

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

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 2 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE À LA DEMANDE DU
TRANSPORTEUR VISANT LA RECONSTRUCTION DE LA LIGNE CLEVELAND-WATERLOO EN BITERNE

1. Références :
- (i) Pièce [B-0018](#), p. 22 à 24;
 - (ii) Pièce [D-0001](#), p. 1 et 2;
 - (iii) Dossier R-4254-2024, pièce [B-0006](#), Annexe 4, p. 5.

Préambule :

- (i) « **Demandes :**

6.1 Veuillez expliquer pourquoi le Transporteur n'a pas informé la Régie du dépôt de la Demande d'injonction mentionnée à la référence (ii) dans le cadre de sa preuve.

Réponse :

Avec le plus grand des égards, cette démarche auprès de la Régie n'est pas requise. Le Transporteur souligne par ailleurs que l'immeuble visé par le processus judiciaire précité dispose d'une emprise de ligne qui traverse l'immeuble sur 455 mètres depuis environ soixante-quinze (75) ans, notant que la ligne 1390 Cleveland-Waterloo à 120 kV s'étend sur une longueur totale de 15,1 km.

Le Transporteur souligne également que le processus d'obtention des autorisations requises relativement au projet est en cours.

6.2 À l'image du projet d'investissement de la référence (iii), veuillez fournir un bilan de la démarche d'information et de consultation suivie à l'égard du Projet (référence (i)).
Veuillez inclure dans ce bilan :

- L'opposition exprimée par 9416-8275 Québec Inc. (référence (ii)) et, le cas échéant, l'opposition exprimée par d'autres acteurs du milieu d'accueil du Projet;

Réponse :

Le Transporteur s'en remet à ses déclarations contenues à la pièce HQT-1, Document 1, Annexe 5.

- Les conclusions d'Hydro-Québec quant à l'acceptabilité sociale du Projet.

Réponse :

Le Transporteur s'en remet à ses déclarations contenues à la pièce HQT-1, Document 1, Annexe 5.

[...]. » [nous soulignons]

(ii) « En date du 6 mars 2024, notre cliente [9416-8275 Québec Inc.], par le biais de ses procureurs Fasken Martineau DuMoulin, S.E.N.C.R.L., a d'ailleurs déposé devant la Cour supérieure du Québec une Demande introductive d'instance en injonction interlocutoire et en injonction permanente (« Demande en injonction ») contre Hydro-Québec, par laquelle elle demande à la Cour d'ordonner à Hydro-Québec de ne pas continuer le Projet sans les autorisations requises de la Régie et de la CPTAQ, et en fonction de paramètres déjà définis violant des actes de servitude et du schéma d'aménagement de la municipalité régionale de comté de La Haute-Yamaska. Nous joignons à la présente, copie de la Demande en injonction. » [nous soulignons] [nous ajoutons]

(iii) « **4. Bilan de la démarche**

La raison d'être du Projet fait consensus. Le tracé projeté, en majeure partie dans une emprise accueillant déjà une ligne de transport d'énergie, ainsi que la localisation du futur poste, adossé à un secteur industriel, sont bien accueillis dans le milieu. Le démantèlement du poste de Port-Alfred reçoit également un accueil favorable des citoyens et des gestionnaires du territoire.

[...] » [nous soulignons]

Demandes :

La Régie souhaite obtenir un portrait complet en lien avec l'acceptabilité sociale du Projet aux fins de son approbation à la suite des réponses du Transporteur aux questions 6.1 et 6.2 de la Demande de renseignements no. 1 (référence (i)).

1.1 En lien avec la demande en injonction devant la Cour supérieure du Québec (référence (ii)), veuillez :

1.1.1. Expliquer en quoi la démarche d'informer la Régie, en temps opportun, du dépôt d'une demande en injonction contre Hydro-Québec visant un projet d'investissement soumis pour autorisation ne serait pas requise.

Réponse :

1 **Avec le plus grand des égards, les questionnements de la Régie au sujet de la**
2 **demande d'injonction déposée devant la Cour supérieure ne peuvent obvier les**
3 **faits, à savoir que 9416-8275 Québec Inc. n'a pas concrétisé sa participation au**
4 **présent dossier devant la Régie, et ce, malgré qu'elle ait eu amplement le temps**
5 **de le faire; elle est maintenant forclose de ce faire.**

6 **Les conséquences probantes de ce désintérêt doivent ici prédominer et ainsi**
7 **participer à diriger l'attention de la Régie vers les aspects fondamentaux du**
8 **Projet du Transporteur selon l'article 73 de la Loi et le *Règlement sur les***
9 ***conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*, soit**
10 **l'analyse technico-économique qui doit porter sur la justification du Projet en**
11 **regard de ses objectifs et de l'impact du projet sur les tarifs et la fiabilité du**
12 **réseau de transport d'électricité, conformément aux exigences prescrites par le**
13 **cadre réglementaire.**

