

**Par courriel et dépôt électronique**

Le 9 septembre 2014

Me Véronique Dubois, Secrétaire  
Régie de l'énergie  
Tour de la Bourse  
800, rue du Square-Victoria  
Bureau 2.55  
Montréal (Québec) H4Z 1A2

**Yves Fréchette**  
Avocat  
Hydro-Québec – Affaires juridiques

75, boul. René-Lévesque Ouest,  
4e étage  
Montréal (Québec) H2Z 1A4  
Tél. : 514 289-2211, poste 6925  
Télec. : 514 289-2007  
C. élec. : frechette.yves@hydro.qc.ca

OBJET : Demande amendée d'autorisation du Transporteur relative au projet à 735 kV  
de la Chamouchouane - Bout-de-l'île  
Dossier Régie de l'énergie : R-3887-2014  
Notre dossier : R049654 YF

---

Chère consœur,

Le 28 août 2014, Hydro-Québec, dans ses activités de transport d'électricité (« le Transporteur ») a déposé ses réponses aux demandes de renseignements des intervenants dans le dossier décrit en rubrique.

Selon le document *Attentes de la Régie de l'énergie – Contestations des réponses et respect des délais fixés*<sup>1</sup>, les intervenants disposaient d'un délai de 2 jours ouvrables afin de produire à la Régie leurs contestations aux réponses du Transporteur. Ce délai expirait le 2 septembre 2014.

Le 2 septembre 2014, le Transporteur a reçu des contestations de ses réponses des intervenants suivants: l'Association coopérative d'économie familiale de l'Outaouais (« ACEFO ») et l'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et le Conseil de l'industrie forestière du Québec (« AQCIE/CIFQ »).

Le 4 septembre 2014, l'Association des hôteliers du Québec et l'Association des restaurateurs du Québec (« AHQ-ARQ ») a produit au dossier de la Régie sa contestation de certaines réponses du Transporteur.

La présente constitue la réponse du Transporteur aux contestations des intervenants.

**Préambule**

Aux fins de la détermination des contestations des intervenants ainsi que de la pertinence et du caractère utile des réponses fournies par le Transporteur aux

---

<sup>1</sup> 18 avril 2012.

demandes de renseignements dans le présent dossier, il est important de considérer les aspects suivants :

- La demande produite par le Transporteur et le cadre réglementaire qui lui est applicable ;
- La décision procédurale D-2014-118.

Le Transporteur a produit auprès de la Régie de l'énergie (la « Régie ») la demande d'autorisation relative au projet à 735 kV de la Chamouchouane - Bout-de-l'Île (la « Demande »), laquelle est introduite en conformité avec 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 »). Selon les articles 2 et 3 du Règlement et tel qu'il appert notamment du Tableau 1 de la pièce HQT-1, Document 1, la demande d'autorisation du Transporteur est accompagnée des renseignements suivants :

- 1° les objectifs visés par le projet ;
- 2° la description du projet ;
- 3° la justification du projet en relation avec les objectifs visés ;
- 4° les coûts associés au projet ;
- 5° l'étude de faisabilité économique du projet ;
- 6° la liste des autorisations exigées en vertu d'autres lois ;
- 7° l'impact sur les tarifs incluant une analyse de sensibilité ;
- 8° l'impact sur la fiabilité du réseau de transport d'électricité et sur la qualité de prestation du service de transport d'électricité ou de distribution d'électricité ou de gaz naturel ;
- 9° le cas échéant, les autres solutions envisagées, accompagnées des renseignements visés aux paragraphes précédents ;
- 10° selon la nature du projet, la liste des principales normes techniques qui y seront appliquées.

De nombreuses décisions de la Régie ont précisé qu'une demande d'autorisation introduite en vertu de l'article 73 de la Loi et du Règlement constitue un exercice d'analyse technico économique qui doit porter sur la justification du projet en regard de ses objectifs et de l'impact du projet sur les tarifs et la fiabilité du réseau de transport d'électricité.

