

**Réponses du Transporteur
à la demande de renseignements numéro 1
de l'Association Hôtellerie Québec et l'Association
Restauration Québec
(« AHQ-ARQ »)**

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE L'AHQ-ARQ À HQT

INVESTISSEMENTS RÉALISÉS EN 2022 ET ESTIMÉS EN 2023

1. **Références :** (i) R-4168-2021, B-0004, page 24, ligne 6, à page 26, ligne 26;
(ii) B-0010, page 7, tableau 1;
(iii) B-0010, page 9, tableau 3;
(iv) R-4168-2021, B-0004, page 34, ligne 1 à 15;
(v) B-0010, page 30, lignes 1 à 3;
(vi) R-4217-2022, B-0004, pages 26, ligne 3, à page 27, ligne 11.

Préambule :

- (i) « *Les investissements requis en Croissance des besoins de la clientèle s'élèvent à 102 M\$ et se détaillent comme suit :*

Tableau 21
Investissements 2022 générant des revenus additionnels
(M\$)

Croissance des besoins de la clientèle	Budget
Alimentation de la charge locale	102
Intégration de puissance	0
Total	102

3.2.1.1 Alimentation de la charge locale

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 ou qui feront face à 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. Les interventions, telles que l'addition de transformation dans des postes satellites en dépassement de capacité, l'addition de départs de ligne, la construction de nouveau poste et la conversion de poste, sont planifiées suivant les problématiques inhérentes à chacune des zones d'intervention. 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.

En 2022, le Transporteur prévoit la mise en service du nouveau poste de Saint-Agapit à 12 120-25 kV et d'un système de stockage d'énergie au poste de Ste-Germaine. Il prévoit également la poursuite des travaux de conversion

à 120 kV au poste de L'Islet et d'ajouts de transformation dans les postes de Mont-Royal à 120-25 kV, de L'Île-Perrot à 120-25 kV et de Cournoyer à 120-25 kV.

Le Transporteur prévoit également la construction d'une nouvelle ligne biterne à 120 kV reliant le poste de la Nicolet au poste Hériot. De plus, dans le cadre de la planification intégrée de ses interventions, de nouveaux investissements sont requis pour la conversion à 120 kV au poste d'Armagh, la construction des nouveaux postes Val-des-Monts à 120-25 kV, Bolton à 49-25 kV et Bagotville à 161-25 kV ainsi que le remplacement de la transformation pour le poste d'Ormstown à 120-25 kV. Le Transporteur ne prévoit aucun dépassement de capacité dans les postes sources.

Par ailleurs, afin de pallier les dépassements de capacité de la période 2022-2025, de nouvelles interventions d'ajout de transformateurs de puissance sont prévues dans les postes de St-Bruno-de-Montarville à 315-25 kV, de Limoilou à 230-25 kV et de Huntington à 120-25 kV. Le tableau A2-1 de l'annexe 2 présente ces ajouts de transformation dont la première année de la séquence des investissements est prévue en 2022. Les éléments déclencheurs, la CLT avant et après les interventions ainsi que la prévision de la demande qui permettent de soutenir les choix des investissements d'ajout de transformation envisagés pour satisfaire les besoins de la charge locale, y sont aussi présentés.

Des investissements de l'ordre de 19 M\$ sont prévus en 2022 pour l'ensemble des interventions d'ajout de capacité dans les postes satellites. » (Notes de bas de page omises; nous soulignons)

(ii) «

Tableau 1
Historique des investissements
(M\$)

Catégorie d'investissement	2020 ⁽¹⁾			2021 ⁽¹⁾			2022 ⁽¹⁾		
	Autorisé	Réel	Écart	Autorisé	Réel	Écart	Autorisé	Réel	Écart
Ne générant pas de revenus additionnels	778	687	-91	916	870	-46	920	788	-132
Maintien des actifs	670	574	-96	789	764	-25	790	697	-93
Maintien et amélioration de la qualité du service	67	68	1	74	65	-9	75	45	-30
Respect des exigences	41	45	4	53	41	-12	55	46	-9
Générateur des revenus additionnels	142	82	-60	112	53	-59	102	68	-34
Croissance des besoins de la clientèle	142	82	-60	112	53	-59	102	68	-34
Total	920	769	-151	1028	923	-105	1022	856	-166

