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

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N^O 1 CONFIDENTIELLE DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE À LA CONSTRUCTION DU NOUVEAU POSTE DE SAINT-MICHEL (LE PROJET)

Contexte et objectifs

1. Références : (i) Pièce B-0004, p.12;
(ii) Pièce B-0004, p. 27.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente au tableau 2 les prévisions de la charge pour la zone d'étude :

Tableau 2
Prévisions de charge de la zone d'étude

Installations	CLT	Prévision de la demande septembre 2020 (MVA)															
	(MVA)	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	24-25	25-26	26-27	27-28	28-29	29-30	30-31	31-32	32-33	33-34	34-35
Montréal-Nord 12 kV	**184**	182	183	184	**184**	**185**	**186**	**186**	**187**	**188**	**189**	**190**	**191**	**192**	**192**	**193**	**194**
Langelier 25 kV	**500**	479	499	**501**	**503**	**505**	**507**	**508**	**510**	**512**	**514**	**516**	**518**	**520**	**522**	**524**	**526**
Bélanger 12 kV	**220**	17	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bélanger 25 kV	**275**	214	240	241	264	265	266	267	268	269	270	271	273	274	**275**	**277**	**278**
Charland 12 kV	**90**	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Charland 25 kV	**540**	402	405	407	408	410	411	413	415	417	419	422	424	427	429	432	435

Cellule en ombré rouge : année pour laquelle la CLT est dépassée

(ii) Au tableau 6 les prévisions pour la charge de la zone d'étude sont illustrées en y incluant l'impact de la solution retenue :

Tableau 6
Prévisions de charge de la zone visée, incluant le poste de Saint-Michel

Installations	CLT	Prévision de la demande septembre 2020 (MVA)															
	(MVA)	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	24-25	25-26	26-27	27-28	28-29	29-30	30-31	31-32	32-33	33-34	34-35
Montréal-Nord 12 kV	**184**	182	183	184	**184**	**185**	157	121	85	65	0	0	-	-	-	-	-
Saint-Michel 25 kV	**280**	-	-	-	-	15	44	83	126	158	204	205	206	220	221	222	223
Langelier 25 kV	**500**	479	499	**501**	**503**	490	491	493	495	497	498	**500**	**502**	491	493	495	497
Bélanger 25 kV	**275**	214	240	241	264	265	266	267	268	269	270	271	273	274	275	**277**	**278**
Charland 25 kV	**540**	402	405	407	408	410	411	413	415	417	419	422	424	427	429	432	435

Cellules en ombré rouge : année pour laquelle la CLT du poste est dépassée

Demandes :

1.1 La prévision de la charge du poste Bélanger 25 kV passe de 241 MVA en 21-22 à 264 MVA pour l'année 22-23 (référence (i)), tandis que la prévision de la charge du poste Langelier 25 kV passe de 479 MVA à 499 MVA de 19-20 à 20-21. Veuillez expliquer ces accroissements.

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.

Le Transporteur donne un portrait global de la zone d'étude à la Régie afin de mieux situer le Projet dans son contexte. C'est pourquoi il a présenté les tableaux aux références (i) et (ii). Le Transporteur rappelle que le Projet se justifie par le besoin d'assurer la pérennité du poste de Montréal-Nord et non sur les accroissements observés aux tableaux de la référence (i).

1.2 Pour certaines années, la Régie note que la somme des prévisions de la charge de chacun des postes des références (i) et (ii) est différente. À titre d'exemple, la somme des prévisions de la charge de l'année 2027-2028 indiquée à la référence (i) est de 1 386 MVA[1], alors que celle indiquée à la référence (ii) est de 1 406 MVA[2]. Veuillez fournir la somme des prévisions de la charge pour chacune des années indiquées aux références (i) et (ii) et les explications détaillées lorsque la somme indiquée à la référence (i) est différente de celle indiquée à la référence (ii).

