

# D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

D-2022-003

R-4147-2021

19 janvier 2022

---

**PRÉSENTE :**

Lise Duquette  
Régisseur

---

**Hydro-Québec**  
Demanderesse

et

**Intervenant dont le nom apparaît ci-après**

---

Décision finale et sur les frais et motifs de la décision  
D-2021-105

*Demande du Transporteur relative à l'ajout d'une section à  
735-161 kV au poste de la Chamouchouane et d'une ligne  
d'alimentation à 161 kV*



**Demanderesse :**

**Hydro-Québec**  
**représentée par M<sup>e</sup> Yves Fréchette.**

**Intervenant :**

**Association Hôtellerie Québec et Association Restauration Québec (AHQ-ARQ)**  
**représenté par M<sup>e</sup> Steve Cadrin.**

## TABLE DES MATIÈRES

<b>1. INTRODUCTION .....</b>	<b>6</b>
<b>2. CONCLUSION PRINCIPALE DE LA RÉGIE .....</b>	<b>10</b>
<b>3. MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET .....</b>	<b>11</b>
<b>4. DESCRIPTION DU PROJET .....</b>	<b>14</b>
<b>5. JUSTIFICATION DU PROJET.....</b>	<b>18</b>
5.1 Position des parties .....	18
5.2 Opinion de la Régie .....	30
<b>6. AUTRES SOLUTIONS ENVISAGÉES .....</b>	<b>33</b>
6.1 Solution 1 – Ajout d’une section à 735-161 kV au poste de la Chamouchouane et d’une ligne d’alimentation à 161 kV .....	33
6.2 Solution 2 - Ajout d’une ligne d’alimentation à partir du poste du Saguenay 735-161 kV.....	34
6.3 Estimation des coûts des solutions envisagées .....	35
6.4 Opinion de la Régie .....	37
<b>7. COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET .....</b>	<b>37</b>
<b>8. MONTANT MAXIMAL ET IMPACT TARIFAIRE .....</b>	<b>44</b>
8.1 Montant maximal.....	44
8.2 Impact tarifaire.....	49
8.3 Opinion de la Régie .....	50
<b>9. IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU OU SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT D’ÉLECTRICITÉ .....</b>	<b>53</b>
<b>10. AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D’AUTRES LOIS .....</b>	<b>59</b>
<b>11. OBJECTIONS DU TRANSPORTEUR PRISES SOUS RÉSERVE PAR LA RÉGIE DANS SA DÉCISION D-2021-077 .....</b>	<b>59</b>
11.1 Position du Transporteur.....	60

---

11.2	Position de l’AHQ-ARQ.....	63
11.3	Opinion de la Régie .....	63
<b>12.</b>	<b>OPINION DE LA RÉGIE SUR LE PROJET.....</b>	<b>66</b>
<b>13.</b>	<b>CONFIDENTIALITÉ .....</b>	<b>66</b>
<b>14.</b>	<b>DEMANDE DE PAIEMENT DE FRAIS.....</b>	<b>72</b>
	<b>DISPOSITIF .....</b>	<b>73</b>

## 1. INTRODUCTION

[1] Le 24 mars 2021, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande afin d'obtenir l'autorisation requise pour l'ajout d'une section à 735-161 kV au poste de la Chamouchouane et d'une ligne d'alimentation à 161 kV<sup>1</sup> (le Projet) (la Demande). Cette demande est présentée en vertu de l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*<sup>2</sup> (la Loi) et du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*<sup>3</sup> (le Règlement).

[2] Le Transporteur inclut dans sa preuve quatre documents déposés sous pli confidentiel, portant sur les schémas de liaison et unifilaires relatifs au Projet<sup>4</sup>, les coûts détaillés et les coûts annuels du Projet<sup>5</sup>. Une version caviardée des coûts détaillés du Projet y est également présentée<sup>6</sup>.

[3] Le 1<sup>er</sup> avril 2021, un avis aux personnes intéressées est diffusé sur le site internet de la Régie<sup>7</sup> et sur celui du Transporteur<sup>8</sup>.

[4] Le 9 avril 2021, l'AHQ-ARQ et la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (la FCEI) déposent leur demande d'intervention accompagnée d'un budget de participation.

[5] Le 12 avril 2021, la FCEI indique qu'elle se retire du dossier<sup>9</sup>.

[6] Le 28 avril 2021, la Régie rend sa décision procédurale D-2021-054<sup>10</sup> sur la demande d'intervention de l'AHQ-ARQ et le calendrier de traitement du dossier, par laquelle elle requiert également le dépôt d'un complément de preuve du Transporteur et prévoit la tenue d'une séance d'information sur ce complément de preuve.

---

<sup>1</sup> Pièces [B-0002](#) et [B-0004](#).

<sup>2</sup> [RLRQ, c. R-6.01](#).