La décision procédurale D-2014-118 a confirmé le cadre d'examen de la demande du Transporteur (extraits et références omises) :

*[10] La présente décision porte sur les demandes d'intervention, les budgets de participation, la procédure de traitement de cette demande ainsi que le calendrier.*

*[20] La Régie considère que la méthodologie de répartition des coûts entre les catégories d'investissement « maintien et amélioration de la qualité de service », « maintien des actifs » et « croissance des besoins de la clientèle », a un impact tarifaire. Par conséquent, ce sujet est d'intérêt à l'examen de la demande.*

[24] *Tel que mentionné précédemment, le Transporteur présente pour le Projet, une substitution de coûts à ceux relatifs au renforcement du réseau principal présentés dans les dossiers R-3742-2010 et R-3757-2011. Il y aura donc lieu d'examiner les travaux liés aux montants substitués, sans pour autant examiner de nouveau ces dossiers.*

[25] *Par ailleurs, plusieurs personnes intéressées soumettent des enjeux relatifs à des alternatives du Projet. [...]. La Régie rappelle que les interventions devront se limiter aux solutions alternatives soumises par le Transporteur.*

[27] *La Régie permet de traiter de cet avantage<sup>2</sup>. Toutefois, elle rappelle qu'il ne s'agit pas d'un objectif visé par le Projet et qu'à ce titre, il est peu utile d'élaborer sur d'autres solutions permettant de répondre aux contraintes d'exploitation du réseau principal du Transporteur.*

[30] *La Régie précise que, dans le cadre de l'examen du dossier, il ne s'agit pas de faire en sorte qu'un client assume la plus grande partie du coût du Projet, tel que le soumet l'intervenant, mais bien de s'assurer que la demande est conforme au cadre réglementaire en vigueur, aux principes déjà reconnus par la Régie, ainsi qu'aux décisions antérieures.*

[31] *Dans sa demande d'intervention, CSHT/MRCMTWN relate les questions qu'il a soumise au Transporteur lors d'étapes antérieures relatives au Projet. Bien qu'il ne mentionne pas directement vouloir traiter de ces questions, la Régie souligne tout de même que les questions spécifiques au tracé devront être traitées devant le bon forum. Par ailleurs, la Régie note l'affirmation de l'intervenant selon laquelle il respectera le cadre réglementaire en l'espèce, à savoir la justification économique et technique du Projet.*

[32] *Par ailleurs, CSHT/MRCMTWN fait un lien entre le Projet et la situation de surplus énergétique. À cet égard, la Régie est en accord avec les commentaires suivants du Transporteur et demande aux intervenants d'adapter leur intervention en conséquence :*

*« [...] avec égard, la notion de « surplus énergétiques » n'est pas pertinente pour l'étude de la présente Demande. Les surplus auxquels fait référence l'intéressé concernent Hydro-Québec Distribution et non le Transporteur [...] ».*

[37] *Cependant, la Loi et le Règlement ne comportent aucune prescription requérant du Transporteur qu'il fasse une preuve sur les coûts environnementaux et qu'il justifie le Projet sur le plan du développement durable.*

[44] *Le traitement de ce dernier sujet<sup>3</sup>, par les intervenants reconnus, devra se limiter à l'allocation des coûts du présent Projet.*

---

<sup>2</sup> En lien avec le paragraphe suivant de la décision D-2014-118 : [26] *Le Transporteur soulève le fait que l'ACEFO ainsi que l'AHQ/ARQ soumettent des sujets relatifs au volet exploitation du réseau, alors que les objectifs du Projet ont trait à la planification du réseau. Le Transporteur rappelle à cet effet que le Projet offre, de manière collatérale, l'avantage de soulager d'importantes contraintes d'exploitation du réseau principal à 735 kV, mais qu'il ne s'agit pas d'un objectif du Projet.*

<sup>3</sup> En lien avec les paragraphes 42 et 43 de la décision D-2014-118.

