

Version caviardée

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

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) À
HYDRO-QUÉBEC DANS SES ACTIVITÉS DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ,
RELATIVE AU REMPLACEMENT D'INDUCTANCES SHUNT À 735 kV
AU POSTE DES MONTAGNAIS**

- 1. Références :** (i) Pièce [B-0002](#), p. 5;
(ii) Pièce [B-0002](#), p. 6;
(iii) Pièce [B-0004](#), p. 6.

Préambule :

(i) L'affirmation solennelle présentée à l'appui de la demande d'autorisation est celle de monsieur Patrick Bujold, chef Planification des réseaux régionaux. Cette affirmation solennelle mentionne que le dossier relatif au poste des Montagnais a été préparé en partie sous la supervision et le contrôle de monsieur Bujold.

(ii) L'affirmation solennelle présentée à l'appui de la demande de confidentialité du schéma unifilaire est celle de monsieur Patrick Bujold, chef Planification des réseaux régionaux. Cette affirmation solennelle mentionne que le schéma unifilaire du poste des Montagnais relatif au Projet a été préparé sous la supervision et le contrôle de monsieur Bujold.

(iii) Le Transporteur indique que le poste des Montagnais à 735-315 kV est un poste stratégique du réseau principal de transport.

Demande :

1.1 Veuillez confirmer que la demande a bien été préparée en partie sous la supervision et le contrôle de monsieur Bujold, chef Planification des réseaux régionaux. Le cas échéant, veuillez expliquer.

R1.1

Le Transporteur confirme que la demande a bien été préparée en partie sous la supervision et le contrôle de M. Bujold. L'organisation interne du travail confère à l'unité Planification des réseaux régionaux la responsabilité de certains projets du réseau principal, d'où l'implication de M. Bujold dans la préparation du schéma unifilaire et du présent dossier.

Le Transporteur souligne néanmoins qu'il s'étonne de l'interrogation de la Régie, qui à son avis, relève de l'organisation interne de son travail.

2. Références :

- (i) Pièce [B-0004](#), p. 8;
- (ii) Pièce [B-0004](#), p. 13;
- (iii) Dossier R-4012-2017, pièce [B-0030](#), p. 22 et 23;
- (iv) Dossier R-3888-2014 phase 1, décision [D-2015-209](#), p. 145.

Préambule :

(i) Les objectifs du Projet, tels que décrits par le Transporteur, sont :

« Le Projet vise à assurer la pérennité des installations au poste des Montagnais par le remplacement d'inductances shunt à 735 kV ainsi que des équipements connexes. Il permet de maintenir la flexibilité d'exploitation et la capacité du service de transport entre les postes de la centrale des Churchill Falls et de la Manicouagan. »

Le Transporteur mentionne également :

« Le Transporteur prévoit remplacer les inductances XL1 et XL3 par des inductances à 330 Mvar pour permettre une plus grande flexibilité de contrôle de la tension au poste des Montagnais et ainsi minimiser les manœuvres d'équipement dans les postes avoisinants. La capacité des inductances XL2 et XL6 sera maintenue à 165 Mvar pour permettre de répondre à des besoins de contrôle de tension de plus faible niveau. Cette répartition optimale de la capacité des inductances shunt au poste des Montagnais tient compte des besoins de transport et permet de minimiser le retrait de lignes entre les postes Churchill et de la Manicouagan. » [nous soulignons]

(ii) *« Tous les coûts d'investissement du Projet s'inscrivent dans la catégorie « Maintien des actifs » et permettent le remplacement d'équipements qui ont dépassé leur durée de vie utile. Le remplacement des inductances XL1 et XL3 de 165 Mvar par celles de 330 Mvar est entièrement attribué à la catégorie « maintien des actifs » puisque le coût d'une inductance de 330 Mvar est sensiblement identique à celui de 165 Mvar et le Transporteur associe chaque composante majeure d'un projet à une seule catégorie d'investissements¹. »* [nous soulignons]

(iii) *« Maintien et amélioration de la qualité du service : les investissements de cette catégorie sont destinés à la satisfaction de la clientèle et au maintien ou au rehaussement de la qualité du service rendu par le Transporteur à l'égard de la demande existante. Essentiellement, ces projets d'investissement représentent les solutions optimales retenues pour répondre à des problématiques de performance qui touchent notamment le comportement du réseau de transport, la continuité du service, la fiabilité des équipements ou la qualité de l'onde. »* [nous soulignons]

(iv) Dans le cas où une composante constitue la totalité ou la majeure partie d'un projet, il est mentionné :

¹ Le Transporteur réfère au dossier R-3888-2014, [D-2015-209](#), par. 606 et 625.

