteur).**

21 **9.4** Veuillez expliquer la non-concrétisation des ajouts en MW planifiés et expliquer l'écart
22 de plus de 1400 MW entre les prévisions pour 2016 au dossier R-3778 et ceux au
23 présent dossier.

24 **R9.4**

25 **L'évolution de la prévision des besoins de transport découle des**
26 **explications fournies en réponse à la question 9.1, puisque l'entrée en**
27 **vigueur de la convention anticipée est maintenant prévue à la fin de**
28 **l'année 2016 au lieu de la fin de l'année 2015, ainsi qu'en réponse à la**
29 **question 9.2.**