*La Régie de l'énergie :*

*ACCUEILLE la demande d'intervention de l'ACEFO, l'AQCIE/CIFQ, l'AHQ/ARQ, CSHT/MRCMTWN et de la FCEI ;*

*ORDONNE aux participants de se conformer à tous les autres éléments décisionnels contenus à la présente décision ;*

Enfin, par ses décisions antérieures, la Régie a décidé des principes applicables aux contestations des intervenants à l'égard des réponses à leurs demandes de renseignements, à savoir :

- une demande de renseignements n'est pas un moyen pour un intervenant de faire faire sa preuve. Si une preuve additionnelle est requise, il incombe à la Régie d'en décider suivant l'article 19 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*<sup>4</sup> ;
- une demande de renseignements sert essentiellement à permettre à un intervenant de faire préciser ce qui n'est pas clair dans la preuve déposée par un demandeur, de façon à préparer sa preuve ou à articuler autrement sa position<sup>5</sup> ;
- un demandeur ne peut être forcé à produire des données non disponibles ou à confectionner des tableaux qu'il n'a pas<sup>6</sup> ;
- les intervenants peuvent interroger le demandeur et ont le loisir de soumettre toutes preuves pertinentes, ainsi que leurs arguments sur le bien-fondé ou non de la demande. Néanmoins, ceci ne veut pas dire que les intervenants puissent poser toutes sortes de questions au demandeur pour l'amener à modifier sa preuve ou faire des analyses que la Régie ne considère pas nécessaires à ses délibérations, selon le cadre d'analyse mis en place<sup>7</sup> ;
- un demandeur n'a pas à effectuer une analyse à l'égard d'une question hypothétique soulevée par un intervenant<sup>8</sup>.

A la lumière de ce qui précède, le Transporteur soutient que les contestations de ses réponses de la part des intervenants sont non fondées et devraient être rejetées par la Régie, notamment en ce qu'elles sont contraires à la décision procédurale qui confirme le cadre d'analyse de ce dossier, qu'elles ne sont pas conformes aux principes applicables aux demandes de renseignements ou qu'elles sont sans pertinence.

Sans restreindre la portée de ce qui précède, le Transporteur répond spécifiquement ci-après aux contestations des intervenants.

---

<sup>4</sup> D-2006-153, page 6.

<sup>5</sup> D-2008-014, page 4.

<sup>6</sup> D-2008-055, pages 6 et 13.

<sup>7</sup> D-2011-168, page 8, paragraphe 24.

<sup>8</sup> D-2013-172, page 7, paragraphe 26.

### **ACEFO**

Dans sa lettre du 2 septembre 2014, l'intervenant énumère ses motifs de contestations des réponses du Transporteur à ses demandes de renseignements.

Avec égard, cette contestation doit être rejetée, notamment en ce que les réponses du Transporteur sont complètes et conformes au cadre applicable à l'étude de ce dossier et pour les motifs ci-après décrits. Par commodité, le format utilisé par le Transporteur reproduit celui utilisé par l'intervenant.

#### **Question 2.1**

La demande de l'intervenant n'est pas pertinente et est imprécise relativement aux développements du réseau depuis l'année 2012, en regard de la référence citée et de la question 7.1 de la demande de renseignements no 1 de la Régie.

Le Transporteur estime que les informations requises par l'intervenant ne sont pas pertinentes au présent dossier et se rapportent à un niveau de détail qui dépasse le cadre d'analyse d'une demande d'autorisation d'investissement sous l'article 73 de la Loi et selon la décision D-2014-118.

Avec égard, la contestation de l'intervenant devrait être rejetée.