<sup>3</sup> [RLRQ, c. R-6.01, r. 2](#).

<sup>4</sup> Pièce B-0005 (sous pli confidentiel).

<sup>5</sup> Pièces B-0007 et B-0009 (sous pli confidentiel).

<sup>6</sup> Pièce [B-0008](#).

<sup>7</sup> Pièce [A-0003](#).

<sup>8</sup> Pièce [B-0012](#).

<sup>9</sup> Pièce [C-FCEI-0005](#).

<sup>10</sup> Décision [D-2021-054](#).

[7] Le 29 avril 2021, la Régie dépose sa demande de renseignements (DDR) n° 1 au Transporteur.

[8] Le 6 mai 2021, la Régie accorde au Transporteur les délais supplémentaires demandés pour le dépôt des réponses à sa DDR n° 1, le dépôt de son complément de preuve et la tenue de la séance d'information s'y rapportant.

[9] Le 11 mai 2021, après réception d'une demande de report de l'AHQ-ARQ, la Régie reporte à nouveau la date de la séance d'information et fixe le calendrier de traitement du dossier.

[10] Le 12 mai 2021, le Transporteur dépose le complément de preuve<sup>11</sup> requis par la décision D-2021-054 ainsi que ses réponses à la DDR n° 1 de la Régie<sup>12</sup>.

[11] Le 20 mai 2021, le Transporteur dépose une preuve révisée<sup>13</sup>.

[12] Le 21 mai 2021, le Transporteur dépose des versions révisées de son complément de preuve<sup>14</sup>.

[13] Le même jour, la Régie transmet au Transporteur sa DDR n° 2 et l'AHQ-ARQ lui transmet ses DDR n° 1 et n° 2, qu'il dépose sous pli confidentiel. Le Transporteur dépose les réponses à ces demandes le 3 juin 2021<sup>15</sup>.

[14] Le 7 juin 2021, l'AHQ-ARQ demande à la Régie d'ordonner au Transporteur de répondre à certaines questions de sa DDR n° 2<sup>16</sup>.

[15] Le 8 juin 2021, la Régie transmet sa DDR n° 3 au Transporteur.

---

<sup>11</sup> Pièces B-0017 (sous pli confidentiel) et [B-0018](#).

<sup>12</sup> Pièces B-0019, B-0020 (sous pli confidentiel) et [B-0021](#).

<sup>13</sup> Pièce [B-0025](#).

<sup>14</sup> Pièces B-0027 (sous pli confidentiel) et [B-0032](#).

<sup>15</sup> Pièces B-0033 (sous pli confidentiel), [B-0034](#), [B-0035](#) et B-0036 (sous pli confidentiel).

<sup>16</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0013](#).

[16] Le 9 juin 2021, le Transporteur transmet sa réplique à la demande de l'intervenant du 7 juin 2021<sup>17</sup>.

[17] Le 11 juin 2021, la Régie rend sa décision D-2021-077<sup>18</sup> sur la demande d'ordonnance relative aux réponses données par le Transporteur à la DDR n° 2 de l'AHQ-ARQ. Dans cette décision, la Régie prend sous réserve les objections soulevées par le Transporteur dans sa réplique du 9 juin 2021.

[18] Le 15 juin 2021, le Transporteur dépose, sous pli confidentiel, une version révisée de ses réponses à la DDR n° 2 de l'AHQ-ARQ.

[19] Le même jour, la Régie modifie le calendrier de traitement du dossier<sup>19</sup>.

[20] Le 16 juin 2021, l'AHQ-ARQ dépose sa preuve sous pli confidentiel.

[21] Le 21 juin 2021, la Régie demande au Transporteur et à l'AHQ-ARQ de déposer une version caviardée de certaines pièces déposées sous pli confidentiel. Elle demande également au Transporteur de fournir ses motifs à l'appui de la confidentialité de certains éléments de sa preuve révisée en lien avec les taux d'inflation spécifiques. Le 23 juin 2021, le Transporteur dépose une affirmation solennelle à cet égard.

[22] Le 22 juin 2021, le Transporteur répond à la DDR n° 3 de la Régie.

[23] Le 23 juin 2021, le Transporteur et la Régie déposent leurs DDR n° 1 à l'AHQ-ARQ. Le 30 juin 2021, l'intervenant fait parvenir ses réponses aux DDR.

[24] Le 25 juin 2021, le Transporteur dépose une version caviardée de ses réponses à la DDR n° 2 de l'AHQ-ARQ<sup>20</sup> déposées sous pli confidentiel les 3 et 15 juin 2021.

[25] Le 29 juin 2021, la Régie transmet une DDR n° 4 au Transporteur. Ce même jour, la Régie demande aux participants de traiter dans leurs argumentations de leurs interprétations

---

<sup>17</sup> Pièce [B-0038](#).

<sup>18</sup> Décision [D-2021-077](#).