Réponse :

Le Transporteur présente aux tableaux suivants la prévision de la charge totale en MVA dans la zone d'étude, pour les années indiquées aux références (i) et (ii).

Le Transporteur rappelle que la puissance apparente donnée en MVA est une grandeur vectorielle et non pas un scalaire. Celle-ci résulte de la somme vectorielle de la puissance active en MW et de la puissance réactive en Mvar. C'est pourquoi il n'est pas possible d'additionner les MVA de chacun des postes individuels pour obtenir la charge totale de la zone.

[1] (188+512+269+417) MVA.
[2] (65+158+497+269+417) MVA.

Tableau 2a
Prévisions de charge de la zone d'étude

Installations	CLT	Prévision de la demande juin 2020 (MVA)															
	(MVA)	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	24-25	25-26	26-27	27-28	28-29	29-30	30-31	31-32	32-33	33-34	34-35
Montréal-Nord 12 kV	**184**	182	183	184	**184**	**185**	**186**	**186**	**187**	**188**	**189**	**190**	**191**	**192**	**192**	**193**	**194**
Langelier 25 kV	**500**	479	499	**501**	**503**	**505**	**507**	**508**	**510**	**512**	**514**	**516**	**518**	**520**	**522**	**524**	**526**
Bélanger 12 kV	**220**	17	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bélanger 25 kV	**275**	214	240	241	264	265	266	267	268	269	270	271	273	274	**275**	**277**	**278**
Charland 12 kV	**90**	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Charland 25 kV	**540**	402	405	407	408	410	411	413	415	417	419	422	424	427	429	432	435
Total de la zone		1273	1323	1328	1355	1360	1365	1370	1376	1382	1388	1394	1401	1407	1414	1421	1429

Cellule en ombré rouge : année pour laquelle la CLT est dépassée

Tableau 6a
Prévisions de charge de la zone visée, incluant le poste de Saint-Michel

Installations	CLT	Prévision de la demande juin 2020 (MVA)															
	(MVA)	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	24-25	25-26	26-27	27-28	28-29	29-30	30-31	31-32	32-33	33-34	34-35
Montréal-Nord 12 kV	**184**	182	183	184	**184**	**185**	157	121	85	65	0	0	-	-	-	-	-
Saint-Michel 25 kV	**280**	-	-	-	-	15	44	83	126	158	204	205	206	220	221	222	223
Langelier 25 kV	**500**	479	499	**501**	**503**	490	491	493	495	497	498	**500**	**502**	491	493	495	497
Bélanger 25 kV	**275**	214	240	241	264	265	266	267	268	269	270	271	273	274	**275**	**277**	**278**
Charland 25 kV	**540**	402	405	407	408	410	411	413	415	417	419	422	424	427	429	432	435
Total de la zone		1273	1323	1328	1355	1359	1364	1368	1373	1378	1388	1394	1401	1407	1414	1421	1428

Cellules en ombré rouge : année pour laquelle la CLT du poste est dépassée

Justification du Projet

2. Références : (i) Pièce B-0004, p. 7;
(ii) Pièce B-0004, p. 16 et 17;
(iii) Pièce B-0004, tableau 6, p. 27;
(iv) Dossier R-4096-2019, pièce B-0012, p. 9.

Préambule :

(i) « *La mise en service du nouveau poste de Saint-Michel à 315-25 kV est prévue pour le mois d'octobre 2023, alors que les travaux de démantèlement des infrastructures désaffectées du poste de Montréal-Nord seront réalisés en 2030. Une fois les travaux de démantèlement terminés, le Transporteur procédera dès 2031 à la mise en service de quatre départs additionnels à 25 kV pour répondre aux besoins de croissance de la charge locale. La période de 2024 à 2029 permettra à Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le « Distributeur ») de préparer l'ensemble des composantes du réseau de distribution à une tension de 25 kV, puis de convertir la tension des clients de 12 à 25 kV et transférer ces charges vers le nouveau poste de Saint-Michel* ». [nous soulignons]

