Par dépôt électronique[1] seulement

Yves Fréchette
Avocat
Hydro-Québec - Affaires juridiques

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

Le 21 avril 2020

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

OBJET : Demande du Transporteur relative à la construction du nouveau poste des Irlandais et de ses lignes d'alimentation
Votre dossier : R-4115-2020
Notre dossier : R060198 YF

Chère consœur,

Hydro-Québec, dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a reçu le 16 avril 2020 les commentaires de l'Association Hôtellerie Québec (« AHQ ») et l'Association Restauration Québec (« ARQ ») dans le dossier décrit en rubrique.

Le Transporteur réplique ci-après à ces commentaires.

Dans leurs commentaires, les intéressés mentionnent qu'ils ont principalement utilisé l'information tirée du *tableau 3 - État de la transformation des postes satellites prévu à la pointe d'hiver 2018-2019 et à la pointe d'été 2019*[2] (ci-après « État de la transformation ») afin de bâtir leur argumentation. D'entrée de jeu, le Transporteur tient à préciser que lorsqu'il entreprend des travaux de planification visant l'ajout de capacité dans un secteur, il procède à des analyses détaillées afin d'identifier les conditions de réseau qui s'y trouvent et de déterminer la meilleure option possible pour répondre aux besoins de la clientèle. Comme mentionné par le Transporteur dans la pièce de l'État de la transformation, il faut rester prudent lorsque que l'on compare les données de cette pièce avec celles présentées dans le cadre d'un projet particulier :

> *« Le Transporteur tient à préciser que l'information présentée dans cette pièce reflète la situation planifiée durant l'hiver 2018-2019 et l'été 2019 et ne couvre pas l'ensemble des conditions qui doivent être considérées lorsque vient le temps de planifier des ajouts de transformation dans un poste ou l'ajout d'un poste de transformation dans une région. Des analyses détaillées doivent alors être réalisées impliquant différentes conditions de réseau afin de déterminer les diverses options possibles pour répondre aux besoins de la clientèle. »*[3]

---

[1] Aucune copie papier n'est requise selon la directive du 17 mars 2020 Mesures préventives en lien avec la COVID-19 de la Régie de l'énergie.
[2] R-4096-2019, B-0067, HQT-6, Document 1.3 révisé, Tableau 3, pages 16 à 27.
[3] Idem, page 5 de 27, lignes 19 à 24.

Sur la base de cette prémisse, le Transporteur réitère ses arguments en faveur du projet mentionné en rubrique (ci-après le « Projet ») et articule sa réplique en lien avec les constats et conclusions des intéressés.

> *Un premier constat qui découle de ce tableau est que le besoin en pointe hivernale n'est pas encore préoccupant, alors qu'il n'est prévu qu'à l'hiver 2029-2030, ce qui laisserait amplement de temps pour réaliser un projet d'expansion à trois ans de préavis si jamais cette prévision se concrétisait.*

> *Un deuxième constat est que ce serait plutôt la situation en pointe estivale qui causerait problème à ce stade-ci, alors que les prévisions utilisées par le Transporteur et apparaissant au tableau 2 prévoient un dépassement de la capacité des lignes à 120 kV à compter de l'été 2022, ce qui déclencherait l'urgence du besoin du Projet.*

> *Un troisième constat qui découle du tableau 2 est que la somme de la charge en pointe estivale des deux postes Central-2 et Adélard-Godbout serait plus grande en été qu'en hiver, tel qu'il apparaît à la ligne intitulée « Ligne 120 kV » des deux sections de ce tableau. L'AHQ-ARQ est d'avis que ce constat est pour le moins surprenant, alors qu'une telle situation de charge supérieure en été est tout à fait inusitée alors que, si l'on se fie aux dernières prévisions fournies par le Transporteur pour l'été 2019,* ***une telle situation ne prévaudrait pour aucun des 378 postes satellites, pas même ceux de Central-2 et d'Adélard-Godbout.***

Bien que la situation puisse apparaître « inusitée », l'analyse des données historiques démontre que la charge des postes Central-2 et Adélard-Godbout est plus importante en pointe estivale qu'en pointe hivernale. Le Transporteur a ainsi établi qu'en moyenne la pointe en été a été d'au moins 108 % de celle obtenue en hiver, basée sur les valeurs horaires historiques des trois dernières années, soit les années 2017, 2018 et 2019.