#### **Question 2.4**

Le Transporteur réitère sa réponse (HQT-2, Document 4), à savoir :

*R2.4 La question dépasse le cadre de cette audience. Le Transporteur indique que son rôle n'est pas de procéder à des analyses ou des simulations au bénéfice des démonstrations que souhaite réaliser l'intervenant. Le cadre réglementaire et les démonstrations de suffisance des informations requises en vertu de l'article 73 de la Loi ne nécessitent, ni ne prévoient que le Transporteur simule de tels scénarios.*

Avec égard, la contestation de l'intervenant devrait être rejetée notamment en ce qu'elle n'est pas conforme aux principes établis par la Régie énumérés précédemment.

#### **Questions 5.1 à 5.5**

Le Transporteur maintient que les informations demandées par l'intervenant ne sont pas pertinentes au présent dossier. Il rappelle que le Projet est requis pour résoudre l'effet d'entonnoir du réseau à la hauteur du poste de la Chamouchouane afin d'assurer la fiabilité du réseau de transport suite notamment aux pertes de deux lignes à 735 kV dans le sud du réseau. Le Projet présente par ailleurs plusieurs avantages dont celui de diminuer les contraintes d'exploitation reliées aux limites thermiques des lignes en été, mais le Projet demeure requis, quelque soit les lignes à 735 kV où il y aurait eu des dépassements de la capacité thermique en 2012, le niveau de ces dépassements, le calibre des conducteurs des lignes ou toutes autres conditions qui auraient contribué au dépassement de la capacité thermique de ces lignes.

D'autre part, par courtoisie sans admission et pour des fins de compréhension de l'intervenant seulement, en réponse à la question spécifique que se pose l'intervenant dans sa contestation, à savoir pourquoi l'ajout de la nouvelle ligne ne permet pas d'éliminer le besoin de rehausser la capacité thermique des lignes nos. 7005 et 7035, près du poste de la Nicolet, le Transporteur offre les renseignements supplémentaires suivants. Tel que présenté au dossier R-3742-2010, les premiers 2,5 km à partir du poste de la Nicolet, ont une capacité moindre que les 107 km de ligne restants jusqu'au poste de Lévis, le calibre des conducteurs étant différent. Malgré le fait que l'ajout de la nouvelle ligne a pour effet de diminuer le niveau de transit sur ces lignes, la baisse n'est pas suffisante pour éviter le dépassement de la capacité thermique de ce point faible de 2,5 km de la ligne. C'est la raison pour laquelle le Transporteur a dû maintenir la réalisation de ces travaux estimés à 2,9 M\$ alors que tous les autres travaux de renforcement du réseau de transport principal au coût de 390,4 M\$ ont pu être substitués par l'ajout de la ligne.

Avec égard, la contestation de l'intervenant devrait être rejetée.

### **Questions 8.2 à 8.7**

Le Transporteur réitère sa réponse (HQT-2, Document 4), à savoir :

8.2 Si oui, veuillez indiquer comment le transit net ferme sur les interconnexions est déterminé.

*R8.2 Cette question n'est pas pertinente à l'étude du Projet et dépasse le cadre de cette audience. Le Transporteur rappelle que, relativement au volet exploitation du réseau, lequel est concerné par la référence (i) citée, la Régie a indiqué ce qui suit au paragraphe 27 de sa décision procédurale D-2014-118 : « La Régie permet de traiter de cet avantage. Toutefois, elle rappelle qu'il ne s'agit pas d'un objectif visé par le Projet et qu'à ce titre, il est peu utile d'élaborer sur d'autres solutions permettant de répondre aux contraintes d'exploitation du réseau principal du Transporteur ».*

Avec égard, la contestation de l'intervenant devrait être rejetée.

