

**Réponses du Transporteur
à la demande de renseignements numéro 2
de la Régie de l'énergie
(« Régie »)**

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 2 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE)
RELATIVE AU BUDGET DES INVESTISSEMENTS 2021 POUR LES PROJETS DU TRANSPORTEUR
DONT LE COÛT INDIVIDUEL EST INFÉRIEUR À 65 MILLIONS DE DOLLARS**

Croissance des besoins de la clientèle

1. **Références :**
- (i) Pièce [B-0023](#), p. 17;
 - (ii) Pièce [B-0018](#), p. 28;
 - (iii) Pièce [B-0018](#), p.27;
 - (iv) Pièce [B-0023](#), p. 17 à 19;
 - (v) Pièce [B-0014](#), p.9;
 - (vi) Pièce [B-0026](#), p.12.

Préambule :

- (i) Dans le tableau suivant, le Transporteur indique les postes satellites pour lesquels des interventions de moins de 65 M\$ sont prévus de 2021 à 2024 ainsi que la prévision de la charge émise par le Distributeur à l'automne 2020:

Poste et tensions (kV)	2021	2022	2023	2024	Actions	Éléments déclencheurs	Valeur CLT (MVA) avant investissement	Valeur CLT (MVA) après investissement	Données prévisionnelles Charge (MVA)			
									2020-21	2021-22	2022-23	2023-24
Baie-D'Urfé 120-25 kV	X				Ajout du 4 ^{ème} transformateur à 120-25kV (47 MVA)	Dépassement de la CLT	127	193	142	144	150	155
de Mont-Royal 120-25 kV		X			Ajout du 4 ^{ème} transformateur à 120-25kV (47 MVA)	Dépassement de la CLT totale	98 ⁽¹⁾	147 ⁽¹⁾	78 ⁽²⁾	83 ⁽²⁾	90 ⁽²⁾	91 ⁽²⁾
Saint-Agapit 120-25 kV		X			Construction d'un nouveau poste 120/69-25 kV avec réaménagement d'aires	Dépassement de CLT	33	65	28	29	29	30
L'Islet 69-25 kV				X	Conversion du poste à 120 kV et remplacement des transformateurs (47 MVA)	Dépassement de la CLT	29	65	32	33	33	39
Île Perrot 120-25 kV				X	Ajout du 4 ^{ème} transformateur à 120-25 kV (47 MVA)	Dépassement de la CLT	129	194	128	129	131	132
Ste-Rosalie 120-25 kV				X	Ajouts des 3 ^{ème} et 4 ^{ème} transformateurs à 120-25kV (47 MVA)	Dépassement de la CLT	65	194	74	75	76	76
Cournoyer 120-25 kV				X	Ajout du 3 ^{ème} transformateur à 120-25kV (47 MVA)	Dépassement de CLT	65	130	61	68	71	81

⁽¹⁾ CLT totale des transformateurs (MVA)

⁽²⁾ Charge pointe prévue été (MVA)

- (ii) Le Transporteur indique des investissements requis de 13 M\$ pour un ensemble d'interventions:

« Afin de pallier les dépassements de capacité au cours de la période 2022-2024, des interventions d'ajout de transformateurs de puissance sont planifiées dans les postes de Mont-Royal à 120-25 kV, de Saint-Agapit à 120/69-25 kV, de L'Île-Perrot à 120-25 kV, de Sainte-Rosalie à 120-25 kV et Cournoyer à 120-25 kV. De plus, des investissements sont requis pour la conversion à 120 kV au poste de L'Islet. Des investissements de l'ordre de 13 M\$ sont prévus pour l'ensemble de ces interventions. » [nous soulignons]

- (iii) Le Transporteur précise que le Distributeur doit généralement effectuer des interventions sur son réseau :

« Les investissements prévus visent à répondre aux besoins liés à l'alimentation de la charge locale par la réalisation d'interventions dans des installations, des zones et des corridors qui connaissent un accroissement important de charge. Ces interventions sont planifiées en fonction de la capacité des installations à recevoir de la charge supplémentaire et suivant les prévisions de charge du Distributeur. ...La grande majorité des interventions est planifiée de concert avec le Distributeur puisque ce dernier doit, dans presque tous les cas, effectuer conjointement des interventions sur son réseau » [nous soulignons]