(ii) « *À l'étape initiale, le poste sera équipé de trois transformateurs de puissance de 100 MVA et de 28 départs de ligne à 25 kV, pour une CLT de 280 MVA. En sus des départs actifs à 25 kV, trois autres départs seront mis en service pour l'alimentation des batteries de condensateurs, composées de deux unités de 6 Mvar et quatre unités de 18 Mvar.*

La capacité de transformation et le nombre de départs installés dans le nouveau poste permettront au Distributeur d'y transférer l'ensemble des circuits du poste de Montréal-Nord, après avoir préalablement converti leur tension d'exploitation de 12 kV à 25 kV ». [nous soulignons]

(iii) « *Le tableau 6 présente les prévisions de charge des postes de la zone visée, en y incluant l'impact de la solution retenue.*

Tableau 6
Prévisions de charge de la zone visée, incluant le poste de Saint-Michel

Installations	CLT	Prévision de la demande septembre 2020 (MVA)															
	(MVA)	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	24-25	25-26	26-27	27-28	28-29	29-30	30-31	31-32	32-33	33-34	34-35
Montréal-Nord 12 kV	**184**	182	183	184	**184**	**185**	157	121	85	65	0	0	-	-	-	-	-
Saint-Michel 25 kV	**280**	-	-	-	-	15	44	83	126	158	204	205	206	220	221	222	223
Langelier 25 kV	**500**	479	499	**501**	**503**	490	491	493	495	497	498	**500**	**502**	491	493	495	497
Bélanger 25 kV	**275**	214	240	241	264	265	266	267	268	269	270	271	273	274	275	**277**	**278**
Charland 25 kV	**540**	402	405	407	408	410	411	413	415	417	419	422	424	427	429	432	435

Cellules en ombré rouge : année pour laquelle la CLT du poste est dépassée

»

(iv) « […] *Les prévisions des investissements et des mises en service sur la période de 10 ans évoluent d'un exercice à l'autre au gré de la réalisation ou non de certains projets et de l'ajustement de la planification à moyen et à long termes.* »

Demandes :

2.1 La Régie comprend que la mise en service en 2031 des quatre départs additionnels à 25 kV vise à répondre aux besoins de croissance de la charge locale. La mise en service du poste prévue pour octobre 2023 prévoit l'installation de 28 départs et une CLT de 280 MVA (référence (ii)). Veuillez justifier le besoin additionnel de ces quatre départs de ligne en 2031, considérant les prévisions de charge à la référence (iii).

Réponse :

L'achèvement de la baie à 25 kV en 2031 et de ses quatre départs est requis dans la conception du poste. Le Transporteur souligne qu'il ne s'agit pas d'un besoin additionnel. En effet, la construction du nouveau poste de Saint-Michel en remplacement du poste de Montréal-Nord répond à la croissance des besoins de la clientèle dès 2023, puisqu'il solutionnera le problème de dépassement de

capacité actuel du poste de Montréal-Nord et accueillera des transferts en provenance du poste Langelier dont la capacité est également dépassée.

Les équipements associés à l'achèvement de la baie à 25 kV auraient normalement été mis en service en 2023, au même moment que le nouveau poste de Saint-Michel. Toutefois, l'espace sur le site du poste étant insuffisant, un raccordement temporaire entre les jeux de barres a été prévu au projet pour permettre le bon fonctionnement du poste jusqu'en 2031. Par conséquent, les travaux d'achèvement de la baie à 25 kV ont dû être planifiés à la suite du démantèlement des installations du poste de Montréal-Nord, alors que l'espace requis sera suffisant. Le Transporteur rappelle que le nouveau poste de Saint-Michel à 315-25 kV sera construit sur le même site que le poste de Montréal-Nord actuel[3]. Le recours au raccordement temporaire permet au Transporteur de réaliser les travaux sur le site existant.