14 **Avec égards, quant au cadre réglementaire applicable à l'autorisation du Projet**
15 **du Transporteur selon l'article 73 de la Loi et du *Règlement sur les conditions***
16 ***et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*, la Régie ne**
17 **dispose d'aucune juridiction à l'égard des droits immobiliers dont bénéficie le**
18 **Transporteur, ni de l'affectation du territoire qui accueille le Projet du**
19 **Transporteur. Les dispositions législatives et réglementaires qui concernent**
20 **l'affectation du territoire pour le Projet sont sous les juridictions exclusives**
21 **d'autres organismes et autorités. Dans le présent cas, les aspects de droit civil**
22 **seront examinés par la Cour supérieure qui fut saisie par 9416-8275 Québec Inc.**

23 **Le Transporteur fera valoir ses droits en Cour supérieure et la demande de**
24 **9416-8275 Québec Inc. est valablement et vigoureusement contestée. Cette**
25 **demande de 9416-8275 Québec Inc. est mal fondée en faits et en droit.**

26 **Nous sommes ainsi d'avis que la demande introduite par 9416-8275 Québec Inc.**
27 **en Cour supérieure ne saurait avoir d'impact sur la décision que doit prendre la**
28 **Régie à l'égard du Projet. En effet, le Transporteur est d'avis que la procédure**
29 **entreprise devant la Cour supérieure ne remet pas en question la faisabilité du**
30 **Projet, considérant notamment que cette opposition ne vise qu'un seul**
31 **propriétaire et une partie non substantielle du Projet.**

32 **Hydro-Québec réitère qu'elle a l'intention d'obtenir toutes les autorisations**
33 **requisées en lien avec le Projet.**

1.1.2. Décrire toutes les étapes ayant mené à cette demande.

Réponse :

1 Le Transporteur indique que 9416-8275 Québec Inc. et auparavant
2 9177728 Canada Inc., propriétaire antérieur de l'immeuble visé par la demande,
3 ont manifesté leur opposition au Projet à travers de multiples correspondances,
4 y compris des mises en demeure menaçant d'instituer des procédures
5 judiciaires.

6 Vous trouverez ci-après, à titre illustratif, un historique des principales
7 communications ayant mené à cette demande :

- 8 • En juillet 2019, une mise en demeure est reçue des avocats de
9 9177728 Canada Inc., manifestant l'opposition de cette dernière au Projet
10 selon les paramètres prévus et menaçant d'entreprendre des procédures
11 judiciaires ;
12
- 13 • En septembre 2019, une seconde mise en demeure est reçue.
14 9177728 Canada Inc. formule des reproches à Hydro-Québec et certains
15 de ses représentants liés au processus de sélection des membres du
16 Comité de travail formé de citoyennes et citoyens, ainsi que
17 d'Hydro-Québec (ci-après le « Comité de travail ») et manifeste son
18 intention de tenir Hydro-Québec responsable de toute diminution de
19 valeur de sa propriété. 9177728 Canada Inc. souhaite que son
20 représentant puisse participer au Comité de travail ;
21
- 22 • En octobre 2019, les avocats de 9177728 Canada Inc. réitèrent par écrit
23 sa demande à l'effet que son représentant puisse participer au Comité de
24 travail, ce qu'Hydro-Québec accepte ;
25
- 26 • Le représentant de 9177728 Canada Inc. et de 9416-8275 Québec Inc.
27 prend part au Comité de travail pour la période de novembre 2019 à juin
28 2020 ;
29
- 30 • En juin 2020, le représentant de 9177728 Canada Inc. et de 9416-
31 8275 Québec Inc. est exclu du Comité de travail par le facilitateur du
32 comité en raison de son attitude et du non-respect des règles du Comité
33 de travail, ce à quoi il s'oppose dans une lettre d'avril 2020 ;
34
- 35 • Le 26 août 2020, une nouvelle mise en demeure est transmise par les
36 avocats de 9177728 Canada Inc. et de 9416-8275 Québec Inc., dans
37 laquelle elles manifestent notamment leur opposition au Projet,
menacent d'entreprendre des procédures et formulent des demandes
d'information ;

