

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 3 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE)
RELATIVE QUANT À LA DEMANDE DU TRANSPORTEUR ET DU DISTRIBUTEUR
RELATIVE AU POSTE DE BAIE-SAINT-PAUL**

- 1. Références :** (i) Pièce B-0014, p. 5 et 6, R3.1;
(ii) Dossier R-3742-2010 phase 1, pièce B-0005, annexe 9, p. 8.

Préambule :

(i) Le Transporteur mentionne différents éléments ou contraintes ayant pour effet d'accroître le coût de la ligne à 315 kV envisagée pour l'alimentation du nouveau poste de Baie-Saint-Paul à 315-25 kV. Ce coût est évalué à 5,29 M\$, pour une longueur de 400 m.

(ii) La ligne de raccordement du parc éolien Seigneurie de Beaupré 2/3, qui consiste en une ligne biterne à 315 kV de 3,6 km, a été évaluée à 10,2 M\$ (en dollars de réalisation), en fonction d'une mise en service prévue en 2013, pour un coût unitaire moyen de 2,8 M\$/km.

Demandes :

- 1.1 Veuillez fournir, sous pli confidentiel s'il y a lieu, le schéma de raccordement détaillé du nouveau poste de Baie-Saint-Paul aux circuits 3188 et 3209 en illustrant, entre autres, les travaux à réaliser sur le réseau existant à 315 kV mentionnés à la référence (i).
- 1.2 Veuillez quantifier les montants additionnels imputables à chacun des éléments ou contraintes mentionnés à la référence (i) et identifiés comme ayant contribué au coût plus élevé de la ligne d'alimentation à 315 kV du nouveau poste de Baie-Saint-Paul à 315-25 kV.
- 1.3 Veuillez comparer le coût de la nouvelle ligne à 315 kV proposée pour le poste de Baie-Saint-Paul à celui du projet de ligne d'alimentation à 315 kV du parc éolien Seigneurie de Beaupré 2/3, mentionné à la référence (ii). Veuillez expliquer les écarts de façon à illustrer la cohérence entre ces coûts.

- 2. Références :** (i) Pièce B-0006, p. 9;
(ii) Pièce B-0014, p.6, R3.2.

Préambule :

(i) Dans la section relative à la justification du Projet, le Transporteur mentionne :

« De plus, le Transporteur précise qu'il n'est plus possible d'augmenter la capacité des installations actuelles. En raison de leur configuration et leur superficie, les postes de

Baie-Saint-Paul actuel et de Saint-Hilarion ne peuvent être modifiés sans nécessiter leur reconstruction. » [nous soulignons]

(ii) Il est mentionné :

« La municipalité de Baie-Saint-Paul ainsi que les environs sont alimentés par les postes de Baie-Saint-Paul à 69-25 kV et de Saint-Hilarion à 69-25 kV qui ont atteint leur capacité maximale et dont celle-ci peut être augmentée. » [nous soulignons]

Demande :

2.1 Veuillez concilier les énoncés des références (i) et (ii).

- 3. Références :**
- (i) Pièce B-0006, p. 9;
 - (ii) Pièce B-0007, Annexe 4, p.3;
 - (iii) Pièce B-0007, Annexe 4, p. 11 et 12;
 - (iv) Pièce B-0014, p.6, R3.2.

Préambule :

(i) Dans la section relative à la justification du Projet, le Transporteur mentionne ce qui suit à l'égard des postes à 69-25 kV de Baie-Saint-Paul et de Saint-Hilarion actuels:

« De plus, le Transporteur précise qu'il n'est plus possible d'augmenter la capacité des installations actuelles. En raison de leur configuration et leur superficie, les postes de Baie-Saint-Paul actuel et de Saint-Hilarion ne peuvent être modifiés sans nécessiter leur reconstruction. » [nous soulignons]

(ii) Le tableau des coûts associés au projet du nouveau poste de Baie-Saint-Paul et à ses travaux connexes montre une répartition à peu près égale des montants associés au nouveau poste et au démantèlement des lignes 771 et 763 dans les catégories « croissance des besoins de la clientèle » et « maintien des actifs ».

D'autre part, le coût de la nouvelle ligne biterne à 315 kV est inscrit entièrement dans la catégorie « croissance des besoins de la clientèle ».