⁽¹⁾ Investissements pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$ (« projets de moins de 65 M\$ »)

» (Notre surlignement)

(iii) «

Tableau 3
Portrait des investissements 2023
(M\$)

Catégorie d'investissement	Autorisé	Réel au 30 avril	Estimé 8 mois	Total	Écart
Ne générant pas de revenus additionnels	902	164	628	792	-110
Maintien des actifs	770	148	551	699	-71
Maintien et amélioration de la qualité du service	73	9	30	39	-34
Respect des exigences	59	7	47	54	-5
Général des revenus additionnels	92	30	44	74	-18
Croissance des besoins de la clientèle	92	30	44	74	-18
Total	994	194	672	866	-128

» (Notre surlignement)

- (iv) « L'autorisation demandée à la Régie permettra au Transporteur de réaliser, à compter du 1er janvier 2022, des projets de moins de 65 M\$ pour un montant de 1 022 M\$. Comme il l'explique et le démontre dans la preuve présentée à l'appui de sa demande, les investissements demandés sont requis pour qu'il puisse s'acquitter adéquatement de sa mission.

Du montant total de 1 022 M\$ demandé par le Transporteur, un montant de 790 M\$ est prévu pour assurer le Maintien des actifs. Le Transporteur a fourni des informations sur les investissements requis pour ces actifs qui s'avèrent essentiels pour assurer la pérennité du parc d'actifs vieillissant et lui permettre de gérer les risques associés à des bris ou à l'obsolescence des équipements.

Pour ce qui est des investissements requis en Maintien et amélioration de la qualité du service, le Transporteur a fourni des informations en fonction des éléments déclencheurs et des améliorations visées par ces investissements.

Les investissements en Respect des exigences ont été présentés en précisant la source des exigences qui feront l'objet d'interventions planifiées en 2022. » (Nous soulignons)

- (v) « Le taux de risque réel en fin d'année 2022 montre une hausse par rapport à 2021, mais demeure légèrement inférieur au taux de risque simulé pour 2022. Ainsi, l'ensemble des investissements du Transporteur ont permis de contrôler le risque prévu par la Stratégie. » (Nous soulignons)

- (vi) « **3.2.1.1. Alimentation de la charge locale**

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 ou qui feront face à 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 d'Hydro-Québec dans ses

activités de distribution d'électricité (le « Distributeur »). Les interventions, telles que l'addition de transformation dans des postes satellites en dépassement de capacité, l'addition de départs de ligne, la construction de nouveaux postes et la conversion de postes, sont planifiées suivant les problématiques inhérentes à chacune des zones d'intervention. 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.

En 2023, le Transporteur prévoit la poursuite des travaux de conversion à 120 kV au poste de L'Islet, de construction des nouveaux postes Val-des-Monts à 120-25kV et Bagotville à 161-25 kV, d'ajouts de transformation dans les postes de Mont-Royal à 120-25 kV, de L'île-Perrot à 120-25 kV, de Cournoyer à 120-25 kV, de Huntingdon à 120-25 kV et de Limoilou à 230-25 kV ainsi que le remplacement de la transformation pour le poste Ormstown à 120-25 kV.

Des investissements sont aussi requis pour ajouter des départs de lignes à 25 kV pour les besoins du Distributeur aux postes Saint-Jean, de Saint-Maxime, de Saint-Évariste et Grantham. De plus, dans le cadre de la planification intégrée de ses interventions, le Transporteur prévoit également la construction d'une nouvelle ligne à 120 kV reliant le poste Montérégie au poste Sainte-Rosalie, le remplacement de la transformation pour le poste Beauceville-Est à 120-25 kV et de la Némiscau à 12-69 kV et l'ajout d'une unité de transformation mobile au poste d'East Angus à 120-25 kV. Le Transporteur ne prévoit aucun dépassement de capacité dans les postes sources.