Le Transporteur réitère que les ajouts des quatre départs additionnels prévus en 2031 sont requis en fonction de la prévision de charge et des transferts prévus dès la mise en service du poste en 2023. Ils visent à ce que la charge, qui est supérieure à celle du poste de Montréal-Nord, puisse être répartie convenablement sur l'ensemble des barres et ainsi respecter les critères de conception.

2.2 Veuillez justifier que le Transporteur demande dès maintenant une autorisation pour des investissements liés à une mise en service en 2031, considérant notamment la possibilité d'évolution des prévisions (référence (iv)).

Réponse :

Voir la réponse à la question 2.1. Le Transporteur considère que l'addition de ces équipements est nécessaire à la réalisation d'un projet complet. En effet, même si les travaux sont échelonnés dans le temps, le Projet du Transporteur constitue un seul et même projet.

Tel qu'indiqué à la réponse à la question 2.1, les travaux liés à l'addition de la dernière barre principale et de quatre départs de ligne sont requis pour répartir les charges sur l'ensemble des barres et assurer le respect des critères de conception. Les investissements requis à cette fin seront réalisés en 2031 en raison d'un enjeu d'espace. La réalisation de l'ensemble des travaux permet de respecter tous les critères de conception requis pour assurer à plus long terme la fiabilité et la qualité du service de transport de l'installation.

[3] B-0004, HQT-1, Document 1, p. 15, lignes 6-7.

2.2.1. En lien avec votre réponse à la question précédente, veuillez préciser s'il serait envisageable pour le Transporteur de retirer les investissements de la catégorie Croissance des besoins de la clientèle de la présente demande et de les demander dans le cadre d'un dossier ultérieur, alors que les prévisions seront plus à jour, par exemple, dans le cadre d'une future demande d'autorisation du budget des investissements inférieurs à 65 M$.

Réponse :

Voir la réponse à la question 2.1.

Solution envisagée

3. Références : (i) Pièce B-0004, p. 19 et 20;
(ii) Pièce B-0004, p. 21;
(iii) Pièce B-0013 (déposée sous pli confidentiel), section 2.3.1, p. 12.

Préambule :

(i) « *Le poste de Montréal-Nord étant le seul poste satellite dans le secteur nord-est de l'île de Montréal dont les tensions d'alimentation sont encore à 120-12 kV, le Transporteur a ainsi jugé que la conversion de son alimentation à 315-25 kV lors de la reconstruction allait de soi pour assurer l'alimentation de la charge locale et répondre aux besoins de croissance à long terme. Cette solution répond en effet aux objectifs du Plan qui favorise le développement de l'architecture du réseau à 315 kV en remplaçant des postes à 120-12 kV par de nouveaux postes satellites à 315-25 kV, développement amorcé par les travaux aux postes Bélanger, Henri-Bourassa (Bourassa), Fleury, De Lorimier, Saint-Patrick (Atwater) et Saint-Jean. En outre, elle s'inscrit dans la poursuite de l'unification de l'architecture du réseau de transport alimentant l'île de Montréal qui permet de rationaliser l'exploitation et l'entretien des équipements, tout en réduisant les pertes électriques et les coûts y étant associés. Le Projet doit permettre la mise en place des infrastructures de réseau nécessaires à cette évolution, tout en favorisant le démantèlement de nombreux équipements à 120 kV, plutôt que leur reconstruction. Le Transporteur évitera donc les investissements nécessaires pour assurer la pérennité du poste de Montréal-Nord à 120-12 kV* ». [nous soulignons]

(ii) « *Solutions envisagées*

Les analyses du Transporteur démontrent que le remplacement du poste de Montréal-Nord à 120-12 kV par le nouveau poste de Saint-Michel à 315-25 kV est la seule option envisageable pour solutionner le problème du poste de Montréal-Nord et assurer la pérennité et la fiabilité du réseau à long terme, tout en poursuivant la conversion prévue au Plan qui a pour objectif de développer l'architecture à 315-25 kV sur l'île de Montréal. »

(iii) Le *Plan d'évolution de l'île de Montréal - Révision 2016* compare le différentiel de coûts globaux actualisés entre la solution à 315 kV et la solution à 120 kV de six projets.

