

**Réponses du Transporteur  
à la demande de renseignements numéro 1 de la  
Régie de l'énergie  
(« Régie »)**



---

1        **DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE À LA**  
2        **DEMANDE D'AUTORISATION DU TRANSPORTEUR RELATIVE À L'AJOUT D'UN COMPENSATEUR**  
3        **STATIQUE AU POSTE DU BOUT-DE-L'ÎLE**

---

4        **1. Référence :**     Pièce B-0004, page 20 de 22.

5        **Préambule :**

6        *«L'impact tarifaire est calculé en considérant une mise en service du Projet en mai 2014.»*

7        **Demandes :**

8        1.1     Veuillez confirmer que la mise en service du présent projet est effective depuis mai 2014.

9        **R1.1**

10       **Le Transporteur confirme.**

11       1.2     Dans l'affirmative, veuillez préciser les raisons pour lesquelles le Transporteur n'a pas soumis  
12       sa demande d'autorisation avant la réalisation du projet.

13       **R1.2**

14       **Le Transporteur a produit sa demande d'autorisation en mai 2014 dans ce dossier en**  
15       **raison d'un contexte très particulier et imprévu, tel que ci-après décrit.**

16       **Depuis de très nombreuses années et aux fins du transport de l'électricité, la**  
17       **centrale de Tracy (ci-après « Centrale ») contribuait au soutien de la tension**  
18       **électrique des grands centres de charge situés dans la zone du « Territoire Sud » du**  
19       **réseau de transport.**

20       **Le Transporteur rappelle que le projet d'ajout d'un compensateur statique au poste**  
21       **du Bout-de-l'Île fait suite à l'indisponibilité prolongée de la Centrale. En janvier 2011,**  
22       **Hydro-Québec, dans ses activités de distribution d'électricité, a avisé le**  
23       **Transporteur que la Centrale ne faisait plus partie de ses ressources pour la période**  
24       **2010-2020. D'ailleurs, cette Centrale n'est plus disponible depuis le 1<sup>er</sup> mars 2011. En**  
25       **mai 2012, l'annonce officielle était faite que la Centrale était définitivement mise**  
26       **à l'arrêt.**

27       **Dans ce contexte très particulier et imprévu, il devenait nécessaire et urgent pour le**  
28       **Transporteur de mettre en place une mesure visant à assurer le maintien de tension**  
29       **en l'absence de la Centrale. Comme indiqué en preuve, le Projet décrit au présent**  
30       **dossier constitue la solution permanente optimale visant à assurer la continuité de**

1 service fiable à la clientèle<sup>1</sup>. Conséquemment, le Transporteur a dû, de façon  
2 exceptionnelle et pour des raisons urgentes, procéder dès l'année 2011 au  
3 démarrage du projet d'ajout d'un deuxième compensateur statique au poste du  
4 Bout-de-l'Île.

5 À cette époque, un fournisseur effectuait l'ajout d'un compensateur statique au  
6 poste du Bout-de-l'Île suite à une autorisation de la Régie (*Projet du Transporteur*  
7 *d'ajouts et modifications des équipements de transport requis pour l'utilisation des*  
8 *interconnexions HQT-MASS et HQT-NE, dossier R-3715-2009, décision D-2010-084*  
9 *du 30 juin 2010).*

10 Suite à des échanges avec le Transporteur, le fournisseur a accepté de pourvoir à la  
11 réalisation et à l'ajout d'un nouveau compensateur statique au poste du Bout-de-l'Île  
12 pour un prix moindre. En réalisant la construction du compensateur statique  
13 simultanément avec celui alors en cours et déjà autorisé par la Régie, cela  
14 permettait des économies appréciables au Projet qui sont évaluées à 15 M\$, et ce, à  
15 l'avantage de la clientèle du Transporteur tant en ce qui concerne la qualité du  
16 service découlant de l'installation de ce compensateur que le coût réduit de cet  
17 équipement majeur.

18 Le Transporteur ajoute qu'à l'époque, il croyait possible d'arrimer la demande  
19 d'autorisation du présent projet avec celle d'un autre projet de construction d'une  
20 ligne d'envergure à 735 kV reliant la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean à la région  
21 montréalaise. L'objectif était de présenter à la Régie une vision globale des divers  
22 travaux à réaliser au poste du Bout-de-l'Île, incluant la substitution d'un  
23 compensateur synchrone prévu dans le cadre du projet de raccordement des parcs  
24 éoliens au réseau de transport pour l'appel d'offres A/O 2005-03 (dossier  
25 R-3742-2010), par la réalisation de la ligne à 735 kV. Or, le dépôt de la demande  
26 d'autorisation de ce projet de ligne, que le Transporteur croyait alors imminent, a  
27 graduellement été repoussé de mois en mois, pour des motifs hors de son contrôle  
28 direct, en lien notamment avec le choix du tracé de cette future ligne.