### **Question 15.5**

Le Transporteur rappelle, comme mentionné en réponse à la question 3.2 de la demande de renseignements no 1 de la Régie, que la considération de besoins éventuels dans l'étude des deux solutions visait à les rendre comparables en s'assurant qu'elles fournissent un même service, afin d'en évaluer leur robustesse respective et de procéder à leur évaluation économique. Il ajoute qu'en aucun temps, il n'a signifié que par cet exercice, la solution retenue visait à couvrir les besoins de renforcement des différents besoins éventuels considérés. Au contraire, lorsque de nouveaux besoins se concrétiseront sous forme de demandes, ils feront l'objet d'études spécifiques permettant d'identifier à ce moment les travaux de renforcement de réseau propres à chacun ainsi que leurs coûts.

Par ailleurs, le Transporteur note que l'intervenant mentionne dans sa contestation que la nouvelle ligne permettra de réduire le coût d'intégration des projets du complexe de la Romaine et des parcs éoliens de l'appel d'offres A/O 2005-03, ce qui est inexact. La substitution de certains travaux de renforcement du réseau principal prévus aux dossiers R-3742-2010 et R-3757-2011 par le Projet, ne modifie en rien le coût d'intégration de ces projets. Seule la nature des travaux est changée. C'est pourquoi des coûts de 551,0 M\$ sont attribués à la catégorie « croissance des besoins de la clientèle », équivalents aux coûts des travaux substitués.

Avec égard, la contestation de l'intervenant devrait être rejetée.

### **Question 21.1**

Selon sa contestation, l'intervenant souhaite de nouvelles figures montrant les modifications aux réseaux à 735 kV et à 315 kV et qu'il y apparaisse le futur poste Judith-Jasmin.

La lettre du Transporteur du 25 juillet 2014 et la lettre procédurale de la Régie portant date du 6 août 2014 sont claires, le Transporteur présentera pour autorisation à la Régie le projet du nouveau poste Judith-Jasmin, et ce, dans un dossier distinct. À cette occasion, l'ensemble des fonctionnalités du nouveau poste, incluant la partie relative au raccordement de la ligne à 735 kV de la Chamouchouane, son emplacement, son coût et son échéancier seront présentés.

Avec égard, la contestation de l'intervenant devrait être rejetée.

### **AHQ-ARQ**

Dans sa lettre du 4 septembre 2014, l'intervenant énumère ses motifs de contestations des réponses du Transporteur à ses demandes de renseignements.

L'intervenant conteste les réponses du Transporteur à ses questions suivantes : 9.3, 9.4, 10.2, 11.2 à 11.5, 11.7, 11.9 à 11.12, 12.1 à 12.5.

Avec égard, cette contestation doit être rejetée, notamment en ce que les réponses du Transporteur sont complètes et conformes au cadre applicable à l'étude de ce dossier et pour les motifs ci-après décrits.

Le dénominateur commun des contestations de l'intervenante concerne les limites de transit et la capacité thermique des installations du Transporteur. Les questions pour lesquelles l'intervenant conteste les réponses du Transporteur sont relatives au volet « exploitation du réseau », soit un avantage collatéral du Projet. Ces questions et contestations de l'intervenant ne réfèrent pas aux objectifs principaux du Projet. A cet effet, le Transporteur réitère les propos suivants de la Régie :

*[27] La Régie permet de traiter de cet avantage. Toutefois, elle rappelle qu'il ne s'agit pas d'un objectif visé par le Projet et qu'à ce titre, il est peu utile d'élaborer sur d'autres solutions permettant de répondre aux contraintes d'exploitation du réseau principal du Transporteur.*

Avec égard, les contestations de l'intervenant devraient être rejetées. Cependant, par courtoisie sans admission et pour des fins de compréhension de l'intervenant seulement, le Transporteur mentionne ce qui suit.