- 1 • De l'automne 2020 à la fin de l'année 2022, les consultations relatives au
2 Projet ont été suspendues. Les communications ont repris en décembre
3 2022 ;
- 4 • En janvier 2023, une lettre de la part des procureurs de 9416-8275 Québec
5 Inc. est adressée à des hauts dirigeants d'Hydro-Québec, avec copie à la
6 ministre responsable du Sport, du Loisir et du Plein air et députée de
7 Brome-Missisquoi, dans laquelle 9416-8275 Québec Inc. réitère
8 notamment son opposition au Projet. Cette dernière menace à nouveau
9 de saisir les tribunaux si requis ;
- 10
- 11 • En février 2023, une lettre de la part des procureurs de 9416-8275 Québec
12 Inc. est adressée à Hydro-Québec reprenant les reproches formulés dans
13 la lettre de janvier 2023 et réitérant des demandes d'information restées,
14 selon elle, sans réponse ;
- 15 • En mars 2023, une nouvelle lettre des avocats de 9416-8275 Québec Inc.
16 est adressée aux avocats d'Hydro-Québec, faisant suite à une rencontre
17 tenue le 13 mars 2023, et réitère essentiellement les mêmes reproches et
18 menace de saisir les tribunaux ;
- 19 • Entre le mois de janvier et le mois d'octobre 2023, plusieurs échanges
20 ont lieu entre les avocats d'Hydro-Québec et ceux de
21 9416-8275 Québec Inc., de l'information est également partagée et des
22 rencontres sont tenues entre des représentants d'Hydro-Québec et de
23 9416-8275 Québec Inc. ;
- 24 • En janvier 2024, une première demande en injonction en lien avec le
25 Projet est introduite par 9416 8275 Québec Inc. dans le district judiciaire
26 de Bedford, et se solde par un désistement ;
- 27 • Le ou vers le 6 mars 2024, 9416-8275 Québec Inc. introduit la demande
28 en injonction actuellement pendante devant la Cour supérieure du district
29 de Montréal.

1.1.3. Fournir l'état d'avancement de la demande en injonction, incluant la ou les décision(s) rendue(s) par la Cour supérieure, le cas échéant.

Réponse :

30 Hydro-Québec conteste tous les énoncés de la demande, qui est mal fondée en
31 faits et en droit.

- 1 • Les parties se sont entendues sur un protocole de l'instance, lequel a été
2 entériné par la Cour. Le délai pour la mise en état du dossier est fixé au
3 15 avril 2025 ;
- 4 • Une demande en irrecevabilité présentée par la Municipalité de Shefford
5 a été rejetée par la Cour supérieure en date du 14 mai 2024 ;
- 6 • Un avis de gestion visant à faire mettre hors de cause Hydro-Québec
7 Affaires juridiques à titre d'avocat-conseil a été présenté par 9416-8275
8 Québec Inc. Le tribunal a jugé la demande prématurée et n'a émis aucune
9 ordonnance en lien avec cette demande ;
- 10 • La prochaine étape est le dépôt des expertises en demande, lesquelles
11 sont attendues le 30 juillet 2024.

1.1.4. Fournir les démarches que le Transporteur a entrepris avec d'autres acteurs du milieu qui auraient manifesté leur opposition au Projet, le cas échéant.

Réponse :

12 Depuis l'hiver 2023, le Transporteur a mis sur pied différents canaux de
13 concertation et de communication visant à favoriser l'acceptabilité sociale du
14 Projet.

15 Dans le cadre de ces démarches de participation du public, les propriétaires
16 concernés ainsi que les membres du public ont été invités à participer à des
17 séances d'information et de consultation et à exprimer leur commentaires,
18 suggestion et préoccupations relativement au Projet.

19 C'est dans ce contexte que Le Transporteur a mené une démarche
20 environnementale et des démarches de consultation qui ont permis de
21 déterminer le modèle de pylône le mieux adapté au milieu d'accueil, mesure qui
22 permet notamment de favoriser l'intégration de la ligne dans son milieu
23 d'accueil.

1.2 À l'image du projet d'investissement de la référence (iii), veuillez fournir un bilan complet de la démarche d'information et de consultation suivie à l'égard du Projet. Veuillez également inclure dans ce bilan :

- Une description de l'opposition exprimée par 9416-8275 Québec Inc. (référence (ii)) et, le cas échéant, l'opposition exprimée par d'autres acteurs du milieu d'accueil du Projet;

Réponse :

1 **Concernant le bilan de la démarche d'information et de consultation, le**
2 **Transporteur réfère la Régie à la pièce HQT-1, Document 1, Annexe 5¹.**

3 **La principale préoccupation exprimée par 9416-8275 Québec Inc. et d'autres**
4 **citoyens de Shefford concernait l'impact de la ligne sur le paysage. Pour définir**
5 **une mesure d'intégration au paysage, le Transporteur a mené une démarche**
6 **environnementale et une démarche d'information et de consultation qui ont**
7 **permis de déterminer le modèle de pylône le mieux adapté au milieu d'accueil.**
8 **Des écrans de végétation seront également mis en place afin d'atténuer l'impact**
9 **visuel de la ligne chez certains propriétaires.**

10 **Concernant la description de l'opposition exprimée par 9416-8275 Québec Inc.,**
11 **le Transporteur réfère la Régie à la pièce D-0002, Demande introductive**
12 **d'instance en injonction interlocutoire et en injonction permanente du 6 mars**
13 **2024 – Cour supérieure (chambre civile) déposée par cette dernière devant la**
14 **Cour supérieure.**

- Les conclusions d'Hydro-Québec quant à l'acceptabilité sociale du Projet;

Réponse :

15 **La raison d'être du Projet fait consensus. La solution proposée ainsi que les**
16 **mesures d'intégration mises en place sont bien accueillies par le milieu.**
17 **Hydro-Québec continue de communiquer avec les représentants du milieu et les**
18 **propriétaires concernés afin d'optimiser les mesures d'atténuation. Enfin, les**
19 **rencontres d'information et d'échanges avec les gestionnaires du milieu et les**
20 **propriétaires se poursuivront tout au long de la réalisation du projet.**

¹ B-0008, [p. 8](#).