- (iv) Le Transporteur indique dans sa réponse à la DDR1 de l'AHQ-ARQ les informations reçues du Distributeur concernant la composition des données de croissance de la charge :

« 4.6 Pour le poste Baie-D'Urfé 120-25 kV, veuillez expliquer l'augmentation de 31 % de la charge prévue à la pointe entre l'hiver 2017-2018 (119 MVA à la référence (iv)) et l'hiver 2020-2021 (156 MVA à la référence (i)).

Réponse : 1 Le Transporteur a été informé par le Distributeur de ce qui suit. Outre la croissance naturelle de la demande, la croissance de la charge s'explique essentiellement par de nouvelles charges ponctuelles.

4.7 Pour le poste Baie-D'Urfé 120-25 kV, veuillez expliquer l'augmentation de 41 % de la charge prévue à la pointe entre l'hiver 2017-2018 (119 MVA à la référence (iv)) et l'hiver 2023-2024 (168 MVA à la référence (i)).

Réponse : Le Transporteur a été informé par le Distributeur de ce qui suit. Outre la croissance naturelle de la demande, la croissance de la charge s'explique essentiellement par de nouvelles charges ponctuelles.

4.8 Pour le poste Cournoyer 120-25 kV, veuillez expliquer l'augmentation de 28 % de la charge prévue à la pointe entre l'hiver 2017-2018 (54 MVA à la référence (iv)) et l'hiver 2020-2021 (69 MVA à la référence (i)).

Réponse : Le Transporteur a été informé par le Distributeur de ce qui suit. 8 Outre la croissance naturelle de la demande, la croissance de la charge s'explique essentiellement par de nouvelles charges ponctuelles.

4.9 Pour le poste de Mont-Royal 120-25 kV, veuillez expliquer l'augmentation de 37 % de la charge prévue à la pointe entre l'été 2019 (65 MVA à la référence (v)) et l'été 2021 (89 MVA à la référence (i)).

Réponse : Le Transporteur a été informé par le Distributeur de ce qui suit. Outre la croissance naturelle de la demande, la croissance de la charge s'explique essentiellement par de nouvelles charges ponctuelles et des transferts entre postes.

4.10 Pour le poste de Mont-Royal 120-25 kV, veuillez expliquer l'augmentation de 52 % de la charge prévue à la pointe entre l'été 2019 (65 MVA à la référence (v)) et l'été 2022 (99 MVA à la référence (i)).

Réponse : Le Transporteur a été informé par le Distributeur de ce qui suit. Outre la croissance naturelle de la demande, la croissance de la charge s'explique essentiellement par de nouvelles charges ponctuelles et des transferts entre postes.

4.11 Veuillez fournir, tel que demandé par la Régie à la référence (vi), les « ajouts de charges ponctuelles » pour les postes et la période du tableau A2-1 de la référence (i).

Réponse : Les charges ponctuelles sont déjà intégrées à même la prévision de la charge à la pointe du Distributeur présentée au tableau A2-1 »

(v) Le Transporteur fournit les explications suivantes concernant le dépassement de capacité du poste Ste-Rosalie :

« Demande :

3.1 À la référence (i), le Transporteur affirme que des dépassements de capacité justifient l'ajout de transformateurs pour les postes Mont-Royal, de l'Ile-Perrot, ainsi que Cournoyer. La Régie note que, selon les informations produites au tableau A2-1 (référence (ii)) pour les postes Mont-Royal, de l'Ile-Perrot ainsi que Cournoyer, l'ajout d'un seul transformateur de puissance est nécessaire pour corriger le dépassement de la CLT. Par ailleurs, l'ajout de deux transformateurs est prévu au poste de Ste-Rosalie. Considérant que la charge maximale prévue au poste Ste-Rosalie est de 75 MVA pour la période 2021-2024, veuillez expliquer et justifier l'ajout de deux transformateurs de puissance à ce poste.