29 Concurrément cependant, malgré ces délais inattendus, les travaux relatifs à la  
30 réalisation d'un compensateur statique au poste du Bout-de-l'Île se sont poursuivis  
31 étant donné l'urgence d'agir suite à la fermeture de la Centrale.

---

<sup>1</sup> Le Transporteur souligne que le présent Projet s'apparente au projet d'installation de trois compensateurs synchrones au poste Cadillac (dossier R-3786-2012) qui visait à maintenir le niveau de court-circuit tout en limitant les variations de tension sur le réseau de transport dans la région de l'Abitibi. Ce projet, tout comme celui faisant l'objet de la présente demande, s'inscrivait dans la catégorie d'investissement « maintien et amélioration de la qualité du service ». La solution retenue du projet du poste Cadillac permettait de maintenir localement la tension du réseau régional de l'Abitibi en réponse à la fermeture de la centrale Cadillac. D'ailleurs, la Régie avait déjà reconnu la responsabilité du Transporteur de résoudre les enjeux reliés au réglage de tension qui sont causés par la fermeture de la centrale Cadillac, et ce, afin de « desservir de façon fiable les clients de la charge locale » (décision D-2010-032, paragraphes 204 et 205). Le 30 mars 2012, la Régie a autorisé le projet du poste Cadillac par sa décision D-2012-037.

1 Ces raisons expliquent pourquoi le Transporteur n'a pas soumis sa demande  
2 d'autorisation avant le mois de mai 2014. Néanmoins, bien qu'il regrette la présente  
3 situation, le Transporteur soutient avec égards qu'il lui incombe de déployer les  
4 moyens nécessaires pour assurer un service fiable et continu à sa clientèle tout en  
5 maintenant son réseau en bon état (voir la décision D-2001-296, page 3).

6 À cet égard, le Transporteur maintient que les mesures qu'il a dû prendre afin de  
7 combler le besoin en matière de soutien de la tension électrique des grands centres  
8 de charge situés dans la zone du « Territoire Sud » du réseau de transport, soit  
9 d'installer un deuxième compensateur statique au poste du Bout-de-l'Île, étaient et  
10 sont toujours requises. Ainsi, cet équipement majeur sur le réseau de transport que  
11 constitue ce second compensateur statique au poste du Bout-de-l'Île est utile à  
12 l'exploitation du réseau de transport et il contribue à la fourniture d'un service de  
13 transport fiable et de qualité à la clientèle du Transporteur.

14 Le Projet d'ajout d'un compensateur statique au poste du Bout-de-l'Île constitue la  
15 solution permanente optimale visant à assurer la continuité de service fiable à la  
16 clientèle du Transporteur, tel que la preuve documentaire produite par le  
17 Transporteur le démontre.

18 1.3 Le cas échéant, veuillez présenter les mesures que le Transporteur entend mettre en œuvre afin  
19 qu'une telle situation ne se reproduise pas.

20 **R1.3**

21 **Le Transporteur regrette la survenance d'une telle situation.**

22 **Le Transporteur souligne que le respect du cadre réglementaire découlant de la *Loi***  
23 ***sur la Régie de l'énergie* constitue une préoccupation constante ainsi qu'un**  
24 **élément incontournable de sa gestion des projets d'investissements.**

25 **Le Transporteur dispose des règles de gestion internes qui ont toujours bien**  
26 **fonctionné pour ses projets d'investissement, tel que le démontre bien l'historique**  
27 **de ses nombreux projets d'investissement déposés auprès de la Régie depuis le**  
28 **20 septembre 2001, soit la date d'entrée en vigueur du *Règlement sur les conditions***  
29 ***et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*.**

30 **Le Transporteur n'envisage pas, à ce jour, de mettre en place des mesures**  
31 **supplémentaires. Le Transporteur souligne que le présent dossier constitue une**  
32 **situation unique dont la probabilité de récurrence est négligeable notamment**  
33 **compte tenu du contexte très particulier et imprévu précité.**