- Un suivi à jour des autorisations exigées en vertu d'autres lois pour la réalisation du Projet.

Réponse :

1 **Mise à part l'autorisation du Projet par la Régie, et tel que mentionné à la pièce**
2 **HQT-1, Document 1, Annexe 4², les autorisations suivantes sont en cours**
3 **d'obtention par le Transporteur :**

- 4 • **Une résolution formulant un avis sur la conformité du projet aux objectifs**
5 **du schéma d'aménagement et de développement de la MRC Brome-**
6 **Missisquoi et de la MRC La Haute-Yamaska en vertu des articles 149 et**
7 **suiuants de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Le dépôt de cette**
8 **demande de résolution est prévu au printemps 2025 ;**
- 9 • **Une autorisation de la Commission de protection du territoire agricole du**
10 **Québec en vertu de l'article 62 de la *Loi sur la protection du territoire et***
11 ***des activités agricoles* pour l'utilisation de lots à des fins autres que**
12 **l'agriculture en territoire agricole protégé. Le dépôt de cette demande**
13 **d'autorisation est prévu à l'été 2024 ;**
- 14 • **Une autorisation ministérielle du ministère de l'Environnement, de la**
15 **Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs en**
16 **vertu de l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* pour les**
17 **interventions en milieux humides et hydriques requises pour la**
18 **construction de la ligne. Le dépôt de cette demande d'autorisation est**
19 **prévu à l'automne 2024.**

20 **Des démarches en lien avec l'émission d'un décret d'expropriation du**
21 **gouvernement du Québec en vertu de l'article 33 de la *Loi sur Hydro-Québec***
22 **sont également en cours.**

² B-0008, [p. 5](#).

2. Références :
- (i) Pièce [B-0017](#), p. 8 et 9;
 - (ii) Pièce [B-0017](#), p. 19 et 20;
 - (iii) Pièce [B-0017](#), p. 10;
 - (iv) Pièce [B-0017](#), p. 18;
 - (v) Pièce [B-0018](#), p. 12 et 13, réponse 2.3;
 - (vi) Pièce [B-0018](#), p. 12, réponse 2.1 (deuxième puce);
 - (vii) Pièce [B-0018](#), p. 12, réponse 2.2.2;
 - (viii) Pièce [B-0018](#), p. 18, réponse 4.5;
 - (ix) Pièce [B-0018](#), p. 13, réponse 2.3.2;
 - (x) Pièce [B-0018](#), p. 8, réponse 1.2.1.

Préambule :

(i) « **Ligne 1390 Cleveland-Waterloo**

[...]

[...]. La capacité de cette portion de la ligne [monoterne] est de 179 MVA à la pointe hivernale.

[...]. La capacité de cette portion de la ligne [biterne] est de 309 MVA à la pointe hivernale.

En cas d'indisponibilité de la ligne 1388, la ligne 1390 alimente seule les charges des postes de Waterloo, de Stukely, de Knowlton, de Bolton-Centre et de Mansonville, ainsi que le futur poste de Bonsecours et un client industriel raccordé à 49 kV. Le tableau suivant présente la prévision du transit de la ligne 1390, en dépassement de capacité dès la pointe de l'hiver 2023-2024, en cas d'indisponibilité de la ligne 1388.

Tableau 2
Prévisions du transit de la ligne 1390
(MVA)

LIGNE	CAPACITÉ	23-24	24-25	25-26	26-27	27-28	28-29	29-30	30-31	31-32	32-33	33-34	34-35	35-36	36-37	37-38
1390 à 120 kV	179	194	201	208	210	213	218	226	212	215	218	223	227	230	234	237

Prévision de la demande en puissance du Distributeur (septembre 2023).

Cellules en ombré rouge : années pour lesquelles la capacité est dépassée en cas d'indisponibilité de la ligne 1388.

Ligne 1192 Stukely-Waterloo

[...]

[...]. La capacité de cette portion de la ligne [monoterne] est de 179 MVA à la pointe hivernale.