Réponse : L'ajout des deux transformateurs de puissance au poste Ste-Rosalie à 120-25 kV vise à pallier le dépassement d'un autre poste à proximité ainsi que de permettre les transferts de charge d'installations qui seront démantelées. » [nous soulignons]

(vi) Le Transporteur indique des informations additionnelles concernant l'ajout de capacité de transformation au poste Ste-Rosalie :

« Préambule :

« L'ajout des deux transformateurs de puissance au poste Ste-Rosalie à 120-25 kV vise à pallier le dépassement d'un autre poste à proximité ainsi que de permettre les transferts de charge d'installations qui seront démantelées. »

Demandes :

8.1 Veuillez identifier le « poste à proximité » dont il est question à la référence.

Réponse : Il s'agit du poste Casavant.

8.2 Veuillez identifier les « installations qui seront démantelées » dont il est question à la référence.

Réponse : Il s'agit des postes suivants : de Sainte-Rosalie à 49-25 kV, Maska à 49-25 kV et de Sainte-Hélène à 49-25 kV.

8.3 Veuillez quantifier les « transferts de charge » dont il est question à la référence.

Réponse : Le transfert de charge de Casavant 120-125kV est de 2 MVA en 2022 et de 17 MVA en 2024. Quant aux transferts de charge des autres postes, ils seront réalisés après 2024.

Le Transporteur estime que les données au-delà de 2024 dépassent le cadre d'analyse du présent dossier et feront l'objet des prochaines demandes d'autorisation de budget des investissements annuels. »[nous soulignons]

Demandes :

1.1 Selon la référence (ii), des investissements d'environ 13 M\$ sont prévus en 2021, préalablement aux interventions planifiées de 2022 à 2024 aux 6 postes mentionnés.

1.1.1. Veuillez confirmer la compréhension de la Régie en 1.1. Dans la négative, veuillez expliquer.

Réponse :

1 **Le Transporteur souligne que la présente demande du budget des**
2 **investissements pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est**
3 **inférieur à 65 millions de dollars vise à obtenir une autorisation d'une enveloppe**
4 **budgétaire pour l'année 2021. La présente demande ne vise pas l'obtention**
5 **d'une autorisation de liste de projets. De plus, il précise que l'enveloppe**
6 **budgétaire requise pour une année spécifique est révisée annuellement dans le**
7 **cadre des demandes du budget des investissements.**

8 **À chaque année, l'établissement de l'enveloppe budgétaire (l'offre) de la**
9 **catégorie Croissance des besoins de la clientèle est élaboré à partir d'une**
10 **analyse qui tient compte notamment de la croissance des besoins de la clientèle**
11 **québécoise, déclinée à travers divers projets à différents stades d'avancement**
12 **(demande) ainsi que des interventions requises sur les actifs de transport.**

13 **Le Transporteur s'appuie également sur la planification intégrée pour réaliser**
14 **par exemple des interventions qui touchent à la fois la croissance des besoins**
15 **de la clientèle et la pérennité des actifs. Cette planification intégrée lui permet**
16 **d'assurer une planification optimale de ses investissements à long terme et de**

1 mieux optimiser ses actions notamment pour diminuer les interventions à la
2 pièce.

3 Le Transporteur souligne que les flux monétaires annuels associés aux
4 interventions reflétées dans la demande du budget des investissements
5 évoluent dans le temps. En effet, à partir de l'offre établie et en tenant compte
6 de l'évolution du contenu, du coût et des échéanciers de projets, le Transporteur
7 revoit la priorisation de ses interventions. Il peut réviser et ajuster ses projets
8 dans le temps en fonction des besoins ciblés, de l'enveloppe autorisée pour une
9 année donnée et de la disponibilité des ressources du Transporteur. Par
10 exemple, certains projets prévus peuvent varier en fonction des besoins des
11 clients ou être reportés ou abandonnés. Cette mise à jour des interventions est
12 ainsi reflétée annuellement dans le budget de investissements du Transporteur.