Par ailleurs, afin de pallier les dépassements de capacité de la période 2023-2026, des nouvelles interventions d'ajouts de transformateurs de puissance sont prévues dans les postes de Plessisville à 120-25 kV, de Provost à 120-34 kV et de Rouville à 230-25 kV. Le tableau A2-1 de l'annexe 2 présente ces ajouts de transformation, dont la première année de la séquence des investissements est prévue en 2023. Les éléments déclencheurs, la capacité limite de transformation (CLT) avant et après les interventions ainsi que la prévision de la demande qui permettent de soutenir les choix des investissements d'ajouts de transformation envisagés pour satisfaire les besoins de la charge locale, y sont aussi présentés.

Des investissements de l'ordre de 28 M\$ sont prévus en 2023 pour l'ensemble des interventions d'ajouts de capacité dans les postes satellites. » (Notes de bas de page omises; nous soulignons)

Demandes :

- 1.1 Afin d'expliquer l'écart de -34 M\$ en 2022 dans la catégorie Croissance des besoins de la clientèle (référence (ii)), veuillez indiquer les projets dont la liste apparaît à la référence (i) qui n'ont pas été réalisés en 2022.

Réponse :

1 L'écart de -34 M\$ en « Croissance des besoins de la clientèle » s'explique
2 par l'annulation, le report et la suspension temporaire de projets à la
3 demande de grands clients et de projets de la charge locale. Le
4 Transporteur a pris en compte l'évolution de ces projets dans sa
5 planification des investissements pour les années 2023 et subséquentes.

6 Ainsi, le Transporteur revoit la priorisation de ses interventions en tenant
7 compte de l'évolution du contenu, du coût et des échéanciers de projets. Il
8 révisé et ajuste ses projets dans le temps en fonction des besoins de la
9 clientèle.

Complément d'information

10 Le projet du système de stockage d'énergie au poste de Ste-Germaine a été
11 annulé.
12

13 Les travaux de remplacement de la transformation pour le poste
14 d'Ormstown à 120-25 kV et l'ajout de transformateurs de puissance prévu
15 dans le poste d'Huntington à 120-25 kV ont été reportés et planifiés en 2023.

16 De plus, les investissements requis pour la conversion à 120 kV au poste
17 d'Armagh¹ et pour la construction du nouveau poste Bolton à 49-25 kV ont
18 été retirés du Budget des investissements, à la suite d'analyses en amont
19 de la phase projet, pour éventuellement faire l'objet d'une demande
20 d'autorisation de projet dont le coût est égal ou supérieur à 65 M\$.

- 1.2 Pour chacun des projets pour l'alimentation de la charge locale qui n'ont pas été réalisés en 2022 selon la référence (ii), veuillez indiquer les impacts sur la fiabilité d'alimentation de la clientèle, passés et à venir, et les mesures de mitigation, passées et à venir, afin d'alimenter la clientèle, le cas échéant. Dans le cas où aucune mesure de mitigation n'a été ou ne sera requise, veuillez expliquer pourquoi, dans un contexte où le Transporteur justifiait des besoins d'investissement dans sa preuve au dossier R-4168-2021 (référence (i)).

Réponse :

21 Le Transporteur souligne qu'il vise la fiabilité et la qualité de service de
22 transport dans le cadre de la priorisation de ses interventions en tenant
23 compte de l'évolution du contenu, du coût et des échéanciers de projets. Il
24 peut réviser et ajuster ses projets dans le temps en fonction des besoins
25 ciblés, de l'enveloppe autorisée pour une année donnée et de la
26 disponibilité des ressources requises. Cette mise à jour des interventions

¹ Le projet a été annulé en 2023.

1 est ainsi reflétée annuellement dans le budget des investissements du
2 Transporteur.

3 Par ailleurs, le Transporteur souligne que la majorité des écarts pour les
4 investissements réalisés en 2022 n'ont pas d'impact sur le réseau de
5 transport, puisque les besoins de la clientèle sont déplacés, en partie, dans
6 le temps. Toutefois, la planification de ces budgets demeure nécessaire afin
7 d'avoir la capacité à répondre à ces besoins ciblés.

1.3 Relativement à la référence (iv), veuillez expliquer comment le Transporteur a pu
s'acquitter « *adéquatement de sa mission* » étant donné qu'il n'a pas réalisé
l'ensemble des investissements demandés en 2022 (référence (ii)).