[...]. *La capacité de cette portion de la ligne [biterne] est de 309 MVA à la pointe hivernale. »*
 [Nous soulignons] [nous ajoutons]

(ii) « *Le tableau suivant présente la prévision du transit de la portion reconstruite des lignes 1390 et 1192 à partir de la mise en service, en cas d'indisponibilité d'un équipement majeur, en y incluant l'impact de la solution retenue à partir de la mise en service et des projets planifiés au Plan d'évolution.*

Tableau 9
Prévisions du transit de la portion reconstruite de la ligne Cleveland-Waterloo (MVA)

LIGNE	CAPACITÉ	27-28	28-29	29-30	30-31	31-32	32-33	33-34	34-35	35-36	36-37	37-38
1390 à 120 kV ¹ (parallèle)	2 x 364	2 x 113,0										
1390 à 120 kV ²	364		82,4	84,2	86,1	88,2	90,4	92,5	95,1	97,8	99,9	101,5
1192 à 120 kV ¹	364		143,9	144,9	127,4	128,8	130,9	132,5	134,4	135,6	136,9	138,2

*Prévision de la demande en puissance du Distributeur (septembre 2023).
 Les prévisions du transit considèrent la mise en service des projets planifiés au Plan d'évolution.
 Pour les années antérieures à la mise en service, se référer au tableau 2.*

*1 Transit lors de l'indisponibilité de la ligne 1388.
 2 Transit lors de l'indisponibilité du transformateur T3 au poste de Waterloo. »*

[Nous soulignons]

(iii) « *Au terme du Projet, la capacité de la ligne sera de 364 MVA à la pointe hivernale pour chacun des deux circuits, soit 1390 et 1192.* » [nous soulignons]

(iv) « *Le Projet s'inscrit dans la catégorie d'investissement « Croissance des besoins de la clientèle ». »*

(v) « *Le Transporteur indique qu'à la mise en service du projet, les deux circuits de la nouvelle section biterne seront mis en parallèle pour former le circuit 1390. Ces circuits assureront la liaison entre les postes de Cleveland et de Waterloo. Ainsi, le Projet n'inclut pas de nouveau départ de ligne au poste de Cleveland.* [...].

Dans le cadre de la planification du Transporteur, l'axe Montérégie-Cleveland fait l'objet d'un projet distinct, actuellement en phase d'avant-projet, pour répondre aux dépassements de capacité des lignes de cet axe. Il est prévu qu'au terme de ce projet, le poste de Cleveland soit remplacé par un nouveau poste qui prévoit un départ à 120 kV pour le circuit 1390 et un départ à 120 kV pour le circuit 1192. [...] » [nous soulignons] [notes de bas de page omise]

(vi) « *Dans l'état actuel, la ligne 1192 assure uniquement la liaison entre les postes de Stukely et de Waterloo.* »

(vii) « À la mise en service du Projet, la ligne 1192 assurera uniquement la liaison entre les postes de Stukely et de Waterloo. »

(viii) « Le Transporteur souhaite rappeler que la capacité du réseau de transport considérée afin d'identifier les besoins en croissance de la charge repose sur l'indisponibilité individuelle (contingence simple N-1) de chaque équipement majeur. [...].

[...] pour la ligne 1390 avec ses circuits en parallèle, la contingence produisant le transit de puissance le plus élevé est l'indisponibilité de la ligne 1388. Une fois la parallélisation des circuits défectueuse, la contingence produisant le transit de puissance le plus élevé sera, pour le circuit 1192, l'indisponibilité de la ligne 1388, et pour le circuit 1390 l'indisponibilité d'un des transformateurs du poste de Waterloo.

Le Transporteur dépose une version révisée de la pièce HQT-1, Document 1. » [nous soulignons]

(ix) « [...]. La nouvelle ligne sera dotée d'un conducteur de type Curlew, offrant une capacité de 364 MVA à la pointe hivernale. De plus, avec l'exploitation en parallèle des deux circuits prévus au moment de la mise en service [ligne 1390], la capacité équivalente de la ligne sera doublée, atteignant ainsi 728 MVA » [nous soulignons] [nous ajoutons]

(x) « Le Transporteur indique que la réalisation de l'étape 3 du renforcement par l'Ouest, soit la reconstruction de la ligne 1192 « Stukely / Waterloo (dériv.) » sur 13 km n'est plus envisagée par le Transporteur à la suite de la dernière prévision du Distributeur datée du 30 septembre 2023 » [nous soulignons]

Demandes :

2.1 Veuillez préciser quels postes de transformation (actuels ou futurs) seront liés par chacun des circuits de la ligne 1192 (actuels et futurs) (références (v) à (vii)).

Réponse :

- 1 **À l'état actuel, le circuit 1192 connecte les postes de Stukely et de Waterloo.**
- 2 **La première portion du circuit est une ligne monoterne allant du poste de**
- 3 **Stukely jusqu'à la dérivation vers le poste de Waterloo. La deuxième portion du**
- 4 **circuit 1192, allant du point de dérivation jusqu'au poste de Waterloo, partage**
- 5 **une ligne biterne avec le circuit 1390.**