13 Le Transporteur précise que le Tableau A2-1¹ de la pièce B-0004, HQT-1,
14 Document 1, présente les interventions les plus susceptibles de se réaliser dans
15 la période présentée pour répondre au dépassement de capacité dans les postes
16 satellites. Ces interventions sont identifiées à partir de l'information disponible
17 au moment de la préparation de la présente demande. Dans ce tableau, le
18 Transporteur identifie par un « X », pour chacune des interventions énumérées,
19 l'année probable de mise en service ou l'année pour laquelle les flux
20 d'investissements sont les plus importants. Le Transporteur souligne que ses
21 projets s'échelonnent sur plusieurs années impliquant des flux monétaires
22 généralement inférieurs lors des premières années par rapport à ceux des
23 années ultérieures.

24 Dans le cadre de l'enveloppe budgétaire demandée de 112 M\$ en croissance des
25 besoins de la clientèle (offre), le Transporteur a identifié, au moment de la
26 préparation de la présente demande, 6 interventions les plus susceptibles de se
27 réaliser dans les postes mentionnés pour les années 2022-2024. Ces
28 interventions représentent environ 13 M\$ de flux d'investissements prévus
29 (demande) au moment de la préparation de la présente demande et associés à
30 l'année 2021.

31 Le Transporteur rappelle que les prévisions de dépassement de capacité des
32 postes satellites tiennent compte de la charge et des besoins des clients et
33 varient au fur et à mesure que les solutions envisagées se précisent. Ces

¹ Dans le tableau de la page 17 (complément d'information additionnel) de la pièce B-0023, HQT-3, Document 2.1, révisé le 14 avril 2021, seules les données prévisionnelles de charge ont été révisées afin de présenter la prévision de l'automne 2020 du Distributeur, conformément à la décision D-2021-044. Les colonnes autres que les données prévisionnelles de charge, incluant la liste des projets, seront mises à jour dans le cadre de la prochaine demande d'autorisation du budget des investissements.

1 prévisions sont donc révisées annuellement par le Distributeur et sont
2 transmises au Transporteur à la fin du mois de septembre.

3 Le Transporteur ajoute que plusieurs mois d'analyse sont requis pour la
4 planification de chacune des interventions et les travaux se réalisent souvent
5 sur plus d'une année, comme mentionné précédemment. Conséquemment
6 quelques années peuvent s'écouler et plusieurs révisions de prévisions de
7 charge peuvent survenir entre la constatation initiale du dépassement de la
8 capacité, l'analyse et la réalisation de l'intervention pour soutenir la croissance
9 des besoins de la clientèle. Les révisions ultérieures par le Distributeur et les
10 autres intrants locaux spécifiques, comme par exemple les charges des postes
11 à proximité, sont donc réévalués et pris en considération afin d'ajuster chaque
12 intervention selon le contexte qui lui est propre.

13 De plus, certaines situations imprévues peuvent aussi avoir comme
14 conséquence de modifier le coût, le contenu ou l'échéancier de certains projets.
15 Le Transporteur a alors l'occasion d'accélérer ou d'anticiper le démarrage
16 d'autres projets n'appartenant pas nécessairement aux mêmes catégories, afin
17 d'optimiser ses interventions. Pour certaines interventions, la solution
18 technique engagée est conjointe et indissociable entre la croissance de la
19 charge locale et d'autres catégories budgétaires. Pour d'autres interventions, la
20 solution technique engagée est préalable à d'autres interventions ultérieures.

21 Lorsque les prévisions du Distributeur se déplacent d'une zone vers une autre,
22 les prévisions locales fluctuent, les analyses de besoin de capacité additionnelle
23 sont revues en prenant compte des différents déclencheurs de l'intervention,
24 des besoins de pérennité ou des enjeux du secteur (postes à proximité). Ainsi,
25 une fluctuation des prévisions locales peut entraîner une révision à la hausse
26 pour une intervention spécifique ciblant un poste donné et à la baisse pour un
27 poste voisin, et, en conséquence, ne se traduit pas nécessairement par une
28 fluctuation provinciale des besoins et n'entraîne donc pas nécessairement une
29 révision annuelle de l'enveloppe budgétaire des investissements.