<sup>19</sup> Pièce [A-0018](#).

<sup>20</sup> Pièces [B-0047](#) et [B-0048](#).

de certaines dispositions du texte des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (les Tarifs et conditions).

[26] Le même jour, l'AHQ-ARQ dépose une version caviardée de sa preuve.

[27] Le 6 juillet 2021, la Régie accepte la demande du Transporteur et de l'AHQ-ARQ de reporter les étapes restantes du dossier<sup>21</sup>.

[28] Le 8 juillet 2021, le Transporteur dépose les versions confidentielle<sup>22</sup> et caviardée<sup>23</sup> de ses réponses à la DDR n° 4 de la Régie.

[29] Le 15 juillet 2021, le Transporteur modifie la nomenclature des pièces visées par l'affirmation solennelle<sup>24</sup>.

[30] Les 16 et 20 juillet 2021 respectivement, le Transporteur et l'AHQ-ARQ déposent leur argumentation.

[31] Le 21 juillet 2021, le Transporteur transmet sa réplique. La Régie entame, dès lors, son délibéré.

[32] Le 17 août 2021, la Régie rend la décision D-2021-105, dont les conclusions sont les suivantes :

*« ACCUEILLE partiellement la demande du Transporteur;*

*AUTORISE le Transporteur à réaliser le Projet;*

*RÉSERVE sa décision sur les objections du Transporteur prises sous réserve dans la décision D-2021-077, sur la demande d'ordonnance de traitement confidentiel à l'égard de certains renseignements et sur le suivi des coûts du Projet »<sup>25</sup>.*

---

<sup>21</sup> Pièce [A-0023](#).

<sup>22</sup> Pièce [B-0051](#).

<sup>23</sup> Pièce [B-0052](#).

<sup>24</sup> Pièce [B-0053](#).

<sup>25</sup> Décision [D-2021-105](#), p. 9.

[33] La Régie soulève également dans cette décision deux problématiques qui devront faire l'objet d'un examen dans un dossier tarifaire subséquent et pour lesquelles elle indique que la nature de cet examen sera précisée dans le cadre de la présente décision.

[34] La présente décision porte sur les motifs de la décision D-2021-105 incluant les suivis indiqués au paragraphe précédent, sur les objections du Transporteur prises sous réserve dans la décision D-2021-077<sup>26</sup>, sur le suivi des coûts du Projet, sur les demandes d'ordonnances de traitement confidentiel de certains documents et renseignements ainsi que sur les frais de l'intervenant.

## 2. CONCLUSION PRINCIPALE DE LA RÉGIE

[35] Dans sa décision D-2021-105, la Régie autorise la réalisation du Projet par le Transporteur, motifs à suivre. La Régie y soulève également certaines problématiques qui devront faire l'objet d'un examen dans le dossier tarifaire 2023.

[36] La Régie énonce ci-après les motifs de sa décision, la nature des problématiques et des suivis qu'elle exige lors du dépôt du dossier tarifaire de l'année 2023. Elle se prononce également sur l'objection prise en réserve, la confidentialité des renseignements demandés ainsi que sur les frais réclamés par l'intervenant.

---

<sup>26</sup> Décision [D-2021-077](#).

### 3. MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET

[37] La Demande est présentée en vertu des articles 31 (5<sup>o</sup>) et 73 de la Loi et du Règlement. Ce dernier stipule qu'une autorisation spécifique et préalable de la Régie est requise lorsque le coût global d'un projet du Transporteur est égal ou supérieur à 65 M\$.

[38] Le Projet a pour objectif de répondre à la croissance de la demande d'électricité de la région du Lac-Saint-Jean tout en assurant la pérennité des services auxiliaires du poste de la Chamouchouane.

[39] Le Projet s'inscrit dans les catégories d'investissements « croissance des besoins de la clientèle » (Croissance des besoins) et « maintien des actifs » (Maintien des actifs). Il vise à répondre à la croissance de la demande d'électricité de la région du Lac-Saint-Jean, tout en tenant compte des besoins de pérennité des installations du Transporteur. La mise en service du Projet est prévue en 2023 et 2024.

[40] Le coût total du Projet s'élève à 190,2 M\$ dont 176,5 M\$ pour la catégorie Croissance des besoins et 13,7 M\$ pour la catégorie Maintien des actifs. Les ajouts visés par la catégorie Croissance des besoins correspondent aux travaux requis pour l'ajout d'une section de transformation à 735-161 kV au poste de la Chamouchouane, d'une ligne biterne à 161 kV de 18 km et de nouveaux départs de ligne au poste de Saint-Félicien. Ceux associés à la catégorie Maintien des actifs visent le remplacement des services auxiliaires du poste de la Chamouchouane, qui datent de 1983 et dont les transformateurs d'alimentation atteindront la fin de leur durée de vie en 2023.