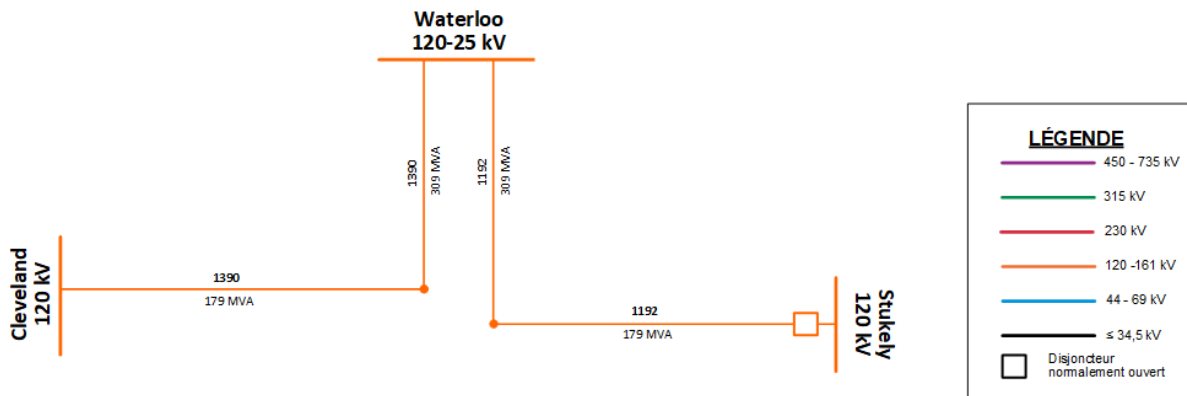
- 6 **À la mise en service du Projet, le circuit 1192 connectera toujours les postes de**
- 7 **Stukely et de Waterloo de la même façon. Ainsi, le circuit 1192 n'est pas modifié**

1 par le Projet.

2 À la mise en service éventuelle du futur projet évoqué à la référence (v)³, le
 3 circuit 1192 devrait connecter les postes de Stukely, de Waterloo et le nouveau
 4 poste remplaçant le poste de Cleveland. Le circuit se diviserait alors en trois
 5 portions : une première portion monoterne allant du poste Stukely jusqu'à la
 6 dérivation vers le poste de Waterloo, puis une deuxième portion allant de la
 7 dérivation jusqu'au poste de Waterloo sur une ligne biterne partagée avec le
 8 circuit 1390. La dernière portion serait alors une ligne biterne avec le circuit 1390
 9 allant du point de dérivation jusqu'au nouveau poste qui remplacerait le poste
 10 de Cleveland.

11 Afin de faciliter la compréhension de la Régie quant à l'évolution de la topologie,
 12 trois schémas sont présentés ci-dessous, aux figures R2.1a, R2.1b et R2.1c. Ces
 13 schémas illustrent les liaisons des circuits 1390 et 1192 avant le Projet, à la mise
 14 en service du Projet et à la mise en service éventuelle du futur projet remplaçant
 15 le poste de Cleveland. La capacité des différentes sections de circuit est aussi
 16 illustrée dans ces schémas.

Figure R2.1a
Schéma de liaisons des circuits 1390 et 1192, incluant leur capacité à la
pointe hivernale, avant la mise en service du Projet



³ Ce projet est mentionné dans la pièce HQT-1, Document 1, Annexe 1.1 Rapport d'étude de planification, Mise à jour du plan de conversion du réseau à 49 kV de l'Estrie (entre les postes de St-Césaire et de Magog) Rédaction : 2022 à la page 17 en tant que renforcement de l'alimentation du poste Cleveland. Voir B-0006, [p. 17](#).

Figure R2.1b
Schéma de liaisons des circuits 1390 et 1192, incluant leur capacité à la pointe hivernale, à la mise en service du Projet