Demandes :

3.1 Veuillez expliquer que le Transporteur ne fournisse pas au présent dossier la comparaison entre la solution à 315 kV et la solution à 120 kV considérant les comparaisons effectuées à la référence (iii).

Réponse :

Comme mentionné dans la demande, les analyses du Transporteur ont démontré que l'état de vétusté du poste de Montréal-Nord était tel qu'une reconstruction complète de l'installation était nécessaire.

Le Transporteur a déterminé qu'aucune solution à 120 kV ne permettait de répondre adéquatement aux objectifs du projet décrits à la section 2.3 de la pièce B-0004, HQT-1, document 1, et que la solution à 315 kV était la seule envisageable.

Effectivement, une conception à 315 kV permet de recourir à un nombre d'équipements moindre qu'à 120 kV, ce qui rend possible la construction du nouveau poste à côté de l'ancien, sur le même terrain. Les deux postes peuvent ainsi cohabiter pendant le temps requis au Distributeur pour transférer ses circuits d'un poste à l'autre en minimisant les périodes d'interruption.

La construction d'un nouveau poste à 120 kV n'aurait non seulement pas pu se faire sur le terrain existant, mais aurait demandé au Transporteur de maintenir ses lignes d'alimentation à 120 kV, alors que le poste se trouve directement situé sur le tracé d'une ligne à 315 kV.

3.2 Dans le cas où cette comparaison entre les deux solutions était disponible, veuillez la déposer.

Réponse :

Sans objet.

3.3 Dans le cas où cette comparaison n'était pas disponible, veuillez élaborer sur l'impact du Projet sur les coûts d'exploitation et d'entretien et sur les pertes électriques (référence (i)), comparativement à la situation actuelle.

Réponse :

Les coûts des pertes électriques de même que ceux d'exploitation et d'entretien sont des coûts différentiels utilisés dans la comparaison des scénarios à l'étude lors de l'analyse économique. Comme le Transporteur n'a d'autre scénario que la construction d'un poste à 315 kV, aucune analyse économique n'a été produite dans le présent dossier. Le Transporteur n'a donc pas considéré ces coûts dans la présente demande.

Le Transporteur est d'avis que la comparaison avec la situation actuelle, comme mentionné à la question, n'est pas non plus pertinente à l'analyse du dossier, puisque celle-ci ne constitue pas une solution. En effet, le poste de Montréal-Nord doit être remplacé.

Enfin, le Transporteur rappelle que la comparaison entre un scénario à 120 kV et un à 315 kV est réalisée lorsqu'un scénario à 120 kV est envisageable. Voir à cet égard la réponse à la question 3.1. En l'absence de scénario alternatif, et comme le maintien en fonction du poste existant est impossible étant donné l'atteinte de sa durée de vie utile, le Transporteur n'a pas de scénario comparatif quant aux coûts d'exploitation et d'entretien et quant aux pertes électriques.

Impact tarifaire

4. Références : (i) Pièce B-0004, p.13;
(ii) Pièce B-0004, p. 26.

Préambule :

(i) « […]

Ce poste ayant près de 70 ans, la grande majorité des équipements à 120-12 kV qui s'y trouvent sont ciblés par les critères de pérennité. En effet, la quasi-totalité des disjoncteurs à 120 kV et à 12 kV et des transformateurs de puissance ont dépassé leur durée de vie utile et doivent être remplacés. À part quelques disjoncteurs et un transformateur de puissance qui ont été remis à neuf au début des années 2000 ou remplacés à la suite d'un bris, tous les autres appareils principaux du poste sont ciblés par les critères de pérennité :