[41] Dans la région du Saguenay / Lac-Saint-Jean, le Transporteur dispose de deux postes stratégiques à 735 kV, soit le poste du Saguenay et le poste de la Chamouchouane.

[42] Le poste du Saguenay constitue la principale alimentation électrique de la région du Saguenay / Lac-Saint-Jean. Il possède trois transformateurs à 735-161 kV d'une puissance de 700 MVA chacun.

[43] Le poste de la Chamouchouane, situé au Lac-Saint-Jean, se compose d'équipements à 735 kV et ne possède pas de lien électrique avec le réseau régional de transport à 161 kV du Lac-Saint-Jean (le Réseau régional).

[44] Le Transporteur soumet que les charges du Distributeur, situées autour du Lac-Saint-Jean, sont desservies à partir du Réseau régional. Ce réseau constitue une boucle de 180 km dont les deux extrémités sont raccordées sur le même poste source, soit le poste Isle-Maligne à 161 kV, situé à proximité de la ville d'Alma à l'est du Lac-Saint-Jean.

[45] Or, la majorité des charges sont situées à l'ouest du Lac-Saint-Jean, à l'opposé du poste source qui alimente les charges. La longue distance qui sépare le poste source et les principales charges influence grandement la tension.

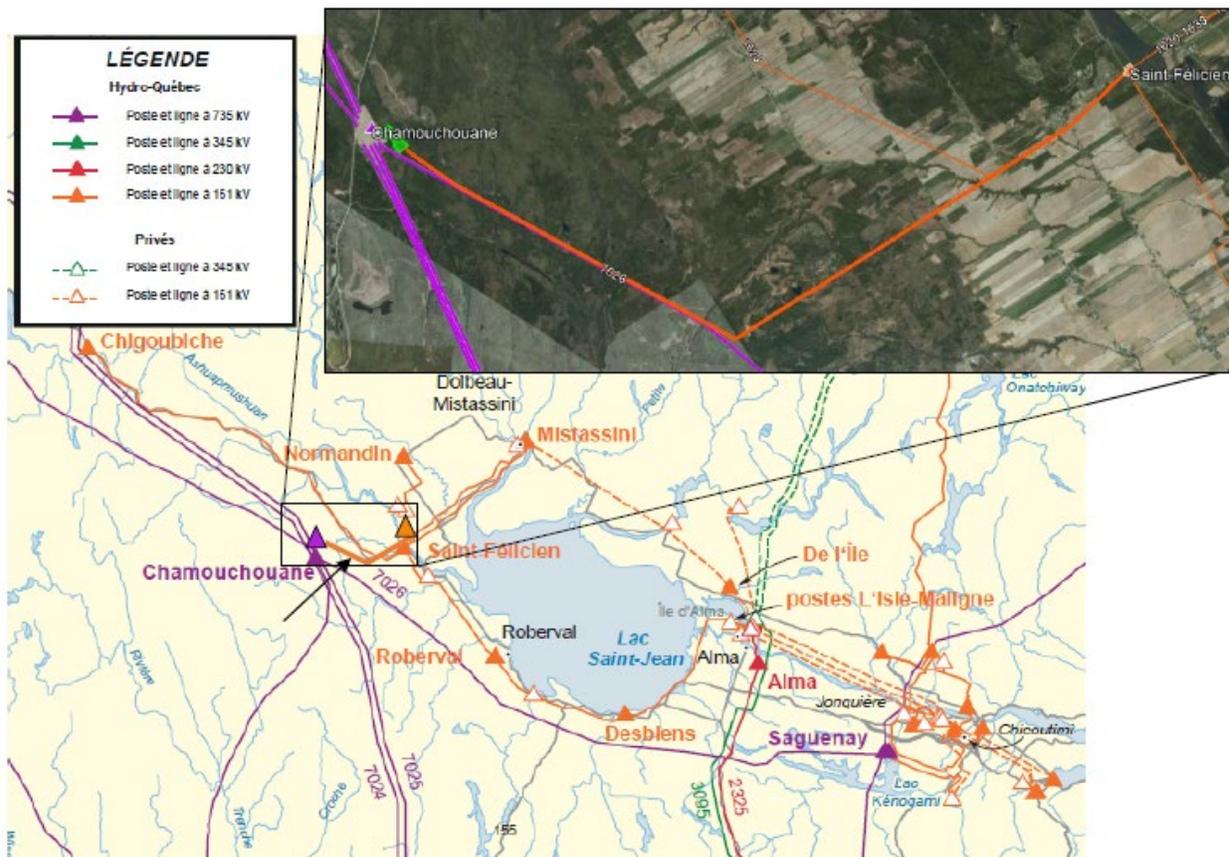
[46] Dans sa configuration actuelle, le Réseau régional est apte à desservir une charge maximale équivalente à 405 MW. Au-delà de cette limite, le réseau de transport ne peut plus maintenir une tension qui respecte les critères de conception.