Réponse :

8 Le Transporteur considère qu'il s'acquitte adéquatement de sa mission
9 malgré les aléas entourant les projets qui peuvent survenir en cours
10 d'année. Les différents indicateurs présentés dans la pièce HQT-1,
11 Document 1 révisé le confirment.

1.4 Relativement à la référence (iv), veuillez expliquer comment le Transporteur a pu
« *assurer le Maintien des actifs* » et « *assurer la pérennité du parc d'actifs
vieillissant et lui permettre de gérer les risques associés à des bris ou à
l'obsolescence des équipements* » étant donné qu'il n'a pas réalisé l'ensemble
des investissements demandés (référence (ii)) qui s'avéraient « *essentiels* » en
2022.

Réponse :

12 Voir réponse à la question 1.3.

1.5 Relativement à la référence (iv), veuillez expliquer comment le Transporteur a pu
profiter des « *améliorations visées* » par les investissements requis en Maintien
et amélioration de la qualité du service étant donné qu'il n'a pas réalisé
l'ensemble des investissements demandés (référence (ii)) en 2022. Veuillez
indiquer lesquels des investissements prévus et requis n'ont pas été réalisés en
2022 en Maintien et amélioration de la qualité de service.

Réponse :

13 Voir réponse à la question 1.3.

14 Par ailleurs, le Transporteur indique que les travaux non finalisés ou
15 réalisés lors d'une année sont pris en compte dans la revue annuelle

1 **subséquente et dans la priorisation des interventions, afin de respecter le**
2 **budget autorisé et la planification des investissements des**
3 **années subséquentes.**

1.6 Relativement à la référence (iv), veuillez expliquer comment le Transporteur a pu respecter les exigences qu'il avait à respecter étant donné qu'il n'a pas réalisé l'ensemble des investissements demandés en 2022 (référence (ii)). Veuillez indiquer lesquels des investissements prévus et requis n'ont pas été réalisés en 2022 dans cette catégorie et, conséquemment, lesquelles des exigences n'ont pas été respectées.

Réponse :

4 **Voir réponse à la question 1.5.**

1.7 Relativement à la référence (iv), veuillez expliquer comment le Transporteur a pu s'acquitter « *adéquatement de sa mission* » étant donné qu'il ne prévoit pas réaliser l'ensemble des investissements demandés en 2023 (référence (iii)).

Réponse :

5 **Le Transporteur considère qu'il s'acquitte adéquatement de sa mission**
6 **malgré les aléas entourant les projets qui peuvent survenir en cours**
7 **d'année. Les différents indicateurs présentés dans la pièce HQT-1,**
8 **Document 1 révisé le confirment.**

1.8 Relativement à la référence (iv), veuillez expliquer comment le Transporteur a pu « *assurer le Maintien des actifs* » et « *assurer la pérennité du parc d'actifs vieillissant et lui permettre de gérer les risques associés à des bris ou à l'obsolescence des équipements* » étant donné qu'il ne prévoit pas réaliser l'ensemble des investissements demandés (référence (iii)) qui s'avéraient « *essentiels* » en 2023.

Réponse :

9 **Voir réponse à la question 1.7.**

1.9 Relativement à la référence (iv), veuillez expliquer comment le Transporteur a pu profiter des « *améliorations visées* » par les investissements requis en Maintien et amélioration de la qualité du service étant donné qu'il ne prévoit pas réaliser l'ensemble des investissements demandés en 2023 (référence (iii)) dans cette catégorie. Veuillez indiquer lesquels des investissements prévus et requis pour 2023 le Transporteur ne prévoit pas réaliser.

Réponse :

1 **Le Transporteur indique que les principaux écarts anticipés en « Maintien**
2 **et amélioration de la qualité du service » et en « Respect des exigences »,**
3 **s'expliquent principalement par la comptabilisation de travaux en**
4 **technologies d'information aux charges d'exploitation en raison de la**
5 **modification des seuils de capitalisation des actifs incorporels de**
6 **technologies numériques, comme mentionné à la réponse à la question 2.1**
7 **de la demande de renseignement numéro 1 de la Régie.**

1.10 Relativement à la référence (iv), veuillez expliquer comment le Transporteur a pu respecter les exigences qu'il avait à respecter étant donné qu'il ne prévoit pas réaliser l'ensemble des investissements demandés en 2023 en Respect des exigences (référence (iii)). Veuillez indiquer lesquels des investissements prévus et requis le Transporteur ne prévoit pas réaliser en 2023 et, conséquemment, lesquelles des exigences n'ont pas été respectées.

