

**RÉPONSES DU TRANSPORTEUR AUX OBSERVATIONS
ÉCRITES DU REGROUPEMENT NATIONAL DES CONSEILS
RÉGIONAUX DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC**

1 **RÉPONSES DU TRANSPORTEUR AUX OBSERVATIONS ÉCRITES DU**
2 **REGROUPEMENT NATIONAL DES CONSEILS RÉGIONAUX DE**
3 **L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC**

4
5 **DEMANDE D'HYDRO-QUÉBEC DANS SES ACTIVITÉS DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ**
6 **AFIN D'OBTENIR L'AUTORISATION REQUISE POUR L'ACQUISITION ET LA**
7 **CONSTRUCTION D'IMMEUBLES OU D'ACTIFS DESTINÉS AU TRANSPORT DE**
8 **L'ÉLECTRICITÉ – PROJET DU TRANSPORTEUR RELATIF À LA RECONSTRUCTION DE**
9 **LIGNES ET AU REMPLACEMENT D'UN CÂBLE DE GARDE ENTRE LES POSTES CADILLAC**
10 **ET ROUYN (LE PROJET)**

11
12
13 **INTRODUCTION**

14
15 Le 10 février 2010, le Transporteur dépose une demande visant à obtenir
16 l'autorisation de la Régie de l'énergie (la « Régie ») afin de construire les
17 immeubles et les actifs et réaliser les travaux connexes requis pour assurer la
18 pérennité du corridor Cadillac-Rouyn, constitué des lignes 1306 et 1313-1322
19 (le « Projet »). Celui-ci, d'un coût total de 41,4 M\$, consiste plus précisément

- 20
21
 - à reconstruire la ligne 1306 Cadillac-Rouyn sur une longueur de
22 quelque 52 kilomètres;
 - à remplacer le câble de garde de la ligne 1313-1322 Cadillac-
23 Rouyn, d'une longueur d'environ 50 kilomètres; et
 - à déplacer, à la demande du ministère des Transports du
24 Québec, une section de 3 km de chacune des lignes 1306 et
25 1313-1322 près du poste Rouyn.

26
27
28
29 Selon l'avis diffusé par la Régie sur son site Internet le 25 février 2010, celle-ci
30 indique qu'elle traitera cette demande sur dossier et que les intéressés
31 peuvent lui soumettre des observations écrites, auxquelles le Transporteur
32 peut répondre.

33
34 Le 3 mars 2010, le Regroupement national des conseils régionaux de
35 l'environnement du Québec (le « RNCREQ ») informe la Régie qu'il désire,
36 pour compléter son analyse, consulter la pièce HQT-1, Document 1, Annexe 1
37 relative au Projet, soit le schéma unifilaire du poste Rouyn et le schéma de
38 liaison entre les postes Cadillac et Rouyn, déposés sous pli confidentiel. Il
39 souhaite également consulter la pièce HQT-9, Document 1.2, soit le schéma

- 1 d'exploitation du réseau principal et des schémas d'écoulement de puissance
2 déposés sous pli confidentiel dans le dossier R-3706-2009 du Transporteur¹.
3
4 Dans la décision D-2010-023 rendue le 5 mars 2010, la Régie accueille cette
5 demande du RNCREQ; l'entente de confidentialité et de non-divulgateion qui y
6 est prévue est signée vers le 12 mars 2010.
7
8 Le 15 mars 2010, le Transporteur dépose ses réponses à la demande de
9 renseignements n^o 1 de la Régie, en date du 5 mars 2010.
10
11 Le 23 mars 2010, le RNCREQ dépose ses observations écrites.
12

¹ Demande d'autorisation du budget des investissements 2010 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars.

1 **1. COMMENTAIRES GÉNÉRAUX DU TRANSPORTEUR**

2
3 Le Transporteur estime que sa demande relative à la reconstruction de lignes
4 et au remplacement d'un câble de garde entre les postes Cadillac et Rouyn
5 est bien fondée et a été présentée à la Régie avec toute l'information requise
6 selon le cadre réglementaire en place², y compris les renseignements
7 additionnels requis par la Régie dans sa demande de renseignements n^o 1.