Le Transporteur rappelle que le Projet est requis pour résoudre l'effet d'entonnoir du réseau à la hauteur du poste de la Chamouchouane afin d'assurer la fiabilité du réseau de transport suite notamment aux pertes de deux lignes à 735 kV dans le sud du réseau. Il s'agit de répondre aux enjeux décrits en matière de « planification du réseau ». Tel que présenté dans la preuve, le Projet apporte plusieurs avantages dont celui d'engendrer une importante économie de pertes électriques au bénéfice de tous les clients du réseau de transport. Il fournit au poste du Bout-de-l'Île une source d'alimentation distincte, permettant de sécuriser l'alimentation de la clientèle desservie par ce nouveau poste à 735 kV appelé à répondre à la croissance de la demande de l'est de l'île de Montréal et du sud de la région de Lanaudière. Il permet par ailleurs de poursuivre la sécurisation post-verglas du fait que les nouveaux tronçons de ligne seront construits selon des critères de robustesse plus élevés.

Le Projet structurant du Transporteur permet également une optimisation, au plan global, de solutions optimisées au plan individuel pour des projets d'intégration de ressources déjà autorisés par la Régie, soit les projets d'intégration de la production du complexe de la Romaine et des parcs éoliens de l'appel d'offres A/O 2005-03, suivant l'orientation qui lui avait été communiquée alors dans le cadre de ces projets. Il en résulte une architecture de réseau améliorée au bénéfice de tous les clients, et ce, sans coût supplémentaire pour les clients à l'origine de ces ajouts particuliers.

Le Projet offre aussi l'avantage de soulager d'importantes contraintes d'exploitation du réseau principal à 735 kV au bénéfice de l'ensemble de la clientèle, mais l'objectif visé par le Projet n'est pas de répondre à ces contraintes d'exploitation.

Les explications données par le Transporteur aux références fournies par l'intervenant en préambule des questions se rapportant aux sections 9, 10, 11 et 12 de sa demande de renseignements visaient à mieux faire comprendre le manque de marge de manœuvre dont dispose actuellement l'exploitant en lien avec la capacité thermique des lignes et en quoi le Projet, de par sa nature, soulagerait ces contraintes. En ce sens, toutes les questions relatives à cet avantage du Projet ne change rien à la justification même du Projet ni au fait qu'il soit requis quels qu'aient été les impacts de limiter les transits à l'été 2012, les conditions de réseau alors en vigueur, la charge de climatisation des dix dernières années, les temps d'indisponibilités des lignes pour entretien, les taux de panne mensuels des lignes à 735 kV, des compensateurs statiques et synchrones, les contraintes de production relatives aux installations du Producteur, etc.



Le Transporteur maintient que les informations requises par l'intervenant ne sont pas pertinentes à l'analyse de la demande et se rapportent à un niveau de détail qui en dépasse le cadre. Ce sont à ces titres que le Transporteur a référé l'intervenant à la réponse à la question 5.1 de la demande de renseignements de l'ACEFO.

Avec égard, la contestation de l'intervenant devrait être rejetée.

### **AQCIE/CIFQ**

Dans sa lettre du 2 septembre 2014, l'intervenant énumère ses motifs de contestations des réponses du Transporteur à ses demandes de renseignements.

Avec égard, cette contestation doit être rejetée, notamment en ce que les réponses du Transporteur sont complètes et conformes au cadre applicable à l'étude de ce dossier et pour les motifs ci-après décrits. Par commodité, le format utilisé par le Transporteur reproduit celui utilisé par l'intervenant.

### **Question 2.1**

Le Transporteur rappelle d'abord que le choix du Projet repose sur l'analyse comparative des deux solutions envisagées pour répondre aux besoins exprimés dans la preuve. En plus de présenter des coûts globaux actualisés largement inférieurs à la seconde solution envisagée, le Projet présente d'autres avantages, dont celui d'être structurant et de positionner stratégiquement le réseau pour l'avenir.