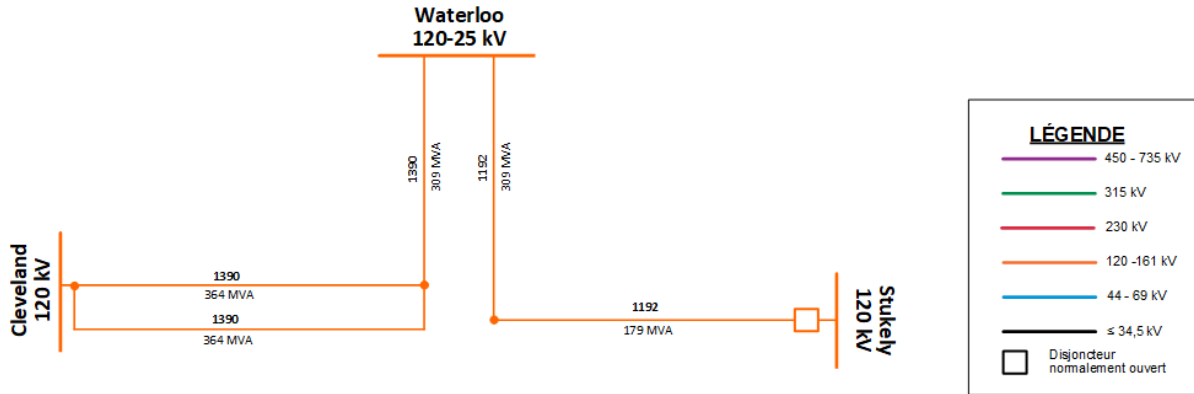
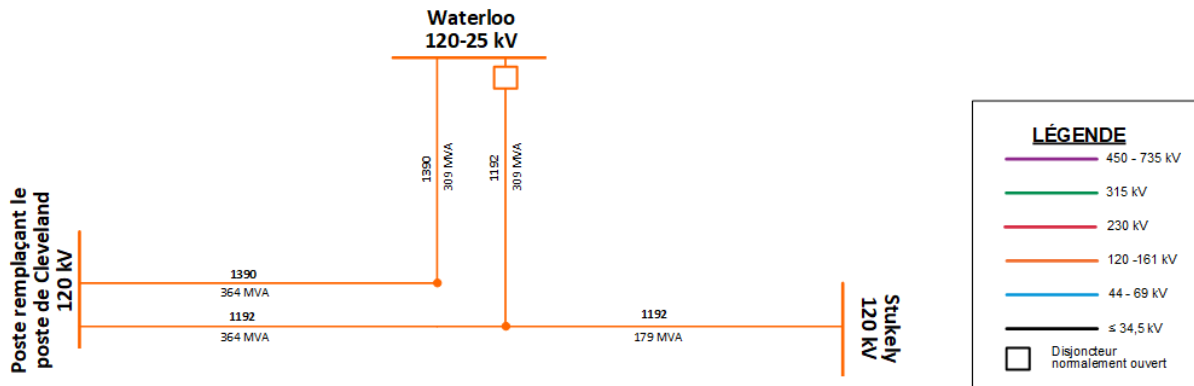


Figure R2.1c
Schéma de liaisons des circuits 1390 et 1192, incluant leur capacité à la pointe hivernale, à la mise en service éventuelle du futur projet remplaçant le poste de Cleveland



2.2 Considérant que la portion monoterne de la ligne 1192, dont la capacité à la pointe hivernale est de 179 MVA, ne sera pas reconstruite (références (i) et (x)), que la portion en biterne a une capacité de 309 MVA à la pointe hivernale (référence (i)) et votre réponse à la question précédente, veuillez expliquer comment, au terme du Projet, la capacité de la ligne 1192 à la pointe hivernale serait de 364 MVA (références (ii) et (iii)).

Réponse :

- 1 Tel qu'indiqué dans le tableau 9 cité en référence (ii), la capacité et le transit
- 2 concernent la portion reconstruite de la ligne Cleveland-Waterloo. Comme
- 3 indiqué à la réponse de la question 2.1, à la mise en service du projet remplaçant
- 4 le poste de Cleveland, le circuit 1192 aura trois portions distinctes. La portion
- 5 reconstruite en ligne biterne avec le circuit 1390, connectant le poste remplaçant
- 6 le poste de Cleveland au point de dérivation, aura une capacité 364 MVA.

1 **La portion allant du point de dérivation au poste de Waterloo conservera une**
2 **capacité de 309 MVA. La portion allant du point de dérivation au poste de Stukely**
3 **maintiendra une capacité de 179 MVA.**

2.3 Concernant les prévisions de transits des tableaux des références (i) et (ii), reposant sur l'indisponibilité individuelle de chaque équipement majeur (référence (viii)), veuillez valider la compréhension de la Régie à l'effet que :

2.3.1. Les prévisions du Tableau 9 tiennent compte de la mise en service des projets planifiés au Plan d'évolution, incluant le Projet (solution retenue) (référence (ii));

Réponse :

4 **Le Transporteur indique que le Tableau 9 cité en référence (ii) tient compte de la**
5 **mise en service des projets planifiés au Plan d'évolution, incluant le Projet.**

2.3.2. Les prévisions du Tableau 2 tiennent compte de la mise en service des projets planifiés au Plan d'évolution, excluant le Projet (solution retenue), bien que le texte introductif de ce tableau ne fasse mention qu'à la mise en service du futur poste de Bonsecours (référence (i)).

Réponse :

6 **Le Transporteur indique que le Tableau 2 cité en référence (i) tient compte de la**
7 **mise en service des autres projets planifiés au Plan d'évolution, mais exclut le**
8 **Projet actuel.**

2.4 Considérant les prévisions du Tableau 9 de la référence (ii), veuillez expliquer quelles modifications au réseau auront été appliquées lors de la pointe hivernale 2028-2029.

Réponse :

9 **En plus du Projet actuel et du projet faisant l'objet du dossier R-4256-2024, les**
10 **modifications ayant un impact significatif sur le transit de la ligne visée par le**
11 **Projet lors de la pointe hivernale 2028-2029 pourraient inclure le futur projet**

1 évoqué à la référence (v)⁴.

2.5 Veuillez valider la compréhension de la Régie selon laquelle, durant la pointe hivernale 2027-2028, les deux circuits en parallèle de la ligne 1390 (références (ii), (v) et (viii)) deviendront un seul circuit avant de se raccorder aux postes existants de Cleveland et de Waterloo (référence (v)), le circuit se raccordant à ce dernier poste ayant une capacité de 309 MVA à la pointe hivernale (référence (i)).