8
9 Il est étonné de la nature et de la teneur des observations du RNCREQ, qui
10 sont mal fondées. Comme il l'explique dans ses réponses ci-dessous, le
11 Transporteur y relève d'une part des recommandations de nature technique
12 entachées d'erreurs et d'autre part une recommandation sans réelle utilité
13 puisqu'elle fait double emploi avec ce que d'autres instances doivent décider
14 en lien avec le Projet.

15

16

17 **2. RÉPONSES AUX OBSERVATIONS ÉCRITES DU RNCREQ**

18

19 Le Transporteur examine

20

- 21 - la recommandation non fondée du RNCREQ, selon laquelle la Régie ne
22 devrait pas autoriser la reconstruction de la ligne 1306;
23 - le choix du calibre du conducteur pour cette ligne et la non-application
24 des plus récents critères de conception à la reconstruction d'une section
25 de la ligne 1313-1322; et
26 - la limite recommandée quant à l'acquisition et au déboisement de terrain
27 pour la réunion des emprises des lignes 1306 et 1313-1322.

28

29 **2.1 Recommandation non fondée du RNCREQ, selon laquelle la Régie**
30 **ne devrait pas autoriser la reconstruction de la ligne 1306**

31

32 Le Transporteur constate que les simulations du RNCREQ, décrites aux
33 pages 6 à 8 de ses observations, sont mal fondées.

34

35 Ces simulations, effectuées à partir du schéma d'exploitation du réseau
36 principal et des schémas d'écoulement de puissance déposés sous pli
37 confidentiel dans le dossier R-3706-2009 précité, ne peuvent donc sous-
38 tendre sa recommandation à la Régie de ne pas autoriser la reconstruction de
39 la ligne 1306 entre les postes Cadillac et Rouyn.

² Plus particulièrement l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi ») et le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* (le « Règlement »).

1 ***Non-pertinence des schémas d'écoulement à l'égard du réseau***
2 ***de l'Abitibi***

3
4 Dans l'ensemble, le Transporteur signale que les schémas d'écoulement de
5 puissance ci-dessus se réfèrent à la pointe d'hiver 2008. Ces schémas
6 représentent bien l'état général du réseau lors de la pointe provinciale, mais
7 ne représentent pas l'état du réseau au moment de la pointe régionale. Pour
8 bien représenter la pointe de charge de l'Abitibi, qui ne coïncide pas avec la
9 pointe de charge provinciale, il faut appliquer un facteur de diversité à la
10 première, c'est-à-dire multiplier par un nombre fractionnaire la charge de
11 pointe de chaque installation de l'Abitibi afin de la diminuer et la faire
12 correspondre à la réalité au moment de la pointe provinciale.

13
14 Ces schémas illustrent l'état du réseau de l'Abitibi en considérant une
15 production des centrales de l'Outaouais supérieur maximale pour l'hiver. Dans
16 les faits, la production locale varie d'une année à l'autre et d'une saison à
17 l'autre. Elle dépend, en grande partie, des précipitations à l'automne et du
18 couvert de neige au printemps. Typiquement, le réseau de l'Abitibi peut se
19 retrouver dans la situation où la production locale est minimale en été, ce qui
20 a un impact important sur le transit des circuits 1313 et 1322. Les simulations
21 effectuées par le RNCREQ ne tiennent pas compte de la variabilité de la
22 production locale afin de considérer les cas les plus contraignants.

23
24 En raison de la forte concentration de la charge minière du secteur, c'est-à-
25 dire une charge à peu près constante durant l'année, sans égard à la saison
26 et à l'heure de la journée, en l'absence de la ligne 1306, les problèmes de
27 réseau – les surcharges de lignes – se manifesteront non pas à la pointe
28 d'hiver, mais plutôt à la pointe d'été. Il aurait été requis que le RNCREQ
29 réalise ses simulations à la pointe d'été, et non à la pointe d'hiver.