En effet, tel que mentionné à la référence (i) de l'intervenant, le réseau est en constante évolution. Des demandes de toutes natures et envergures sont acheminées au Transporteur comme en témoigne la *Liste des études d'impact du Transporteur*, auxquelles s'ajoutent des demandes d'augmentation ou de changement de la part du Distributeur en raison de ses besoins. Dans ce contexte, l'ajout d'une nouvelle ligne de transport à 735 kV met en place une architecture de réseau robuste, propre à accueillir, le moment venu, les besoins de ses clients comparativement à l'alternative d'ajout massif de compensation série. Lorsque de nouveaux besoins se concrétiseront sous forme de demandes, ils feront l'objet d'études spécifiques, identifiant à ce moment les besoins de renforcement de réseau propres à chacun.

Avec égard, la contestation de l'intervenant devrait être rejetée.

### **Questions 2.2, 2.3 et 2.4**

L'intervenant souhaite obtenir des études d'impacts réalisées par le Transporteur ainsi que des informations relatives à celles-ci.

Le Transporteur réfère l'intervenant à la décision D-2010-051 (paragraphe 16) de la Régie qui indique que :

*« [...] la Régie constate que ces deux questions de EBMI, ainsi que la question 4.1 de cette dernière, visent le rapport d'étude d'impact effectuée par le Transporteur*

*avant le dépôt du Projet tel que présenté dans le cadre du dossier R-3715-2009 et déposé pour approbation à la Régie. La Régie est d'avis que ce rapport d'étude d'impact n'est pas pertinent à l'étude d'une demande déposée en vertu de l'article 73 de la Loi, car il s'agit d'un document préparé préalablement à la présentation d'un projet et qui, de surcroît, est sujet à modifications tout au long de l'étude préalable de faisabilité de ce même projet. [...] (Nos soulignés)*

Par conséquent, le Transporteur n'a pas à déposer les études d'impact demandées par l'intervenant, qui sont sans pertinence au présent dossier. De plus, le Transporteur réitère que les études d'impact énumérées à la référence (ii) de la question 2.2 de la demande de renseignements de l'intervenant ne sont pas reliés à la preuve déposée au dossier par le Transporteur et ne sont pas pertinentes au projet sous étude.

Avec égard, la contestation de l'intervenant devrait être rejetée.

### **Question 3.1**

La question de l'intervenant est imprécise.

Or, dans sa contestation, l'intervenant précise maintenant qu'il souhaite quantifier le niveau d'engorgement au poste de la Chamouchouane. Ce faisant, le Transporteur en déduit que l'intervenant ne veut pas connaître la capacité thermique des lignes mentionnées dans sa question puisque celle-ci n'a rien à voir avec l'effet entonnoir à la hauteur du poste de la Chamouchouane. En effet, le Transporteur rappelle que l'effet entonnoir correspond à la limite du réseau à pouvoir transiter la puissance nécessaire à l'alimentation de la charge dans le respect des critères de conception. Cet effet se révèle lors des études de stabilité du réseau. En l'absence d'un renforcement du réseau, la concrétisation de l'effet entonnoir se traduit par un effondrement de la tension dans le sud du réseau suite à une contingence, notamment la perte de deux lignes à 735 kV au sud du poste La Vérendrye. Ainsi, l'effet entonnoir ne peut être quantifié par la capacité de transit d'une ligne. Dans un réseau intégré, c'est le comportement de l'ensemble qui est révélateur et non la capacité « théorique » de transit des lignes prises une à la fois.

Par ailleurs, dans sa contestation, l'intervenant réfère à la réponse du Transporteur à la question 4.1 de la demande de renseignements no 1 de l'intervenant Citoyens Sous Haute Tension (« CSHT »). Le Transporteur précise qu'il a fourni, tel que demandé par l'intervenant CSHT, le niveau et le sens du transit sur les lignes mentionnées, et ce pour le réseau à l'étude des deux solutions. Ces informations n'ont rien à voir avec la capacité de transit que questionne l'intervenant.

Avec égard, la contestation de l'intervenant devrait être rejetée.