Réponse :

8 **Voir réponse à la question 1.9.**

1.11 Veuillez expliquer comment le taux de risque réel en fin d'année 2022 peut être inférieur au taux de risque simulé pour 2022 (référence (v)) alors que le Transporteur n'a réalisé qu'une portion de l'ensemble des investissements prévus par la Stratégie depuis 2020 (références (ii) et (iii)).

Réponse :

9 **Le Transporteur indique que le taux de risque réel en fin d'année 2022 est**
10 **inférieur aux taux de risque simulé 2022 parce qu'il a investi davantage sur**
11 **les transformateurs de mesure que ce qui était prévu en simulations en**
12 **raison d'un programme de remplacement apparu après les simulations. Les**
13 **transformateurs de mesure ont une cote d'impact plus élevée que la**
14 **moyenne et donc un effet important sur le taux de risque.**

1.12 Afin d'expliquer l'écart de -18 M\$ prévu en 2023 dans la catégorie Croissance des besoins de la clientèle (référence (iii)), veuillez indiquer les projets dont la liste apparaît à la référence (vi) qui n'ont pas été réalisés en 2023.

Réponse :

15 **L'écart anticipé en 2023 de -18 M\$ en « Croissance des besoins de la**
16 **clientèle » est expliqué par la poursuite et le report de projets, en majorité**

1 en 2024, ainsi que par le dépôt de demande d'autorisation de projet dont le
2 coût est égal ou supérieur à 65 M\$.

3 Par ailleurs, le Transporteur souligne qu'il revoit la priorisation de ses
4 interventions en tenant compte de l'évolution du contenu, du coût et des
5 échéanciers de projets. Il peut réviser et ajuster ses projets dans le temps
6 en fonction des besoins ciblés, de l'enveloppe autorisée pour une année
7 donnée et de la disponibilité des ressources requises. Cette mise à jour des
8 interventions est ainsi reflétée annuellement dans le budget des
9 investissements du Transporteur.

10 Complément d'information

11 Les travaux de conversion à 120 kV au poste de L'Islet ont été annulés.

12 Les travaux de remplacement de la transformation pour le poste
13 d'Ormstown à 120-25 kV et l'ajout de transformation dans le poste de
14 Huntingdon à 120-25 kV ont été reportés.

15 Les investissements requis pour la construction des nouveaux postes
16 Val-des-Monts à 120-25 kV et de Bagotville à 161-25 kV ainsi que la
17 construction d'une nouvelle ligne à 120 kV reliant le poste Montérégie au
18 poste de Sainte-Rosalie ont été retirés du Budget des investissements, à la
19 suite d'analyses en amont de la phase projet, pour faire l'objet d'une
20 demande d'autorisation de projet dont le coût est égal ou supérieur à 65 M\$.

- 1.13 Pour chacun des projets pour l'alimentation de la charge locale qui n'ont pas été réalisés en 2023 selon la référence (vi), veuillez indiquer les impacts sur la fiabilité d'alimentation de la clientèle, passés et à venir, et les mesures de mitigation, passées et à venir, afin d'alimenter la clientèle, le cas échéant. Dans le cas où aucune mesure de mitigation n'a été ou ne sera requise, veuillez expliquer pourquoi, dans un contexte où le Transporteur justifiait des besoins d'investissement dans sa preuve au dossier R-4217-2022 (référence (vi)).

Réponse :

21 Le Transporteur souligne qu'il vise la fiabilité et la qualité de service de
22 transport dans le cadre de la priorisation de ses interventions en tenant
23 compte de l'évolution du contenu, du coût et des échéanciers de projets. Il
24 peut réviser et ajuster ses projets dans le temps en fonction des besoins
25 ciblés, de l'enveloppe autorisée pour une année donnée et de la
26 disponibilité des ressources requises. Cette mise à jour des interventions
27 est ainsi reflétée annuellement dans le budget des investissements du
28 Transporteur.

