

**Yves Fréchette**  
Avocat

Hydro-Québec – Affaires juridiques  
4<sup>e</sup> étage  
75, boul. René-Lévesque Ouest  
Montréal (Québec) H2Z 1A4

Tél. : (514) 289-2211, poste 6925  
Télec. : (514) 289-2007  
C. élec. : frechette.yves@hydro.qc.ca

**Par courriel et messagerie**

Le 18 décembre 2009

Me Véronique Dubois  
Secrétaire  
Régie de l'énergie  
800, Place Victoria, bureau 255  
Montréal, Québec  
H4Z 1A2

OBJET : Demande d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité afin d'obtenir l'autorisation requise pour l'acquisition et la construction d'immeubles ou d'actifs destinés au transport de l'électricité - Projet du Transporteur visant le remplacement des compensateurs statiques au poste de la Némiscau (R-3712-2009)  
Notre dossier : R000334 YF

---

Chère consœur,

La présente constitue la réponse d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») aux commentaires de l'intéressé RNCREQ dans le dossier décrit en rubrique.

Le Transporteur aborde ci-après les principaux thèmes soulevés par l'intéressé dans son texte intitulé « *Observations écrites* », en date du 12 décembre 2009.

***Motifs d'intervention***

Par son intervention, le RNCREQ veut s'assurer que le projet du Transporteur a été planifié et se réalisera, le cas échéant, dans le respect des principes de développement durable. Le RNCREQ indique en page 3 de la section « Justifications du projet » que le présent dossier nécessite l'analyse du respect de trois principes enchâssés dans la *Loi sur le développement durable*<sup>1</sup> (L.D.D.).

---

<sup>1</sup> L.R.Q., c. D-8.1.1.

Le Transporteur est en désaccord avec l'affirmation de l'intéressé. La L.D.D. fut adoptée par le gouvernement du Québec en avril 2006. Des obligations relatives à cette loi sont édictées dans la *Stratégie gouvernementale sur le développement durable 2008-2013*, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2008.

Hydro-Québec est parmi les entreprises leaders au Québec en matière de développement durable. Après avoir souscrit au concept de développement durable en 1989, Hydro-Québec a publié son premier *Rapport de performance environnementale* en 1995. Dès 1997, Hydro-Québec a commencé à mettre en place des systèmes de gestion environnementale conformes à la norme internationale ISO 14001 et aujourd'hui, ces systèmes couvrent les activités de l'entreprise.

Depuis 2002, l'entreprise publie chaque année un *Rapport sur le développement durable* qui présente le bilan de ses activités dans ce domaine. Par ses principes de gouvernance, Hydro-Québec préconise l'amélioration continue, s'inscrivant très bien dans la *Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013*.

En suivi de la stratégie gouvernementale précitée, Hydro-Québec a tout récemment publié son *Plan d'action de développement durable 2009-2013*. Ce plan d'action présente dix actions qu'Hydro-Québec entend maintenir ou mettre de l'avant au cours des prochaines années. Ces actions s'inscrivent dans les orientations de l'entreprise dont la poursuite des efforts d'information et de sensibilisation des employés quant au concept de développement durable et la démarche de l'entreprise, de même que de les rendre aptes à prendre en compte les principes du développement durable dans leurs activités courantes.

A l'évidence, le développement durable constitue une préoccupation constante d'Hydro-Québec.

Le processus réglementaire d'autorisation et d'analyse technico-économique de projets d'investissements, ne doit pas résulter en la mise en place d'une étude d'impact réduite qui serait administrée par le Transporteur ou la Régie. La juridiction de la Régie est claire, soit d'examiner et, selon le cas, d'autoriser les investissements et les engagements financiers du Transporteur qui en découlent et ce, en conformité avec 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 »).

Le Transporteur est d'avis, avec égards, que l'argument du RNCREQ tient d'une mauvaise compréhension du rôle de la Régie en matière d'autorisation de projets d'investissements sous l'article 73 de Loi. A cet égard, le rôle premier de la Régie en est un de régulation économique.

Le Transporteur réitère que la Régie dispose de toutes les informations pertinentes à l'évaluation du projet de remplacement des compensateurs statiques (les « CLC ») au

poste de la Nemiscau. En effet, tel qu'il appert du tableau 1 du document HQT-1, Document 1, la preuve contenue dans le présent dossier traite spécifiquement de chacun des renseignements devant accompagner une demande d'autorisation introduite en vertu du premier paragraphe du premier alinéa de l'article 73 de la Loi et du *Règlement*.

De plus, l'analyse du Projet ne révèle pas de problématique à l'égard du développement durable. Au contraire, le Projet concerne les travaux aux CLC du poste de la Nemiscau visant à assurer la pérennité des installations, à en prolonger la vie utile et à en améliorer la fiabilité et ce, à l'intérieur des installations existantes. À cet égard, le Transporteur rappelle que l'annexe 3 du document HQT-1, Document 1 présente la liste des autorisations exigées en vertu d'autres lois. On y mentionne notamment qu'aucune autorisation environnementale particulière n'est requise pour la réalisation du Projet. Plus précisément, un certificat d'autorisation n'est pas requis du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement*<sup>2</sup> considérant que les travaux ne sont pas susceptibles d'altérer la qualité de l'environnement et ils sont expressément soustraits par le *Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement*<sup>3</sup>, s'agissant de travaux de réfection.