### **Questions 8.1, 8.2 et 8.3**

Le Transporteur réitère sa réponse (HQT-2, Document 2), à savoir :

*R8.1 Comme indiqué dans sa lettre du 25 juillet 2014 déposée au présent dossier et selon la lettre procédurale de la Régie portant date du 6 août 2014, le Transporteur présentera pour autorisation à la Régie le projet du nouveau poste Judith-Jasmin, et ce, dans un dossier distinct. À cette occasion, l'ensemble des*

*fonctionnalités du nouveau poste, incluant la partie relative au raccordement de la ligne à 735 kV de la Chamouchouane, son emplacement, son coût et son échéancier seront présentés.*

Avec égard, la contestation de l'intervenant, notamment en ce qu'elle est de la nature d'un argumentaire, devrait être rejetée.

### **Question 9.1**

L'intervenant questionne l'impact du projet proposé sur les « contraintes d'exploitation » du lien Radisson-Nicolet-Sandy Pond sans toutefois préciser ce qu'il entend par « contraintes d'exploitation ». Le Transporteur ne peut répondre à cette question imprécise qui, par ailleurs, est exclue du cadre de ce dossier (voir paragraphe 27, décision D-2014-118).

Par courtoisie, sans admission et pour des fins de compréhension de l'intervenant seulement, le Transporteur mentionne que le projet proposé n'affectera pas la capacité du lien Radisson-Nicolet-Sandy Pond à assurer l'alimentation des besoins du Québec et des interconnexions.

### **Question 10.1**

Le Transporteur estime que la question relève du dossier R-3757-2011 et dépasse le cadre du présent dossier (voir paragraphe 24, décision D-2014-118).

Par courtoisie, sans admission et pour des fins de compréhension de l'intervenant seulement, le Transporteur précise que du point de vue du réseau de transport, il n'y a pas de chemin dédié entre une charge ou une interconnexion et une centrale puisque le réseau est intégré tel qu'expliqué à la pièce HQT-1, Document 1, pages 9 et 10. Le réseau intégré doit être en mesure d'acheminer toute la production de façon fiable et sécuritaire pour répondre aux besoins de tous les clients du service de transport.

### **Question 11.2**

Le Transporteur réitère sa réponse (HQT-2, Document 2), à savoir :

***R11.2** Cette question réfère à un scénario hypothétique pour lequel aucune analyse spécifique n'a été faite par le Transporteur dans le cadre de la préparation du présent dossier dont l'objectif est de résoudre l'effet d'entonnoir du réseau de transport à la hauteur du poste de la Chamouchouane.*

*Le Transporteur estime que les informations requises par l'intervenant ne sont pas pertinentes au présent dossier et se rapportent à un niveau de détail qui dépasse le cadre d'analyse d'une demande d'autorisation d'investissement sous l'article 73 de la Loi et de la décision D-2014-118.*

*Par courtoisie, sans admission et pour des fins de compréhension de l'intervenant seulement, le Transporteur offre les renseignements suivants.  
[...]*

Avec égard, la contestation de l'intervenant, notamment en ce qu'elle est de la nature d'un argumentaire, devrait être rejetée.

### **Question 13.1**

Le Transporteur réitère sa réponse qui réfère à la réponse R12.3 (HQT-2, Document 2), à savoir que la question de l'intervenant n'est pas pertinente à l'étude du Projet et dépasse le cadre de cette audience. Le Transporteur réitère que son rôle n'est pas de procéder à des analyses ou des simulations au bénéfice des démonstrations que souhaite réaliser l'intervenant. Le cadre réglementaire et les démonstrations de suffisance des informations requises en vertu de l'article 73 de la Loi ne nécessitent, ni ne prévoient que le Transporteur simule de tels impacts ou fournisse le type d'information demandé par l'intervenant.

Avec égard, la contestation de l'intervenant devrait être rejetée notamment en ce qu'elle n'est pas conforme aux principes établis par la Régie énumérés précédemment.

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

*(S) Yves Fréchette*

Yves Fréchette

c.c. Intervenants (courriel)