29 Voir également la réponse à la question 1.12

STRATÉGIE

2. **Référence** : B-0010, page 5, lignes 20 à 27.

Préambule :

« La Stratégie permet d'identifier les projets prioritaires à la lumière de ces risques et d'utiliser de façon optimale les ressources humaines et financières. Elle est appliquée pour déterminer dans une forte proportion les investissements requis en « Maintien des actifs » de transport et de télécommunications. De plus, elle met à profit les progrès techniques et technologiques les plus récents. Ainsi, le Transporteur informe la Régie que la majorité des investissements en « Maintien des actifs » de la présente demande sont requis pour des remplacements prévus à long terme de l'ensemble des équipements, répartis sur plusieurs années selon une priorité respectant la Stratégie. »
(Notes de bas de page omises; nous soulignons)

Demande :

2.1 Veuillez élaborer sur les « *progrès techniques et technologiques les plus récents* » dont il est question à la référence et décrire de tels progrès.

Réponse :

1 **Le texte quant aux « progrès techniques et technologiques les plus**
2 **récents » précise que les investissements sont réalisés dans le cadre qui**
3 **prévaut lors de l'investissement, lequel inclut notamment les plus récents**
4 **progrès techniques et technologiques.**

ALIMENTATION DE LA CHARGE LOCALE

3. **Références :** (i) B-0010, page 37, tableau A1-1;
(ii) R-4167-2021, B-0022, page 22;
(iii) R-4167-2021, B-0234, page 98 (PDF 100);
(iv) B-0010, page 37, lignes 5 à 7.

Préambule :

(i)

Tableau A1-1
Interventions d'ajout de transformation prévues dans les postes satellites
afin de pallier les dépassements de capacité prévus de 2024 à 2027
et dont le flux d'investissement débute en 2024

Poste et tensions (kV)	Année de MES prévue				Actions	Éléments déclencheurs	Valeur CLT (MVA) avant investissement	Valeur CLT (MVA) après investissement	Données prévisionnelles Charge (MVA)			
	2024	2025	2026	2027					2023-24	2024-25	2025-26	2026-27
De Roussillon 315-25 kV			X		Ajout du 4 ^{ème} transformateur à 315-25 kV (66 MVA)	Dépassement de CLT au poste	184	280	170	181	184	186
De Farhnam 120-25 kV			X		Ajout du 3 ^{ème} transformateur à 120-25 kV (47 MVA)	Dépassement de CLT au poste	64	126	78	79	80	82
De Saint-Louis 120-25 kV				X	Ajout du 3 ^{ème} transformateur à 120-25 kV (47 MVA)	Dépassement de CLT au poste	67	132	67	73	71	73

(ii)

Poste	Tension (kV)	Hiver CLT (MVA)	Hiver Charge prévue 2021 (MVA)	Été CLT (MVA)	Été Charge prévue 2021 (MVA)	Remarques
ROUSSILLON	315-25	184	145	138	97	Révision des CLT.
SAINT-LOUIS	120-25	67	50	50	25	

- (iii) « **37.1 Information requise annuellement du Distributeur :** Le Distributeur doit fournir annuellement, ou faire fournir, tous les renseignements prévus aux décisions, ordonnances, règlements de la Régie, y compris, mais sans s'y limiter, ce qui suit : (i) une description de la charge à chaque point de livraison. Cette description doit identifier et fournir séparément la meilleure estimation par le Distributeur des charges totales à alimenter à chaque niveau de tension de transport, de même que des charges à alimenter à partir de chaque poste du Transporteur au même niveau de tension de transport. La description doit comprendre des prévisions sur dix (10) ans de la charge et des ressources

nécessaires à la pointe coïncidente et non coïncidente, en été et en hiver ; (ii) le niveau et la localisation des charges interruptibles, s'il en est, comprises dans la charge locale. Cette information doit inclure les besoins de puissance estivale et hivernale de chaque charge interruptible (comme si elle n'était pas interruptible), la partie de la charge qui est susceptible d'interruption, les conditions auxquelles une interruption peut être mise en œuvre et les limites, s'il en est, applicables à la quantité et à la fréquence des interruptions. Le Distributeur doit indiquer la quantité de charge de ses clients interruptibles (s'il en est) incluse dans les prévisions de charge sur 10 ans fournies en réponse au point (i) ci-dessus ; » (Nous soulignons)