Réponse :

2 **Durant la pointe hivernale 2027-2028 le circuit 1390 comportera deux portions**
3 **distinctes.**

4 **La première portion, allant du poste de Cleveland au point de dérivation vers le**
5 **poste de Waterloo, sera une ligne biterne avec les deux circuits en parallèles. Il**
6 **s'agit de la portion reconstruite par le Projet, avec une capacité de 364 MVA pour**
7 **chacun des deux circuits mis en parallèle.**

8 **La deuxième portion du circuit 1390 s'étend du point de dérivation jusqu'au**
9 **poste de Waterloo. Cette portion, qui ne sera pas reconstruite dans le cadre du**
10 **Projet, est une ligne biterne composée du circuit 1390 et du circuit 1192, avec**
11 **une capacité de 309 MVA pour le circuit 1390.**

12 **Voir aussi la figure R2.1b en réponse à la question 2.1 ci-dessus.**

2.6 Considérant votre réponse à la question précédente, veuillez préciser si la capacité finale maximale de la ligne 1390 durant la pointe hivernale 2027-2028 serait de 309 MVA (référence (i)) ou de 728 MVA (référence (ix)).

Réponse :

13 **Le Transporteur indique que le circuit 1390 sera composé de deux portions.**
14 **La portion allant du poste de Cleveland au point de dérivation vers le poste de**
15 **Waterloo, soit la portion reconstruite par le projet, aura une capacité totale**
16 **équivalente à 728 MVA, considérant les deux circuits mis en parallèle ayant**
17 **chacun une capacité individuelle de 364 MVA. La deuxième portion du**
18 **circuit 1390, qui s'étend du point de dérivation jusqu'au poste de Waterloo, a une**
19 **capacité de 309 MVA qui demeura inchangée à la pointe hivernale 2027-2028**

⁴ Ce projet est mentionné dans la pièce HQT-1, Document 1, Annexe 1.1 Rapport d'étude de planification, Mise à jour du plan de conversion du réseau à 49 kV de l'Estrie (entre les postes de St-Césaire et de Magog) Rédaction : 2022 à la page 17 en tant que renforcement de l'alimentation du poste Cleveland. Voir B-0006, [p. 17](#).

- 1 après la mise en service du Projet.
- 2 Voir aussi la figure R2.1b en réponse à la question 2.1 ci-dessus.

2.7 La Régie constate que les Tableaux 2 et 9 des références (i) et (ii) présentent les prévisions de « transit » en fonction de la demande du Distributeur pour les circuits des lignes qui seraient impactées par la réalisation du Projet. Considérant que le Projet s’inscrit dans la catégorie « croissance des besoins de la clientèle » (référence (iv)), veuillez redéposer ces tableaux afin d’y inclure les prévisions de la croissance de la charge de la clientèle du Distributeur qui serait desservie par ces circuits.

Réponse :

- 3 En réponse à la question, le Transporteur fournit le tableau ci-dessous.

Tableau R2.7
Prévisions de la charge à la pointe hivernale des postes alimentés par les circuits 1390 et 1192
en considérant les projets planifiés au Plan d’évolution
(MVA)

Poste	23-24	24-25	25-26	26-27	27-28	28-29	29-30	30-31	31-32	32-33	33-34	34-35	35-36	36-37	37-38
Waterloo à 120-25 kV	74,3	78,2	79,6	76,3	77,7	79,2	80,8	82,5	84,2	86,1	88,1	90,2	92,1	94,0	95,6
Valcourt à 49-25 kV	16,4	16,9	17,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lawrenceville à 49-25 kV	19,2	19,4	19,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Knowlton à 49-25 kV	36,4	36,9	37,3	37,7	38,1	38,5	39,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Bolton-Centre à 49-25 kV	14,1	14,4	14,6	14,9	15,1	15,4	15,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Mansonville à 49-25 kV	15,2	15,4	17,9	18,1	18,3	18,6	18,8	-	-	-	-	-	-	-	-
Eastman à 49-25 kV	24,6	25,0	25,5	20,8	21,2	21,6	22,1	-	-	-	-	-	-	-	-
Austin à 49-25 kV	24,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bonsecours à 120-25 kV	-	-	-	51,2	51,5	52,3	53,2	54,2	55,2	56,3	57,3	58,3	59,2	60,0	60,8
Bolton à 120-25 kV	-	-	-	-	-	-	-	40,1	40,6	41,2	41,7	42,2	42,6	43,0	43,4
Stukely à 120-25 kV	-	-	-	-	-	-	-	28,4	29,0	29,5	30,0	30,5	31,0	31,5	31,9
Clients haute-tension	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-

Prévision de la demande en puissance du Distributeur (septembre 2023) ajustée selon les nouveaux postes planifiés au Plan d’évolution.