30
31 ***Hypothèse erronée quant aux conducteurs***

32
33 Le RNCREQ pose une hypothèse erronée, en page 7 de ses observations,
34 lorsqu'il suppose pour réaliser ses simulations que toutes les lignes à 120 kV
35 ont un conducteur de 506 MCM³, sauf la ligne 1306.

36
37 Cette hypothèse ne correspond pas à la réalité. Pour la ligne 1313-1322
38 notamment, le calibre réel – 167,7 MCM selon la preuve du Transporteur
39 (HQT-1, Document 1, page 12) – est nettement inférieur à celui utilisé par
40 le RNCREQ.

³ D'après l'annexe 1, en page 13 des observations du RNCREQ, ces simulations sont réalisées non pas avec un conducteur d'un calibre de 506 MCM, mais plutôt de 504,3 MCM. L'un ou l'autre de ces calibres constitue une hypothèse erronée.

1 ***Hypothèse erronée quant aux charges***

2
3 Le RNCREQ présume que les charges correspondent à l'un des schémas
4 d'écoulement de puissance consultés (page 7 de ses observations), versés au
5 dossier R-3706-2009.

6
7 Il s'agit d'une hypothèse erronée. Il aurait fallu utiliser la prévision de charges
8 à la pointe 2009-2010, et non les charges à la pointe 2008-2009 auxquelles
9 fait référence le schéma d'écoulement de puissance utilisé par le RNCREQ.

10
11 ***Réduction du transit incompatible avec le mode d'exploitation du***
12 ***réseau de l'Abitibi***

13
14 Le RNCREQ allègue à tort que l'utilisation des lignes 1338 et 1324 – qui
15 relie les centrales Rapides-des-Quinze et Rapides-des-Îles au poste
16 Rouyn – permet de diminuer le transit sur les lignes Cadillac-Rouyn, et donc
17 d'éviter de reconstruire la ligne 1306.

18
19 À cet égard, il faut comprendre que l'exploitation du réseau de transport de
20 l'Abitibi est particulière. Une partie de celui-ci doit être synchronisée sur le
21 réseau ontarien. À cette fin, selon la production locale disponible, plusieurs
22 groupes doivent être raccordés au réseau de l'Ontario de façon asynchrone
23 par rapport aux groupes raccordés au réseau québécois. Ce mode
24 d'exploitation peut générer une multitude de configurations des lignes de
25 transport. Les lignes 1338 et 1324 hors service font partie de
26 ces configurations.

27
28 Des simulations effectuées à la pointe d'été, en considérant notamment la
29 production locale périodique, la charge réelle du réseau et les particularités de
30 l'exploitation du réseau de l'Abitibi, démontrent donc qu'en l'absence de la
31 ligne 1306, en contingence de l'une des lignes alimentant le secteur Rouyn,
32 les circuits 1313 et 1322 se retrouvent surchargés. Dans certaines situations,
33 ces surcharges sont critiques.

34
35 Compte tenu de ce qui précède, toute recommandation ou allégation du
36 RNCREQ sur la non-nécessité de la ligne 1306 est mal fondée et doit être
37 écartée par la Régie.

38
39 La nécessité de cette ligne touche des aspects techniques que la Régie est à
40 même d'analyser et pour lesquels le Transporteur soutient détenir l'expertise
41 requise. Il appartient à celui-ci de proposer à la Régie des solutions
42 techniquement viables et de choisir la solution optimale, ce qui a été fait dans
43 ce dossier.

1 La Régie a d'ailleurs reconnu cette prérogative. Ainsi, dans la décision
2 D-2009-109⁴, elle précise que

3
4 « le choix de la solution et le choix de l'alternative [...] sont les
5 prérogatives du demandeur. »

6

7 Dans la décision D-2004-175, la Régie s'exprimait dans le même sens :

8

9 « La Régie est d'avis qu'il incombe au Transporteur de faire ses choix
10 technologiques lorsqu'il élabore un projet et de justifier devant la Régie
11 que son projet va lui permettre de rencontrer ses objectifs⁵. »

12

13 Le Transporteur ajoute qu'il s'acquitte consciencieusement des devoirs prévus
14 à l'article 2 du *Règlement*. Si la non-reconstruction de la ligne 1306 avait
15 constitué une solution viable eu égard à ses autres obligations en vertu de ce
16 *Règlement* et de la *Loi*, la preuve du Transporteur en aurait fait état.