[47] Le Projet consiste en l'implantation d'une nouvelle source d'alimentation électrique à 161 kV au cœur de la charge du Lac-Saint-Jean, par le raccordement du Réseau régional au poste stratégique de la Chamouchouane afin d'offrir une deuxième source d'alimentation à 161 kV de la charge du Lac-Saint-Jean à partir du poste de Saint-Félicien.

[48] Ainsi, afin de permettre de répondre à la croissance des besoins du Distributeur, le poste de la Chamouchouane serait agrandi et une section de transformation à 735-161 kV y serait ajoutée, de même que des départs de ligne à 161 kV.

[49] Une ligne biterne à 161 kV serait construite sur une distance de 18 km entre le poste de la Chamouchouane et le poste de Saint-Félicien, selon le tracé suivant.

**FIGURE 1**  
**TRACÉ DE LA LIGNE RELIANT LE POSTE DE LA CHAMOUCHOUANE AU POSTE DE SAINT-FÉLICIEN**



Source : Pièce [B-0004](#).

[50] Deux départs de ligne seraient également ajoutés au poste de Saint-Félicien pour intégrer la nouvelle ligne au réseau actuel à 161 kV du Lac-Saint-Jean.

[51] Finalement, le Projet prévoit le remplacement des « services auxiliaires » du poste de la Chamouchouane et leur installation à l'intérieur d'un bâtiment. À cet égard, le Transporteur explique que les armoires existantes sont situées à l'extérieur, donc soumises aux intempéries et présentent des problématiques d'infiltration d'eau et de poussière. Les armoires principales de branchement du poste de la Chamouchouane devront, selon le Transporteur, être remplacées en 2025.

[52] De plus, les transformateurs d'alimentation des « services auxiliaires » du poste de la Chamouchouane, mis en service en 1983, atteindront la fin de leur durée de vie en 2023. Le Transporteur précise également que la configuration de raccordement de ces transformateurs est problématique et sujette à des variations de tension occasionnant des perturbations sur les « services auxiliaires ».

#### 4. DESCRIPTION DU PROJET

[53] Les travaux associés au Projet sont répartis en quatre volets: Poste de la Chamouchouane, Poste de Saint-Félicien, Nouvelle ligne biterne à 161 kV de 18 km et Travaux requis pour la pérennité des « services auxiliaires » du poste de la Chamouchouane. Chacun de ces volets inclut les travaux suivants :

##### **Poste de la Chamouchouane**

- Agrandissement de la superficie du poste de la Chamouchouane;
- Prolongement des barres à 735 kV (structures aériennes);
- Implantation de deux transformateurs normalisés de puissance à 735-161 kV de 700 MVA chacun (six cuves monophasées) avec changeur de prises sous charge et équipements connexes;
- Implantation de deux départs de ligne à 161 kV et équipements connexes;
- Construction d'un nouveau bâtiment de commande et protection pour la nouvelle section de transformation 735-161 kV : commande ALCID (automatismes locaux et conduite par intelligence distribuée);
- Liaison de télécommunication avec le poste de Saint-Félicien.

##### **Poste de Saint-Félicien**

- Modification des jeux de barres à 161 kV pour l'implantation de deux nouveaux départs de ligne à 161 kV;
- Réaménagement à l'intérieur du bâtiment de commande pour dégager l'espace afin d'ajouter les systèmes de protection et de commande associés aux nouveaux départs de ligne;

- Liaison de télécommunication avec le poste de la Chamouchouane.

### **Nouvelle ligne biterne à 161 kV de 18 km afin de relier le poste de la Chamouchouane au poste de Saint-Félicien**

- Cette nouvelle ligne sera dotée de deux circuits ayant deux conducteurs par phase (type Curlew) de capacité unitaire de transit de 720 MVA à 30°C. Ces circuits seront juxtaposés à une ligne existante à 735 kV sur une distance de 8 km et à une ligne existante à 161 kV sur une distance de 3,5 km. Le tracé de la ligne tient compte des préoccupations des représentants du milieu et permet de limiter les impacts.
- La nouvelle ligne disposera d'un câble de garde à fibre optique pour permettre la liaison de télécommunication entre le poste de la Chamouchouane et le poste de Saint-Félicien.

### **Construction d'un bâtiment pour services auxiliaires abritant une armoire de branchement qui répondra à l'ensemble du poste de la Chamouchouane**

- L'armoire sera alimentée à partir des enroulements tertiaires des deux nouveaux transformateurs de puissance à 735-161 kV.
- La charge des « services auxiliaires » de l'ensemble du poste sera transférée sur la nouvelle armoire de branchement. Les anciens systèmes seront démantelés.