1 « [607] Toutefois, lorsqu'une composante constitue la totalité ou la majeure partie d'un projet à
2 objectifs multiples, le Transporteur attribue à cette composante les coûts des catégories
3 d'investissements, répartis selon les proportions découlant de l'application de la méthode
4 séquentielle. »

5 **Demandes :**

6 **2.1** Veuillez fournir les coûts d'une inductance de 165 Mvar et d'une inductance de 330 Mvar,
7 respectivement.

8 **R2.1**

9 **Le coût d'une inductance de 165 Mvar est de [REDACTED]\$ alors que celui d'une**
10 **inductance de 330 Mvar est de [REDACTED]\$.**

11 **2.2** Veuillez préciser si le remplacement des inductances XL1 et XL3 par des inductances de
12 même capacité aurait permis « de maintenir la flexibilité d'exploitation et la capacité du
13 service de transport entre les postes de la centrale des Churchill Falls et de la
14 Manicouagan ». Veuillez expliquer.

15 **R2.2**

16 **Le remplacement des inductances, peu-importe leur capacité, permet de maintenir**
17 **la flexibilité d'exploitation et la capacité du service de transport. L'objectif du Projet**
18 **visé ainsi à assurer la pérennité de ces équipements au poste des Montagnais. Par**
19 **ailleurs, l'augmentation de la capacité des inductances XL1 et XL3 permet une plus**
20 **grande flexibilité pour maintenir le niveau de tension considérant l'évolution des**
21 **besoins du réseau de transport au cours des dernières années, comme souligné à**
22 **la référence (i).**

23 **2.3** Veuillez préciser si les avantages additionnels que procurera l'ajout de deux inductances de
24 plus grande capacité, tels que soulignés à la référence (i), peuvent être attribués à des
25 activités relevant de la catégorie d'investissements « Maintien et amélioration de la qualité
26 du service », tels que présentés à la référence (iii). Veuillez expliquer.

27 **R2.3**

28 **Les avantages additionnels que procurera l'ajout de deux inductances de plus**
29 **grande capacité, soit une plus grande flexibilité pour maintenir le niveau de tension,**
30 **pourraient de par leur nature être attribués à la catégorie d'investissements**
31 **« Maintien et amélioration de la qualité du service ».**

32 **Toutefois, le Transporteur estime que l'écart de coût entre les inductances de**
33 **165 Mvar et 330 Mvar, soit [REDACTED]\$ par inductance ou [REDACTED] du coût du Projet pour les**
34 **inductances XL1 et XL3, n'est pas suffisamment important pour justifier**
35 **l'application de la méthode séquentielle et attribuer ce coût à la catégorie**
36 **d'investissement « Maintien et amélioration de la qualité du service ». Le**

1 Transporteur a mentionné² que les projets, rencontrant plus d'un objectif,
2 s'inscrivent dans plusieurs catégories dans la mesure où celles-ci s'avèrent
3 matérielles.

4 De plus, le Transporteur a indiqué³ que l'attribution des coûts à plus d'une
5 catégorie d'investissement selon la méthode séquentielle, appliquée aux cas où un
6 équipement ou une composante constitue la majeure partie d'un projet à objectifs
7 multiples, implique un suivi particulier et que ces cas ne constituent pas la norme.
8 Le Transporteur a souligné⁴ qu'il doit concilier l'objectif d'une juste attribution des
9 coûts à celui d'un suivi juste et adéquat. Considérant le nombre élevé de projets
10 réalisés à chaque année, le Transporteur cherche à restreindre les cas d'exception
11 impliquant un suivi particulier.

12 Pour toutes ces raisons et dans la mesure où le Projet vise essentiellement le
13 remplacement d'inductances, le Transporteur est d'avis que l'attribution de coûts
14 du Projet à la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service » n'est
15 pas justifiée.

16 **2.4** Compte tenu des réponses précédentes et dans la mesure où le Projet vise essentiellement le
17 remplacement d'inductances, veuillez élaborer sur l'attribution d'une partie des coûts du
18 Projet à la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service », selon les
19 indications de la référence (iv).

20 **R2.4**

21 Voir la réponse à la question 2.3.

² Dossier R-3888-2014 – Phase 1, HQT-3, Document 1, p. 19, lignes 26-27.

³ Dossier R-3888-2014 – Phase 1, HQT-4, Document 1, R13.1 et R13.1.1.

⁴ Dossier R-3888-2014 – Phase 1, HQT-4, Document 1, R13.3.