17

18 Avec déférence, le Transporteur tient à souligner que ces observations du
19 RNCREQ débordent largement de son champ d'expertise et sont mal
20 fondées; les accueillir pourrait constituer un risque pour la fiabilité du réseau
21 de transport.

22

23 **2.2 Choix du calibre du conducteur pour la ligne 1306 et**
24 **non-application des plus récents critères de conception à la**
25 **reconstruction d'une section de la ligne 1313-1322**

26

27 Deux autres observations du RNCREQ, de nature technique, dépassent son
28 champ d'expertise habituel.

29

30 Elles portent sur des aspects que la Régie est pleinement en mesure
31 d'analyser et pour lesquels le Transporteur soutient détenir l'expertise requise,
32 comme il le précise entre autres ci-dessus.

33

⁴ 25 août 2009, dossier R-3696-2009 – Demande du Transporteur relative au projet de mise à niveau du réseau de transport principal.

⁵ 20 août 2004, dossier R-3522-2003 – Demande du Transporteur d'électricité relative au projet du déglaceur de Lévis en vertu de l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*.

1 **Choix du calibre de 1033 MCM ACSR pour la ligne 1306**

2
3 La page 9 des observations du RNCREQ porte sur la proposition du
4 Transporteur d'utiliser un conducteur de 1033 MCM ACSR pour la
5 reconstruction de la quasi-totalité de la ligne 1306 (quelque 53 km), alors
6 qu'une courte section de cette ligne, dotée d'un conducteur de 504 MCM, ne
7 sera pas modifiée.

8
9 Le RNCREQ en conclut que la capacité de la nouvelle ligne sera limitée à la
10 capacité du conducteur ayant le calibre le moins élevé. Même si cette
11 conclusion peut être juste, elle sème la confusion, car elle n'est pas pertinente
12 eu égard aux objectifs que le Transporteur expose dans sa preuve. Son choix
13 d'utiliser un conducteur d'un calibre de 1033 MCM ACSR vise non pas à
14 augmenter la capacité de la ligne, mais bien à augmenter « la capacité du
15 corridor Cadillac-Rouyn à alimenter des charges futures »⁶. Cette distinction
16 est importante.

17
18 Il est efficient d'utiliser un conducteur d'un calibre de 1033 MCM ACSR pour
19 reconstruire la ligne 1306 sur la quasi-totalité de sa longueur, car cela permet
20 à plus long terme un ajout de charges non négligeable dans ce corridor. À
21 plus long terme encore, le choix de conducteur proposé par le Transporteur
22 permettrait, par des ajustements de faible envergure, d'alimenter une charge
23 très élevée.

24
25 **Non-application des plus récents critères de conception à la**
26 **reconstruction d'une section de la ligne 1313-1322**

27
28 En page 10 de ses observations, le RNCREQ traite des critères de conception
29 des lignes aériennes de transport.

30
31 Tel qu'il appert plus particulièrement de l'annexe 2 de sa preuve, soit la liste
32 des principales normes appliquées au Projet, le Transporteur propose
33 d'appliquer ses plus récents critères en cette matière à la section de la ligne
34 1313-1322 qui sera déplacée et reconstruite sur quelque 3 km près du
35 poste Rouyn.

36
37 Le RNCREQ juge pour l'essentiel que « l'installation d'équipements plus
38 robustes sur une faible portion de la ligne n'apporte pas vraiment d'avantages
39 tangibles » et qu'il n'« apparaît pas justifié d'investir des sommes
40 supplémentaires pour l'installation de ces équipements. ». Par contre, et
41 quelque peu en contradiction avec ce qui précède, il précise que le
42 Transporteur « doit considérer l'installation d'équipements ayant les mêmes

⁶ HQT-1, Document 1, page 13.