[54] En réponse à une DDR de la Régie, le Transporteur présente le schéma d'emplacement qui montre l'agrandissement du poste de la Chamouchouane. La superficie correspondant à cet agrandissement (section en vert) est d'environ 52 500 m<sup>2</sup> (soit 250 m x 210 m).

FIGURE 2  
SCHÉMA D'EMPLACEMENT DU POSTE DE LA CHAMOUCHOUANE



Source : pièce [B-0021](#), p. 10, R5.1.

### ***Choix de la puissance normalisée***

[55] Quant au choix de la puissance normalisée de 700 MVA pour chacun des deux transformateurs à 735-161 kV qui seront implantés au poste de la Chamouchouane, le Transporteur explique que les transformateurs à 735-161 kV utilisés par Hydro-Québec sont tous d'une puissance de 700 MVA, à l'exception des deux unités de 250 MVA, installées au poste de Chibougamau<sup>27</sup>.

[56] Le Transporteur précise qu'Hydro-Québec possède un transformateur de réserve pour une application à 700 MVA mais ne possède pas d'unité à 250 MVA en réserve. Il ajoute qu'une puissance de 250 MVA ne répond pas à la croissance des besoins de la charge du Distributeur, à moins d'implanter trois transformateurs au poste de la Chamouchouane et d'acquérir une unité de réserve.

[57] Selon le Transporteur, le choix d'une puissance de 700 MVA, actuellement installée au poste du Saguenay, permet de limiter l'agrandissement du poste de la Chamouchouane

---

<sup>27</sup> Pièce [B-0021](#), p. 12, R5.5.

à une configuration à deux transformateurs, d'éviter d'acquérir un appareil de réserve et finalement, d'assurer une compatibilité électrique entre le réseau du Lac-Saint-Jean et celui du Saguenay.

[58] De plus, le Transporteur précise que la configuration des jeux de barres à 735 kV du poste de la Chamouchouane permet l'ajout de seulement deux transformateurs de puissance et qu'une option à trois transformateurs n'a pas été considérée. Le Transporteur explique que l'addition d'un troisième transformateur requerrait la reconstruction d'une partie des jeux de barres existants afin d'assurer la conformité du poste aux normes. Considérant la complexité et les coûts de modification des jeux de barres à 735 kV, le Projet a été conçu avec une configuration à deux transformateurs<sup>28</sup>.

[59] Le Transporteur rappelle qu'il doit planifier son réseau pour répondre au besoin à long terme, compte tenu de la durée de vie utile moyenne de 50 ans du Projet. Dans ce contexte, le choix d'une puissance de transformation normalisée éviterait d'agrandir l'installation ou de remplacer prématurément, avant la fin de leurs durées de vie utile, des transformateurs qui auraient été sous-dimensionnés.

[60] Le Transporteur conclut que le choix d'une puissance normalisée de 700 MVA est la solution la moins dispendieuse.

[61] Quant à la nouvelle section de transformation 735-161 kV du poste de la Chamouchouane, le Transporteur prévoit les travaux ci-dessous pour réaliser la commande ALCID et les ajouts précis requis dans le cadre du Projet :

- Ajout d'un bâtiment à proximité de la section de transformation à 735-161 kV;
- Ajout d'un système de commande dédié pour la section de transformation à 735-161 kV à l'intérieur de ce bâtiment;
- Ajout d'une liaison de télécommunication par fibre optique entre le nouveau bâtiment et le bâtiment principal du poste de la Chamouchouane;
- La commande de la nouvelle section à 735-161 kV sera interfacée à la commande principale du poste de la Chamouchouane à 735 kV qui est déjà de type ALCID.

---

<sup>28</sup> Pièce [B-0035](#), p. 9 et 10, R5.3.

[62] La Régie est satisfaite des informations fournies à l'égard de la description du Projet. Elle souligne toutefois qu'il aurait été souhaitable que le Transporteur fournisse, dès le dépôt de sa preuve initiale, les précisions ci-dessus, lesquelles ont été obtenues dans le cadre des réponses aux DDR de la Régie.

## 5. JUSTIFICATION DU PROJET

### 5.1 POSITION DES PARTIES

[63] Le Transporteur rappelle que l'objectif principal du Projet est de répondre à la croissance de la charge du Distributeur de la région du Lac-Saint-Jean tout en assurant la pérennité des « services auxiliaires » du poste de la Chamouchouane.

[64] Le Transporteur soutient que le raccordement proposé du Réseau régional au poste de la Chamouchouane, en ajoutant une section à 735-161 kV au poste de la Chamouchouane et une ligne biterne à 161 kV, permet d'offrir une deuxième source d'alimentation à 161 kV de la charge du Lac-Saint-Jean à partir du poste de Saint-Félicien.