30 En conclusion, le Transporteur a déposé le tableau de la référence (i)
31 conformément à la demande de la Régie². Cependant, il rappelle qu'il contient
32 les interventions, identifiées à un moment précis, les plus susceptibles de se
33 réaliser pour répondre au dépassement de capacité dans les postes satellites et
34 ne permet pas de justifier la nécessité de l'enveloppe globale requise de 112 M\$
35 pour l'alimentation de la charge locale.

1.1.2. Pour chacun des 6 postes indiqués à la référence (ii), veuillez fournir a) la valeur
des investissements 2021 et b) une description sommaire de ces investissements.

² D-2021-044, [paragraphe 19](#).

Réponse :

1 **Le Tableau R1.1.2 présente le montant des investissements 2021 pour chacun**
 2 **des 6 postes indiqués à la référence (ii).**

3 **Comme expliqué à la réponse à la question 1.1.1, la liste d'interventions et les**
 4 **flux monétaires identifiés sont en évolution. Les montants présentés sont les**
 5 **flux monétaires représentatifs au 30 septembre 2020 au moment de la**
 6 **préparation de la présente demande. Cependant, l'information sur le détail des**
 7 **interventions en date du 30 septembre 2020 a depuis été actualisée au fur et à**
 8 **mesure de l'avancement des projets. Conséquemment, le Transporteur ne peut**
 9 **identifier de manière détaillée la nature des interventions associées aux**
 10 **montants indiqués au tableau R1.1.2.**

11 **Il souligne toutefois que ces montants servent généralement à réaliser des**
 12 **avant-projets (ingénierie, établissement des coûts et des échéanciers) lors du**
 13 **démarrage de nouveaux projets. Lorsque la réalisation d'un projet est plus**
 14 **avancée, les montants servent, de manière générale, à réaliser l'ingénierie**
 15 **détaillée, l'approvisionnement et les travaux. Le Transporteur réitère que**
 16 **l'enveloppe demandée de 112 M\$ associée à la croissance de la charge locale**
 17 **demeure nécessaire, indépendamment de la variation inhérente à chacune des**
 18 **interventions.**

Tableau R1.1.2
Valeur des investissements 2021 par poste

(M\$)	de Mont-Royal 120-25 kV	Saint-Agapit 120-25 kV	L'Islet 69-25 kV	Ile Perrot 120-25 kV	Ste-Rosalie 120-25 kV	Cournoyer 120-25 kV
Flux d'investissements 2021 estimés au 30 septembre 2020	1,8 M\$	8,4 M\$	0,8 M\$	0,9 M\$	0,4 M\$	0,8 M\$

1.2 Les accroissements de charge des postes indiquées à la référence (i) proviennent des prévisions de charge du Distributeur, qui doit lui-même s'assurer de modifier son réseau moyenne tension de distribution afin de pouvoir acheminer ces charges à partir des postes satellites du Transporteur (référence (iii)). Les accroissements de charge incluent la croissance naturelle, les transferts de charge entre postes et les charges ponctuelles (référence (iv)). Veuillez confirmer la compréhension de la Régie. Dans la négative, veuillez expliquer.

Réponse :

1 **Les accroissements de charge peuvent inclure la croissance naturelle, des**
2 **transferts de charge entre postes ou des charges ponctuelles.**

1.3 Aux références (v) et (vi) le Transporteur indique que l'accroissement du poste Ste-Rosalie vise à pallier le dépassement d'un autre poste à proximité et également à permettre les transferts de charge d'installations qui seront démantelées.

Veillez indiquer si les transferts de charge de 2 MVA et de 17 MVA du poste Casavant sont inclus dans la prévision de charge du Distributeur. Dans la négative, a) veuillez expliquer et b) veuillez produire le cas échéant la référence (i) en y intégrant la totalité des charges planifiées pour chacun des postes.