Cette réalité, très fréquente dans les autres villes en Amérique du Nord, est plutôt exceptionnelle à Montréal où cette situation reste limitée au centre-ville. La présence d'édifices de taille importante, dont beaucoup de tours de bureaux, et la densité de la charge sont des caractéristiques de ce secteur. Notamment, les besoins élevés en climatisation des grands édifices par rapport à leur besoin en chauffage et la disponibilité de sources de chauffage alternatives, telle que la vapeur, pourraient expliquer les caractéristiques de la charge de ces postes.

Avec égards, les constats précités des intéressés devraient être écartés par la Régie.

> *Un quatrième constat est que la prévision du poste Central-2 pour un même été 2019 est passée de 103 MVA dans un document déposé en décembre 2019 à 117 MVA dans le tableau 2 ci-dessus, alors que pour le poste Adélard-Godbout une telle valeur est passée de 41 MVA à 50 MVA, le tout pour une* ***augmentation totale de 16 % pour la somme des deux postes en quelques mois*** *et ce, sans qu'aucune explication ne soit fournie dans la preuve du Transporteur.*

Les valeurs mentionnées pour la pointe estivale dans l'État de la transformation pour les postes Central-2 et Adélard-Godbout ne sont pas à jour et devront être ajustées dans le prochain exercice à la suite des travaux réalisés dans le cadre du présent Projet.

Toutefois, le Transporteur précise que les valeurs présentées dans l'État de la transformation démontrent tout de même que la pointe d'été cumulée pour les postes Central-2 et Adélard-Godbout n'est pas très éloignée de la pointe d'hiver, se situant à 94 % de la pointe hivernale. Ainsi, même en fonction de ces valeurs, étant donné la baisse de la capacité thermique en été qui fait passer la capacité de transit de la ligne de 225 à 200 MVA[4], l'élément déclencheur du Projet est lié à la pointe estivale. Ce n'est donc pas le besoin en pointe hivernale qui est « préoccupant » dans ce projet mais bien le besoin en été.

Avec égards, le constat précité des intéressés devrait être écarté par la Régie.

> *Un cinquième constat porte sur l'acuité des prévisions utilisées par le Transporteur pour les postes Central-2 et Adélard-Godbout dans le passé et l'inadéquation de la progression de celles- ci en contraste avec les augmentations importantes prévues pour la période 2020-2033 dans le présent dossier. Le graphique qui suit préparé par l'AHQ-ARQ montre l'inadéquation entre les prévisions pour les années passées et celles à venir.*
>
> *Par exemple, on peut déduire de cette figure une hausse annuelle moyenne des besoins totaux de 0,7 % entre 2013 et 2019 et de 4,5 % entre 2019 et 2033, ce qui de l'avis de l'AHQ-ARQ, est difficilement justifiable, particulièrement dans la situation de récession majeure que nous vivons présentement et ce, malgré les hypothèses difficilement vérifiables et hautement discutables fournies par le Transporteur.*

Le Transporteur ne peut souscrire à l'argumentation des intéressés qui utilise pour base les informations de l'État de transformation pour affirmer que « l'acuité des prévisions utilisées par le Transporteur pour les postes Central-2 et Adélard-Godbout » n'a pas été démontrée dans le passé et prétendre à « l'inadéquation de la progression de celles-ci en contraste avec les augmentations importantes prévues pour la période 2020-2033 » dans le présent dossier.

Le Transporteur a fourni, dans sa réponse à la question 5.3 de la demande de renseignements no 1 de la Régie[5], les détails de la croissance anticipée dans la zone visée par le Projet qui illustrent que le centre-ville de Montréal connaît une croissance importante puisque plusieurs projets majeurs y sont projetés. De plus, la preuve du Transporteur fait mention des avantages liés à la localisation géographique du nouveau poste des Irlandais qui pourrait répondre à la demande de projets domiciliaires dans les quartiers de Griffintown, du canal Lachine et du port[6]. La croissance de ce secteur justifie donc le présent Projet.