(iii) Les coûts annuels associés au nouveau poste de Baie-Saint-Paul ne sont pas entièrement répartis à parts égales entre les catégories « croissance des besoins de la clientèle » et « maintien des actifs ». L'écart est principalement attribuable à l'élément « approvisionnement », à l'année 2016.

(iv) Il est mentionné, pour le volet poste :

« Depuis plusieurs années, on observe une augmentation constante de la charge de la MRC de Charlevoix qui couvre la zone ouest de la région de Charlevoix. La municipalité de Baie-Saint-Paul ainsi que les environs sont alimentés par les postes de Baie-Saint-Paul à 69-25 kV et de Saint-Hilarion à 69-25 kV qui ont atteint leur capacité maximale et dont celle-ci peut être augmentée. Par ailleurs, ces postes étant vieillissants, des travaux importants seraient à prévoir à court terme (0 à 10 ans) pour maintenir ces installations. Pour résoudre cette double problématique, le rapport d'étude de plan d'évolution du réseau de transport régional de la région de Charlevoix (« Le Rapport ») recommande la construction d'un nouveau poste à 315-25 kV. Compte tenu des besoins à rencontrer tant en croissance qu'en maintien des actifs, les coûts de la construction du poste ont été répartis à parts égales entre ces deux catégories. »

Il est mentionné, pour le volet ligne :

« Les postes de Baie-St-Paul 69-25 kV et de St-Hilarion 69-25 kV sont alimentés par deux lignes à 69 kV (763 et 771). La capacité maximale de ces lignes est atteinte. Tenant compte de ce qui précède, les coûts de construction de la nouvelle ligne à 315 kV et des télécommunications, nécessaires au nouveau poste, ont été classés dans la catégorie « croissance des besoins de la clientèle ». Pour tenir compte du fait que certains travaux de pérennité seront évités par le démantèlement de la majeure partie de la ligne 763 et de la ligne 771 dans un contexte de croissance de la demande, les coûts de ces démantèlements ont été répartis comme suit : coût de démantèlement de la ligne 763 dans la catégorie « maintien des actifs » et coût de démantèlement de la ligne 771 dans la catégorie « croissance des besoins de la clientèle ». [nous soulignons]

Demandes :

- 3.1 Selon la référence (iii), l'élément « approvisionnement » montre un écart supérieur de 325 k\$ en faveur de la catégorie « croissance des besoins de la clientèle » par rapport à la catégorie « maintien des actifs », pour l'année 2016. Veuillez expliquer pourquoi les montants relatifs à cet élément n'ont pas été répartis également entre les deux catégories d'investissements, à l'instar des autres éléments.
- 3.2 Selon les termes soulignés aux références (i) et (iv), les problématiques à résoudre associées à la capacité des postes et des lignes du réseau à 69 kV sont les mêmes. Par contre, selon la référence (ii), le traitement appliqué aux coûts de la nouvelle ligne à 315 kV est différent de celui appliqué à ceux du nouveau poste à 315-25 kV quant à leur inscription dans une seule catégorie d'investissement, plutôt que deux.
 - 3.2.1 Veuillez fournir et expliquer les bases de calcul (accroissement de la CLT totale, coût évité de maintien des équipements, ou autres...) à l'origine du partage des coûts du nouveau poste entre les catégories d'investissement « croissance des besoins de la clientèle » et « maintien des actifs ».
 - 3.2.2 Veuillez expliquer pourquoi le Transporteur a traité les coûts de la nouvelle ligne à 315 kV de manière différente en ne les répartissant pas entre les catégories

« croissance des besoins de la clientèle » et « maintien des actifs » dans les mêmes proportions que ceux du nouveau poste à 315-25 kV.

- 3.3 À la référence (iv), le Transporteur explique que les coûts de démantèlement des circuits 763 et 771 ont été répartis entre les catégories « maintien des actifs » et « croissance de besoins de la clientèle » pour tenir compte du fait que certains travaux de pérennité seront évités par le démantèlement de ces lignes dans un contexte de croissance de la demande. Il mentionne par la suite que le coût de démantèlement de la ligne 763 est inscrit dans la catégorie « maintien des actifs » alors que le coût de démantèlement de la ligne 771 est inscrit dans la catégorie « croissance des besoins de la clientèle ».

3.3.1. Veuillez expliquer la raison de cette répartition particulière.

3.3.2. Veuillez indiquer si une répartition égale entre les deux catégories d'investissement du coût total de démantèlement de ces lignes a été envisagée. Veuillez commenter.