[65] Le Transporteur indique que, par la mise en place de cette deuxième source d'alimentation, située à proximité des principales charges, l'ensemble des problématiques de tension du Réseau régional seront éliminées et la capacité d'alimentation de la charge de ce réseau sera augmentée. Par ailleurs, l'alimentation de la région du Saguenay / Lac-Saint-Jean sera diversifiée par l'ajout d'une nouvelle source à partir du poste de la Chamouchouane, cette alimentation reposant actuellement pour l'essentiel sur le poste de Saguenay.

[66] Quant aux travaux reliés aux « services auxiliaires » du poste de la Chamouchouane, le Transporteur réfère, à cet égard, à la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs qui lui permet de déterminer les équipements devant faire l'objet d'interventions. En ce qui a trait au remplacement, prévu en 2025, des armoires principales de branchement situées directement à l'extérieur, le Transporteur fait valoir que la pratique actuelle dans les installations stratégiques d'Hydro-Québec est d'implanter les armoires de branchement à l'intérieur d'un bâtiment, afin de maximiser la durée de vie des équipements et de faciliter la maintenance et l'exploitation du poste tout en favorisant la sécurité du personnel.

[67] Le Transporteur construira donc un nouveau bâtiment abritant une unique armoire principale de branchement, alimentée à partir des enroulements tertiaires des nouveaux transformateurs à 735-161 kV et répondant à l'ensemble des besoins du poste de la Chamouchouane.

[68] Le Transporteur procédera au démantèlement des transformateurs d'alimentation dont la durée de vie sera atteinte en 2023 et dont le mode de raccordement occasionne des perturbations sur les charges auxiliaires.

[69] La mise en service de la nouvelle source d'alimentation et du nouveau bâtiment de « services auxiliaires » sera réalisée en 2023 en concordance avec les travaux d'agrandissement. En 2024, le Transporteur va graduellement transférer les charges actuelles des « services auxiliaires » vers le nouveau bâtiment.

[70] Lorsque le transfert sera terminé, le Transporteur entend procéder au démantèlement des vieilles armoires de branchement, des vieux transformateurs d'alimentation ainsi que de leurs alimentations.

[71] Le Transporteur considère que le Projet est réalisable tant sur le plan technique que du point de vue de l'échéancier. À cet égard, il indique que les avant-projets réalisés à ce jour ont permis de confirmer la faisabilité et de préciser les contraintes de réalisation inhérentes au Projet.

[72] Enfin, le Transporteur est d'avis que le Projet est conforme à sa mission de base qui est notamment de maintenir un service de transport permettant de répondre aux besoins des clients, en assurant la continuité et la qualité de ce service, le tout dans le respect des critères de conception de son réseau de transport.

[73] Le Transporteur présente le calendrier suivant de réalisation des travaux reliés au Projet.

TABLEAU 1  
CALENDRIER DE RÉALISATION

Activité	Début	Fin
Avant-projet	Juin 2018	Octobre 2020
Autorisation de la Régie de l'énergie	Mars 2021	Juillet 2021
Projet	Août 2021	Octobre 2024
Mise en service <i>Section à 735-161 kV au poste de la Chamouchouane et ligne d'alimentation</i> <i>Services auxiliaires</i>		Octobre 2023  Octobre 2024

Source : pièce [B-0025](#), p. 13, tableau 3.

[74] Par ailleurs, le Transporteur fournit la liste des principales normes techniques appliquées au Projet. En réponse à une DDR de la Régie, il fournit les précisions suivantes :

- Pour le poste de la Chamouchouane, section à 161 kV, le Transporteur rectifie le numéro de la norme en remplaçant « 3045020600-036-01-C-PL-A » par « 3045-20600-036-01-C-PL-A »;
- Pour le poste de Saint-Félicien, section à 161 kV, le Transporteur modifie la description de la norme 3045-20600-047-01-B-PL-A en remplaçant « Automatisation – Raccordement du réseau à 16 kV du Lac-St-Jean au poste de la Chamouchouane » par « Automatisation – Raccordement du réseau à 161 kV du Lac-Saint-Jean au poste de la Chamouchouane »<sup>29</sup>.

### *Prévision des charges*

[75] Le Projet constitue, du point de vue du Transporteur, la solution technique la meilleure et la plus économique pour maintenir la fiabilité et la performance du réseau de transport.

<sup>29</sup> Pièce [B-0021](#), p. 19, R9.1 et R9.2.

[76] Le tableau suivant présente les prévisions des charges situées à l'ouest du Lac-Saint-Jean, en y incluant l'impact de la solution retenue.