Avec égards, le constat précité des intéressés devrait être écarté par la Régie.

---

[4] La capacité de 200 MVA est établie à 30°C. Une température ambiante supérieure diminue la capacité thermique de la ligne. Par exemple, cette capacité diminue à 190 MVA à une température de 35ºC.

[5] B-0021, HQT-02, Document 1, pages 14 et 15 de 19.

[6] B-0022, HQT-01, Document 1 révisé, pages 5 et 15 de 25.

> ***Conclusion sur la nécessité du Projet***
>
> *Suite aux constats effectués ci-dessus, l'AHQ-ARQ est d'avis que le Transporteur ne s'est pas acquitté de son fardeau de la preuve et n'a pas démontré que les prévisions des besoins étaient réalistes, surtout du fait qu'elles sont supérieures en été qu'en hiver. Par exemple, même si on transposait les prévisions des besoins d'hiver à l'été, ce qui demeure peu probable, les besoins d'un projet d'expansion ne se feraient sentir qu'en été 2026, ce qui laisserait beaucoup de temps avant de devoir réaliser un projet d'expansion.*
>
> ***Par conséquent, en se basant principalement sur les prévisions des besoins utilisées qu'elle juge non réalistes, d'autant plus dans le contexte actuel de ralentissement majeur de l'économie, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de ne pas approuver le Projet, à moins d'obtenir des explications probantes permettant de justifier la prévision des besoins utilisée.***

Considérant les risques importants liés à la capacité thermique réduite en été, le Transporteur ne peut retenir l'hypothèse selon laquelle la charge d'été serait inférieure à la charge d'hiver, ou plus simplement fixée à 100 % de la charge d'hiver, comme l'affirment les intéressées, ce qui impliquerait que les « besoins d'expansion ne se feraient sentir qu'en été 2026 ». Ces valeurs ne peuvent pas être considérées pour le dimensionnement du réseau de transport. Le dimensionnement du réseau en condition de pointe estivale est moins fréquent, mais tout aussi important pour maintenir la qualité et la continuité du service. Il est important de rappeler que le niveau de charge augmente considérablement pour ces deux postes lorsque la température ambiante augmente, alors que la capacité des équipements diminue. De plus, l'exploitation du réseau doit être possible tout en considérant la maintenance des équipements qui se fait normalement l'été. Le Transporteur réitère que le niveau de la pointe estivale estimé sur la base des valeurs historiques par rapport à la valeur de la pointe hivernale doit être utilisé afin de planifier les équipements nécessaires dans ce secteur.

Par ailleurs, le Transporteur tient à rappeler que le Projet constitue une pièce importante dans l'évolution du réseau au Centre-ville de Montréal et sur la Rive-sud. Comme mentionné, la réalisation du Projet permet de réduire le transit dans la transformation 315-120 kV du poste de La Prairie qui est en dépassement de capacité à court terme[7] et offre une flexibilité pour la réalisation des projets de pérennité affectant les postes de la zone visée[8]. Outre que le Projet vise l'alimentation de la croissance de charge dans la zone visée, il est également stratégique et structurant pour l'alimentation et la conversion à 315 kV du réseau de l'île de Montréal. Ce Projet procure donc des avantages importants pour l'évolution du réseau et aussi pour les futurs projets.

Avec égards, la recommandation des intéressés devrait être écartée par la Régie.

Le Transporteur réitère que la demande est conforme au cadre réglementaire et que la réalisation du projet est nécessaire, le tout tel que plus amplement décrit selon la preuve probante au dossier.

---

7 B-0022, HQT-1, Document 1 révisé, page 17 de 25.
8 Idem, page 11 de 25.

Le Transporteur demeure disponible afin de répondre aux interrogations de la Régie à l'égard du projet en cause.

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

(s) Yves Fréchette

Me Yves Fréchette
/jg