1 caractéristiques que ceux de la ligne actuelle » et n'appliquer les plus récents
2 critères de conception « en autant que les clients du Transporteur en retirent
3 des bénéfices réels. »

4
5 Le Transporteur considère que le choix des critères applicables de conception
6 des lignes aériennes de transport fait partie intégrante des solutions qu'il
7 propose à la Régie et qu'il détient l'expertise technique pour faire un tel choix,
8 comme la Régie l'a énoncé dans les décisions D-2009-109 et D-2004-175
9 précitées.

10
11 La norme de 2005 visée par les observations du RNCREQ (dont le numéro
12 d'identification est le TET-LIA-N-GEN0100) reflète la plus récente orientation
13 de l'entreprise pour sécuriser les réseaux. Elle a été remise à la Régie en
14 janvier 2006, dans le cadre de son étude du dossier R-3592-2005⁷. Celle-ci
15 est depuis lors en mesure d'analyser ce choix au cas par cas et elle n'a pas
16 jugé opportun de demander d'autres renseignements au Transporteur dans le
17 cadre du présent dossier.

18 19 **2.3 Limite recommandée quant à l'acquisition et au déboisement de** 20 **terrain pour la réunion des emprises des lignes 1306 et 1313-1322**

21
22 En page 11 de ses observations, le RNCREQ recommande que l'acquisition
23 et le déboisement prévus se limitent « à ce qui est requis pour l'élargissement
24 de l'emprise » en lien notamment avec le type de pylône que le Transporteur
25 prévoit utiliser.

26
27 La principale difficulté avec cette recommandation est qu'elle soulève des
28 questions qui seront examinées en vertu d'autres lois, tel qu'il appert de
29 l'annexe 3 de la preuve du Transporteur. Le Projet requiert notamment
30 l'obtention d'un certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la *Loi sur la*
31 *qualité de l'environnement* et du *Règlement relatif à l'application de la Loi sur*
32 *la qualité de l'environnement*. Par ailleurs, le déboisement dans les forêts du
33 domaine de l'État est assujéti à l'obligation de détenir un permis d'intervention
34 prévu à la *Loi sur les forêts*.

35
36 La recommandation du RNCREQ dépasse donc le cadre du dossier examiné
37 par la Régie et elle fait double emploi avec ce que d'autres instances doivent
38 décider. Comme la Régie l'indiquait dans sa décision D-2009-069⁸, un tel
39 débat devant elle est « complètement inutile ».

⁷ Demande d'autorisation du budget des investissements 2006 pour les projets du Transporteur dont le coût est inférieur à 25 millions de dollars.

⁸ Dossier R-3686-2009 – Demande du Transporteur afin d'obtenir l'autorisation requise pour l'acquisition et la construction d'immeubles ou d'actifs destinés au transport d'électricité

1

2 **CONCLUSION**

3

4 Les observations et recommandations du RNCREQ sont mal fondées,
5 dépassent son champ d'expertise privilégié ainsi que le cadre d'étude
6 du dossier.

7

8 Comme le Transporteur le soulignait récemment relativement au dossier
9 R-3715-2009⁹, ces observations et recommandations peuvent « mener
10 l'analyse du présent dossier dans toutes sortes de directions qui débordent du
11 cadre de ce que doit faire la Régie sous l'article 73 de la *Loi*. » Avec
12 déférence, le Transporteur s'interroge sur leur utilité réelle pour la Régie. Par
13 surcroît, leur nature et leur teneur peuvent, si elles étaient retenues, constituer
14 un risque pour la fiabilité du réseau de transport.

15

16 Le Transporteur réitère que sa demande est bien fondée et qu'elle est
17 accompagnée de toute l'information requise aux délibérations de la Régie et
18 ce, en conformité avec le cadre réglementaire en place.

(construction du nouveau poste Rivière-des-Prairies à 12-120 kV et de ses équipements connexes), pages 15-18.

⁹ Demande relative au projet d'ajouts et modifications des équipements de transport requis pour l'utilisation des interconnexions HQT-MASS et HQT-NE, commentaires du Transporteur sur les demandes d'intervention en date du 20 janvier 2010.