- (iv) « *En conséquence, les informations du tableau A1-1 se conforment au paragraphe 137 de la décision D-2020-020 [note de bas de page omise] de produire, en soutien de ses demandes futures, les projections du Distributeur qui soient les plus contemporaines possibles. » (Nous soulignons)*

Demandes :

- 3.1** Pour le poste De Roussillon 315-25 kV apparaissant à la référence (i), veuillez expliquer chacune des augmentations annuelles de la charge qui passe de 145 MVA en 2021 (référence (ii)) à 170 MVA à l'hiver 2023-2024, puis à 181 MVA à l'hiver 2024-2025, puis à 184 MVA à l'hiver 2025-2026, puis finalement à 186 MW à l'hiver 2026-2027 (référence (i)). Veuillez notamment indiquer les transferts de charge et les hausses de charges ponctuelles pour chaque année, le cas échéant.

Réponse :

- 1 **Le Transporteur souligne que la valeur de 145 MVA présentée à la référence**
2 **(ii) représente la prévision de charge pour l'hiver 2020-2021 réalisée**
3 **en 2020.**
- 4 **Le tableau R3.1 présente la croissance naturelle, les charges ponctuelles et**
5 **les transferts de la prévision à la référence (i).**

Tableau R3.1
Croissance naturelle, charges ponctuelles et transferts
pour le poste de Roussillon (en MVA)

	Prévisionnel				
	22-23	23-24	24-25	25-26	26-27
	159,3	170,3	181,2	183,8	186,2
Croissance Naturelle	1,3	1,3	1,4	2,6	2,4
Charges ponctuelles	4,1	3,9	4,7	0,0	0,0
Transferts	0,0	5,8	4,7	0,0	0,0

3.2 Pour le poste de Farnham à 120-25 kV apparaissant à la référence (i), veuillez expliquer comment le Transporteur a été en mesure d'alimenter la charge de 78 MVA prévue pour l'hiver 2023-24 alors que la CLT n'était que de 64 MVA (référence (i)). Veuillez notamment décrire les plans de contingence appliqués par Hydro-Québec pour alimenter cette charge et expliquer pourquoi de tels plans ne pourraient pas être poursuivis jusqu'à l'hiver 2026-2027. Veuillez aussi notamment indiquer les transferts de charge et les hausses de charges ponctuelles pour chaque année, le cas échéant.

Réponse :

- 1 **Un plan de contingence, qui consiste à effectuer des transferts de charges**
- 2 **par le Distributeur sur des postes avoisinants, est prévu jusqu'à la mise en**
- 3 **service de la solution permanente.**
- 4 **Considérant l'augmentation de la demande prévue, le fait de continuer de**
- 5 **prévoir uniquement des plans de contingence représente un risque de**
- 6 **dégradation de la qualité du service et d'augmentation du délestage de la**
- 7 **charge en contingence. Le Transporteur est d'avis que le plan de**
- 8 **contingence ne doit pas substituer une solution pérenne.**
- 9 **Le tableau R3.2 présente la croissance naturelle, les charges ponctuelles et**
- 10 **les transferts de la prévision à la référence (i).**

Tableau R3.2
Croissance naturelle, charges ponctuelles et transferts pour le poste de
Farnham (en MVA)

	Prévisionnel				
	22-23	23-24	24-25	25-26	26-27
	75,7	77,9	79,2	80,4	81,5
Croissance Naturelle	0,8	0,8	1,3	1,2	1,1
Charges ponctuelles	1,2	1,4	0,0	0,0	0,0
Transferts	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

3.3 Pour le poste de Saint-Louis 120-25 kV apparaissant à la référence (i), veuillez expliquer chacune des augmentations et baisses de la charge qui passe de 50 MVA en 2021 (référence (ii)) à 67 MVA à l'hiver 2023-2024, puis à 73 MVA à l'hiver 2024-2025, puis à 71 MVA à l'hiver 2025-2026, puis finalement à 73 MW à l'hiver 2026-2027 (référence (i)). Veuillez notamment indiquer les transferts de charge et les hausses de charges ponctuelles, le cas échéant.