Avec égard, les commentaires du RNCREQ devraient être écartés par la Régie.

### ***Justification du projet***

L'intéressé mentionne en page 4 de ses observations que le Transporteur ne dépose aucune des analyses mentionnées au dossier de preuve.

En premier lieu, le Transporteur réitère qu'il a précisé en page 10 de la pièce HQT-1, Document 1 que « [...] *le Plan de redressement des compensateurs synchrones (1995) a constitué la première étape du processus de réalisation des projets de réfection ou de remplacement des CS et des CLC. Ce rapport a été déposé dans le cadre du dossier R-3553-2004 comme annexe A de la pièce HQT-2, Document 1*<sup>4</sup> ». En effet, le présent Projet vise sensiblement les mêmes objectifs fondamentaux que les projets des dossiers R-3553-2004<sup>5</sup> et R-3684-2009<sup>6</sup> déjà autorisés par la Régie en 2004 et 2009.

De plus, l'intéressé recommande en page 5 que le Transporteur dépose ses analyses sous prétexte qu'il y a de nouvelles capacités de production et ce, depuis avril 2007.

---

<sup>2</sup> L.R.Q., c. Q-2, art. 22.

<sup>3</sup> L.R.Q., c. Q-2, r. 1.001, art. 2(2).

<sup>4</sup> Dossier R-3553-2004, demande relative au projet de remise à neuf et de modernisation des compensateurs synchrones au poste de Lévis, novembre 2004.

<sup>5</sup> *Supra*, note 4.

<sup>6</sup> Dossier R-3684-2009, demande relative au projet de remise à neuf et de modernisation des compensateurs synchrones au poste Abitibi, janvier 2009.

L'intéressé mentionne qu'il y a lieu d'examiner dans quelle mesure la présence de cette nouvelle production modifie le besoin d'énergie réactive pour le contrôle de la tension.

Le Transporteur tient à préciser que ses analyses tiennent compte de l'ajout de production dont il est question. En effet, ces analyses démontrent qu'en observant le comportement en tension de ces centrales suite à la perte simultanée des deux pôles du RMCC (Réseau Multi-Terminal en Courant Continu) en mode synchrone, il s'avère qu'elles fournissent déjà leur capacité maximum en Mvar. L'optimisation de la stratégie de contrôle en tension de ces centrales n'est donc pas envisageable.

Le Transporteur réitère que les CLC du poste de la Nemiscau sont requis pour son réseau de transport, tant actuel que futur, et ce afin de respecter les différents critères de conception du réseau de transport. Ceux-ci ont pour objectifs de maintenir et de maximiser la continuité de service et la stabilité du réseau, tout en assurant une exploitabilité et une planification du réseau optimales.

Enfin, le Transporteur soutient qu'il détient l'expertise technique requise aux fins de l'élaboration des solutions visant ce projet et qu'il lui appartient de proposer à la Régie des solutions techniquement viables et de choisir la solution optimale. À cet égard, le Transporteur rappelle les propos suivants de la Régie contenus dans sa décision D-2004-175<sup>7</sup> :

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

### **Choix de la solution**

À la page 6 de ses observations, le RNCREQ propose d'examiner la question de l'arrêt prolongé. Encore une fois, les recommandations de l'intéressé s'avèrent inutiles. En effet, le Transporteur mentionne que par « *arrêt prolongé* », cela signifie qu'un CLC ne sera pas disponible pendant une période de pointe hivernale, avec comme conséquence une baisse de 500 MW de la limite de transit dans la période la plus critique de l'année. Cette limitation n'est pas acceptable pour le Transporteur et justifie, pour la solution 3, la construction des nouveaux CLC à un emplacement différent des CLC actuels.

Concernant la justification du remplacement des bâtiments de la solution 3, le Transporteur tient à préciser que le remplacement desdits bâtiments dans la solution 3 est causé par le fait qu'en plus du contrôle de la partie inductive de l'installation, les valves à thyristors seraient utilisées également pour sa partie capacitive. Par le fait même, cela requiert deux fois plus de thyristors, et donc un espace physique beaucoup plus grand qu'actuellement. Le changement du type de refroidissement désuet qui est

---

<sup>7</sup> Dossier R-3522-2003, décision D-2004-175, 20 août 2004, p. 15.

actuellement à l'air et qui passera nécessairement à l'eau, ajoute aussi à la problématique des bâtiments.

***Partage des coûts***

Aux pages 7 à 9 de ses observations, l'intéressé discourt longuement sur le coût des pertes électriques pour conclure que cette question « [...] *soit abordée dans un prochain dossier tarifaire.* » Par conséquent, le Transporteur souligne que ce sujet déborde du cadre d'analyse du présent projet et il invite l'intervenant à faire ses représentations dans le cadre du dossier approprié.

Veillez recevoir, chère consoeur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Yves Fréchette

c.c. Me Annie Gariépy