• *Les cinq transformateurs de puissance à 120-12 kV ont un âge moyen supérieur à 60 ans. Quatre d'entre eux seront ciblés par les critères en pérennité entre 2022 et 2025. Le cinquième transformateur a été remis à neuf en 2000 et atteindra sa fin de vie utile en 2028. D'autre part, avec un niveau sonore de près de 97 dB, ils dépassent largement la norme en vigueur pour le bruit audible qui est de 87 dB.*

• *La section à 120 kV possède cinq disjoncteurs à gros volume d'huile (« GVH »), installés en 1965. Un d'entre eux a été remis à neuf en 2007, mais tous les autres sont ciblés par les critères de pérennité.*

• *La section à 12 kV possède 40 disjoncteurs. De ce nombre, 38 ont de plus de 40 ans, avec une majorité d'appareils âgés de 60 à 65 ans. L'ensemble des disjoncteurs sera ciblé en pérennité d'ici 2025, à l'exception de deux unités qui ont été remises à neuf au milieu des années 2000, et de deux autres qui ont été remplacées en 2012 à la suite d'un bris.* […] ». [nous soulignons]

(ii) Concernant l'impact tarifaire du Projet, le Transporteur mentionne :

« *Les résultats sont présentés sur une période de 20 ans et une période de 40 ans, conformément à la décision D-2003-68 de la Régie. Cependant, les résultats pour la période de 40 ans sont plus comparables à la durée de vie utile moyenne des immobilisations visées par le Projet.* » [nous soulignons]

Demandes :

4.1 Veuillez préciser la valeur résiduelle des équipements n'ayant pas atteint leur fin de vie utile, cités à la référence (i).

Réponse :

Les équipements cités à la référence (i) n'ont aucune valeur résiduelle. La valeur comptable du poste de Montréal-Nord au complet est de seulement 309 k$.

4.2 Veuillez préciser la durée de vie utile moyenne des immobilisations visées par le Projet. Dans le cas où cette durée est significativement différente de 40 ans, veuillez déposer un impact tarifaire reflétant davantage cette durée de vie utile.

Réponse :

La durée de vie utile moyenne des immobilisations visées par le Projet est de 38,9 ans, arrondie à 40 ans pour les fins du calcul d'impact tarifaire.

Demande de traitement confidentiel

5. Références : (i) *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*, R-6.01, r. 4.1, articles 33 et 34 ;
(ii) Décision D-2009-163, par. 13, 19, 20 et 23 ;
(iii) Pièce B-0012 ;
(iv) Suivi administratif de la décision D-2012-010, Information et échanges sur la planification du réseau de transport - Évolution du réseau de l'Île de Montréal - 4 novembre 2016 (version caviardée).

Préambule :

(i) Les articles 33 et 34 du Règlement sur la procédure encadrent les demandes de traitement confidentiel.

(ii) **«** *[13] Chaque demande de traitement confidentiel est un cas d'espèce et doit être évaluée à son mérite, tant en ce qui a trait au caractère confidentiel de l'information visée par la demande qu'à l'évaluation, une fois le caractère confidentiel établi et reconnu, de la nécessité d'en ordonner la non-divulgation. C'est pourquoi une demande spécifique à cet effet doit être faite dans chaque dossier où une telle ordonnance est souhaitée, « en faisant la preuve que cette ordonnance est nécessaire dans le contexte factuel existant au moment de (la) demande, et ce, nonobstant le fait qu'une ordonnance de cette nature ait pu être rendue dans le cadre d'un dossier antérieur ou que les renseignements ou données aient été traités de façon confidentielle par la Régie dans le cadre d'un suivi dit administratif ». Ainsi, la Régie n'a pas une connaissance d'office du fait qu'une information qui a antérieurement fait l'objet d'une telle ordonnance de sa part ait, depuis, dans un contexte autre que celui de l'exercice de sa compétence, été rendue publique et ne revêt plus un caractère confidentiel.*

[…]

[19] À cet égard, il peut certes être fait référence, à l'appui d'une demande d'ordonnance de traitement confidentiel, qu'une telle ordonnance a antérieurement été rendue pour des motifs identiques ou similaires, mais l'affirmation doit également établir que l'information visée est encore confidentielle et traitée comme telle et quel préjudice résulterait de sa divulgation.