Réponse :

- 1 **Le Transporteur souligne que la valeur de 50 MVA à la référence (ii)**
- 2 **représente la prévision de charge pour l'hiver 2020-2021 réalisée en 2020.**
- 3 **Le tableau R3.3 présente la croissance naturelle, les charges ponctuelles et**
- 4 **les transferts de la prévision à la référence (i).**

**Tableau R3.3
Transferts de charge et hausses de charges ponctuelles pour le poste de
Saint-Louis (en MVA)**

	Prévisionnel				
	22-23	23-24	24-25	25-26	26-27
	58,4	66,6	73,3	70,6	73,0
Croissance Naturelle	0,0	0,0	0,2	0,9	0,4
Charges ponctuelles	10,7	8,2	6,5	-3,5	2,0
Transferts	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

3.4 Relativement à la référence (i), veuillez fournir la valeur réelle et la valeur normalisée de la charge au poste de Roussillon à 315-25 kV, au poste de Farnham à 120-25 kV et au poste de Saint-Louis à 120-25 kV pour chacun des quatre hivers entre 2020-2021 et 2023-2024 et justifier tout écart entre ces valeurs et les valeurs de données prévisionnelles de charge apparaissant aux tableaux des références (i) et (ii).

Réponse :

Tableau R3.4
Écart de pointes prévues et normalisées

Pointe réelle (MW)			
	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Roussillon à 315-25 kV	141,3	142,8	151,1
Farnham à 120-25 kV	67,8	73,9	77,7
Saint-Louis à 120-25 kV	48,8	47,1	51,4

Pointe normalisée (MVA)			
	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Roussillon à 315-25 kV	147,8	154,0	154,8
Farnham à 120-25 kV	71,1	73,7	74,9
Saint-Louis à 120-25 kV	46,8	47,6	49,8

- 1 **Les écarts entre les pointes prévues et les pointes réelles des trois postes**
 2 **s’expliquent principalement par un retard dans la réalisation des charges**
 3 **ponctuelles prévues.**
- 4 **Par ailleurs, les données de pointes réelles et normalisées pour l’hiver**
 5 **2023-2024 ne sont pas encore disponibles.**

3.5 Pour chacun des trois postes apparaissant à la référence (i), veuillez fournir, conformément à la référence (iii) et pour chaque hiver de la période 2023-2024 à 2026-2027, les prévisions de la charge et des ressources nécessaires à la pointe coïncidente et non coïncidente en hiver; et le niveau des charges interruptibles, s’il en est, comprises dans la charge locale. Cette information doit inclure les besoins de puissance hivernale de chaque charge interruptible (comme si elle n’était pas interruptible), la partie de la charge qui est susceptible d’interruption, les conditions auxquelles une interruption peut être mise en œuvre et les limites, s’il en est, applicables à la quantité et à la fréquence des interruptions.

Réponse :

- 6 **Le Transporteur rappelle que les prévisions de postes de distribution sont**
 7 **redressées de la contribution des moyens de gestion et utilisent les valeurs**
 8 **coïncidentes à la pointe du poste satellite. Les prévisions nécessaires aux**
 9 **besoins de planification sont fournies aux tableaux R3.1 à R3.3.**
- 10 **Le Transporteur rappelle que le Distributeur réalise des prévisions de**
 11 **pointes qui sont coïncidentes dans les artères de distribution alimentées**
 12 **par un poste satellite donné.**

1 **Quant à la prévision de pointe non coïncidente, celle-ci n'est pas utilisée**
2 **par le Transporteur pour les fins de la planification du réseau. Par**
3 **conséquent, ce sujet déborde du cadre du présent dossier.**

4 **Concernant les charges interruptibles, le Transporteur rappelle qu'elles ne**
5 **sont pas utilisées pour planifier son réseau². Par conséquent, ce sujet**
6 **déborde du cadre du présent dossier.**

3.6 Relativement à la référence (iv), veuillez indiquer quelle est la date des prévisions
des données prévisionnelles de charge apparaissant au tableau de la référence
(i)).

Réponse :

7 **Le Transporteur précise que la prévision de septembre 2022 a été utilisée.**

² [D-2022-011](#), par. 65; et [D-2022-003](#), par 128.