Réponse :

3 **Les transferts de charge du poste Casavant ne sont pas inclus dans la prévision**
4 **de charge du Distributeur de l'automne 2020. La planification d'un projet peut**
5 **évoluer dans les mois qui suivent son annonce. De nouveaux intrants peuvent**
6 **être ajoutés tel qu'une analyse de l'ensemble de la charge d'un secteur afin**
7 **d'optimiser les investissements requis sur le réseau de transport. La prévision**
8 **du Distributeur n'est pas nécessairement mise à jour dans l'année courante**
9 **pour représenter ces modifications. Il faut attendre des versions ultérieures**
10 **pour les voir apparaître.**

11 **Voir aussi la réponse à la question 1.1.1.**

1.4 La référence (i) indique la prévision de la charge émise par le Distributeur à l'automne 2020.

1.4.1 En cette période de pandémie, veuillez indiquer la date de réception à laquelle le Transporteur a obtenu cette prévision de la charge à l'automne 2020.

Réponse :

12 **Malgré la pandémie, le Distributeur a émis la prévision le 29 septembre 2020,**
13 **selon l'échéancier habituel.**

1.4.2 Pour les années antérieures, en temps normal, veuillez indiquer à quelle date de l'année cette prévision est acheminée au Transporteur.

Réponse :

14 **La prévision est émise à chaque année autour du 30 septembre par le**

1 **Distributeur. La prévision de charge est donc reçue en temps normal environ**
2 **une demi-année avant la préparation de la demande d'investissement et plus**
3 **d'un an avant l'année pour laquelle le budget des investissements est demandé.**

1.4.3 Veuillez commenter la possibilité pour le Transporteur de retarder des investissements prévus à la référence (i) de façon à s'ajuster aux dernières prévisions disponibles.

Réponse :

4 **Le Transporteur est d'avis qu'il n'est pas requis de retarder les investissements**
5 **prévus à la référence (i) de façon à s'ajuster aux dernières prévisions.**

6 **En effet, les nouvelles prévisions ne permettent pas à elle seules de conclure au**
7 **besoin de retarder ou non les projets. Comme expliqué à la réponse à la**
8 **question 1.1.1, à chaque année, il est possible que certains flux**
9 **d'investissements soient annulés, reportés ou devancés. Cette évolution des**
10 **flux d'investissements est prise en considération dans la révision annuelle du**
11 **budget des investissements du Transporteur.**

12 **Le Transporteur réitère que la mise à jour de la planification des interventions,**
13 **tenant compte des dernières prévisions, sera reflétée dans le cadre de sa**
14 **prochaine demande d'autorisation du budget des investissements. Il ajoute que**
15 **l'enveloppe budgétaire demandée de 112 M\$ de la présente demande demeure**
16 **requis pour l'alimentation de la charge locale, notamment dans un contexte de**
17 **transition énergétique et d'électrification du Québec.**

18 **Par ailleurs, le cadre réglementaire actuel offre déjà la possibilité de reporter ou**
19 **devancer des investissements, notamment pour s'ajuster aux prévisions du**
20 **Distributeur. En outre, il permet de présenter lors des années subséquentes les**
21 **montants estimés de l'année en cours et les montants réels comparativement**
22 **aux montants autorisés par la Régie tout comme les explications des écarts.**
23 **Cette pratique est à la satisfaction de la Régie depuis la première demande**
24 **d'autorisation de budget des investissements du Transporteur.**

25 **De plus, la Régie a autorisé le Transporteur, depuis sa toute première décision**
26 **relative au budget des investissements³, à réallouer des montants entre les**
27 **catégories d'investissement sans toutefois excéder le montant total des**
28 **investissements autorisés pour l'ensemble des catégories, pour lui permettre**
29 **d'avoir une flexibilité. Cette flexibilité est requise pour les projets qui se réalisent**
30 **sur plus d'une année alors que ces projets font l'objet de plus d'une demande**
31 **d'autorisation du budget et que leurs coûts peuvent être reportés d'une**
32 **demande à l'autre. ».**

³ D-2003-071, [page 20](#).