[20] C'est dans cette optique que, par exemple, dans sa décision D-2003-146, que cite le Distributeur, la Régie énonçait une mise en garde quant aux références futures à cette décision. Il convient, à cet égard, de souligner que, malgré le fait qu'une ordonnance de traitement confidentiel ait été émise par cette décision à l'égard de renseignements concernant TransCanada Energy (TCE), fournisseur du Distributeur, ce fournisseur n'en a pas moins déposé des affirmations solennelles détaillées dans des dossiers subséquents attestant de la nécessité de maintenir le caractère confidentiel de renseignements ayant fait l'objet de ladite ordonnance.

[…]

[23] La Régie invite cependant le Distributeur à tenir compte, à l'avenir, des remarques formulées dans la présente décision lorsqu'il présentera une demande d'ordonnance de traitement confidentiel. » [notes de bas de pages omises]

(iii) Le Transporteur dépose le Plan d'évolution du réseau de l'île de Montréal et demande le maintien du caractère confidentiel, sans restriction de durée, selon les décisions D-2011-026 et D-2019-039.

(iv) Le Transporteur dépose une version caviardée de la présentation sur l'évolution du réseau de l'île de Montréal.

Demandes :

5.1 Veuillez déposer les informations requises par l'article 33 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*, dont les déclarations sous serment, au soutien de la demande visant le traitement confidentiel du Plan d'évolution du réseau de l'île Montréal, en tenant compte des remarques formulées par la Régie à la référence (ii).

Réponse :

Le Transporteur dépose une affirmation solennelle justifiant le maintien du traitement confidentiel du Plan d'évolution.

5.2 En lien avec notamment la référence (iv), veuillez préciser si certaines des informations figurant au Plan d'évolution du réseau de l'île de Montréal déposé sous pli confidentiel à la pièce B-0013, ont déjà fait l'objet ou pourraient faire l'objet d'une diffusion publique, notamment les informations figurant à la section 2.3.1.

Réponse :

Le Transporteur procède à l'analyse du Plan d'évolution du réseau de l'île de Montréal afin d'en déposer une version caviardée au soutien de la présente. En raison de l'analyse et des validations requises le Transporteur compte déposer cette version caviardée de la pièce à la mi-mai prochain.

5.2.1. Dans l'affirmative, veuillez déposer une version caviardée du Plan d'évolution du réseau de l'île de Montréal pour le dossier public, conformément à l'article 34 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*.

Réponse :

1 **Voir la réponse à la question 5.2.**

6. Références : (i) Pièce B-0002, paragraphe 10;
(ii) Pièce B-0004, p. 17 et 18;
(iii) Pièce B-0006, Impact tarifaire.

Préambule :

(i) Le Transporteur indique au paragraphe 10 :

« *Conformément à l'article 30 de la Loi, en raison de leur caractère confidentiel ainsi que pour des motifs d'intérêt public, le Transporteur demande à la Régie de rendre une ordonnance interdisant la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus à la pièce HQT-1, Document 2 ainsi qu'à la pièce HQT-1, Document 2, Annexe 1, et ce pour les motifs décrits à l'affirmation solennelle jointe jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la mise en service finale du Projet.* » [nous soulignons]

(ii) Le Transporteur indique aux pages 17 et 18 :

« *Suivant la mise en service du poste de Saint-Michel en 2023, le Distributeur estime avoir besoin d'une période d'environ cinq ans afin de transférer les clients alimentés par le réseau à 12 kV du poste de Montréal-Nord sur le réseau à 25 kV. Le Transporteur prévoit donc démanteler le poste de Montréal-Nord à 120-12 kV dès que le transfert des charges sera complété, soit à l'automne 2030. Les lignes d'alimentation à 120 kV entre le poste de Montréal-Nord et le poste Bélanger seront également démantelées au même moment.* »

« *Enfin, le Transporteur prévoit réaliser en 2031, dès que l'espace sera libéré par le démantèlement du poste de Montréal-Nord à 120-12 kV, les travaux d'addition de la dernière barre principale à moyenne tension, de quatre départs actifs à 25 kV et d'un départ de relève additionnel pour l'alimentation de deux batteries de condensateurs supplémentaires de 6 Mvar.* […] » [nous soulignons]

(iii) L'impact tarifaire indique des mises en service de 2,8 M$ en août 2022, de 106,7 M$ en octobre 2023, de 2,7 M$ en octobre 2030 et de 15,5 M$ en octobre 2031.

Demandes :

6.1 Considérant que les mises en service jusqu'en 2023 représentent 86 % du coût du Projet (référence (iii)), soit un total de 109,5 M$ sur 127,8 M$), veuillez préciser s'il serait possible de rendre public l'ensemble des coûts du Projet un an après la mise en service du poste Saint-Michel (référence (ii)), soit en 2024 selon la prévision actuelle. Dans la négative,

Réponse :

Dans sa décision D-2016-086, après un examen approfondi, la Régie a déterminé que la durée du traitement confidentiel des renseignements détaillés sur les coûts du projet en cause était limitée à un délai d'un an à compter de la date de mise en service finale de ce dernier.

Par la suite, appelée à décider de demandes de traitement confidentiel de renseignements de même nature relativement à de nombreux projets, la Régie a établi la durée de ses ordonnances de confidentialité à une période similaire d'un an à compter de la date de mise en service finale de ces projets.

Considérant notamment ces précédents, dans le présent dossier, le Transporteur a demandé à la Régie de rendre une ordonnance interdisant la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements de même nature, soit ceux contenus à la pièce B-0007, HQT-1, Document 2 ainsi qu'à la pièce B-0008, HQT-1, Document 2, Annexe 1, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la mise en service finale du projet en cause. Il a produit l'affirmation solennelle requise à cet égard.

Le Transporteur maintient[4] que la date de mise en service complète d'un projet constitue un événement objectif et prévisible sur lequel il est souhaitable de continuer à s'appuyer.

Avec égards, une divulgation plus hâtive, comme celle évoquée ci-dessus, entraîne un risque quant à la capacité, pour le Transporteur, de maintenir un marché concurrentiel dans un contexte où les appels d'offres peuvent s'échelonner sur toute la période de réalisation d'un projet. Le risque, à la fois quant aux prix qui pourraient être offerts par des fournisseurs et aux négociations qui s'ensuivent, demeure pendant toute cette période. En outre, le Transporteur rappelle que la nature technique des biens et services acquis ainsi que leur application particulière (gestion d'un réseau électrique) entraînent dans certains domaines une offre minimale[5]. Par conséquent, toute divulgation plus hâtive permettant de mieux cibler certains types de coûts porte atteinte à

[4] D-2016-086, par. 94, D-2016-091, par. 67.

[5] B-0002, affirmation solennelle de M. Albert, par. 16.

l'objectif d'obtenir, pour les biens et services requis par le Projet, la meilleure qualité au moindre coût[6], au bénéfice de l'ensemble de la clientèle.

Ainsi, le Transporteur estime que la durée du traitement confidentiel de renseignements détaillés sur les coûts de projets ne doit pas être modulée en fonction de leur calendrier de réalisation.

6.1.1. Veuillez justifier le traitement confidentiel des coûts des travaux liés aux mises en service ultérieures à 2023.

Réponse :

Voir la réponse à la question 6.1.

6.2 Veuillez préciser si une partie des coûts pourrait être divulguée dès 2024, par exemple les coûts afférents aux mises en service réalisées jusqu'en 2023.

Réponse :

Voir la réponse à la question 6.1.

[6] B-0002, affirmation solennelle de M. Albert, par. 22.