**TABLEAU 2**  
**PRÉVISIONS DES CHARGES SITUÉES À L'OUEST DU LAC-SAINT-JEAN –**  
**PÉRIODE 2019-2035 (MW)**

Charge du Distributeur	Charges Hydro-Québec Distribution															
	historique	Prévision de charge 2020-2035														
	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	2024-25	2025-26	2026-27	2027-28	2028-29	2029-30	2030-31	2031-32	2032-33	2033-34	2034-35
Poste de Mistassini	72,2	74,2	74,5	74,6	74,8	75,0	75,2	75,3	75,5	75,6	75,7	75,8	75,9	75,9	76,0	76,1
Poste de Normandin	31,3	32,4	32,6	32,7	32,9	33,0	33,1	33,2	33,3	33,3	33,4	33,5	33,6	33,7	33,8	33,9
Poste de St-Félicien	56,1	56,0	56,3	56,4	56,6	56,8	57,0	57,1	57,2	57,3	57,5	57,6	57,7	57,8	57,9	58,0
Poste de Chigoubiche	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Poste de Ploberval	58,5	58,3	58,5	58,6	58,8	58,9	59,1	59,2	59,3	59,4	59,5	59,6	59,7	59,9	60,0	60,1
Poste de Desbiens	34,0	43,1	43,3	43,4	43,6	43,7	43,8	43,9	44,0	44,1	44,2	44,2	44,3	44,4	44,4	44,5
Clients industriels	118,3	136,3	153,3	153,3	168,3	179,3	179,3	198,3	213,3	213,3	228,3	228,3	243,3	243,3	258,3	258,3
<b>CHARGE GLOBALE</b>	<b>370,9</b>	<b>400,8</b>	<b>419,0</b>	<b>419,5</b>	<b>435,5</b>	<b>447,2</b>	<b>448,0</b>	<b>467,5</b>	<b>483,1</b>	<b>483,5</b>	<b>499,1</b>	<b>499,5</b>	<b>515,0</b>	<b>515,5</b>	<b>530,9</b>	<b>531,4</b>
<b>Valeurs en rouge :</b>			Année pour laquelle la limite de 405 MW pour le soutien de tension est dépassée. La limite sera repoussée à 800 MW à partir de 2023 avec la mise en service du Projet.													

Source : Pièce [B-0025](#), p. 22, tableau 7.

[77] En suivi de la décision D-2021-054, le Transporteur fournit, dans son complément de preuve, le détail de la prévision de la demande du Distributeur qui date de l'automne 2020 et reflète les données les plus récentes provenant du Distributeur<sup>30</sup>. Il rappelle, à cet égard, qu'il planifie son réseau selon la prévision de la demande et non selon l'historique.

[78] Par ailleurs, en plus des valeurs historiques normalisées 2019-2020 pour la charge du Distributeur, le Transporteur fournit les valeurs historiques réelles de cette charge.

<sup>30</sup> Pièce [B-0032](#), p. 5.

**TABLEAU 3**  
**DÉTAIL DE LA PRÉVISION DES CHARGES SITUÉES À L'OUEST DU LAC-ST-JEAN (MW)**

Charge du Distributeur	Charges Hydro-Québec Distribution (prévision automne 2020)																
	historique (réel)	historique (normalisé)	Prévision de charge 2020-2035														
	2019-20		2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	2024-25	2025-26	2026-27	2027-28	2028-29	2029-30	2030-31	2031-32	2032-33	2033-34	2034-35
Poste de Mistassini	66,7	72,2	74,2	74,5	74,6	74,8	75,0	75,2	75,3	75,5	75,6	75,7	75,8	75,9	75,9	76,0	76,1
Poste de Normandin	29,8	31,3	32,4	32,6	32,7	32,9	33,0	33,1	33,2	33,3	33,3	33,4	33,5	33,6	33,7	33,8	33,9
Poste de St-Félicien	49,2	56,1	56,0	56,3	56,4	56,6	56,8	57,0	57,1	57,2	57,3	57,5	57,6	57,7	57,8	57,9	58,0
Poste de Chigoubiche	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Poste de Roberval	54,8	58,5	58,3	58,5	58,6	58,8	58,9	59,1	59,2	59,3	59,4	59,5	59,6	59,7	59,9	60,0	60,1
Poste de Desbiens (note 1)	36,2	34,0	43,1	43,3	43,4	43,6	43,7	43,8	43,9	44,0	44,1	44,2	44,2	44,3	44,4	44,4	44,5
<b>CHARGE GLOBALE</b>	<b>355,4</b>	<b>370,9</b>	<b>400,8</b>	<b>419,0</b>	<b>419,5</b>	<b>435,5</b>	<b>447,2</b>	<b>448,0</b>	<b>467,5</b>	<b>483,1</b>	<b>483,5</b>	<b>499,1</b>	<b>499,5</b>	<b>515,0</b>	<b>515,5</b>	<b>530,9</b>	<b>531,4</b>
<b>Valeurs en rouge :</b>			Année pour laquelle la limite de 405 MW pour le soutien de tension est dépassée.														

Source : Pièce [B-0032](#), p. 5, tableau 1.

[79] Dans ses réponses à une DDR de l'AHQ-ARQ, le Transporteur précise que le Distributeur lui a indiqué que les données réelles préliminaires de l'hiver 2020-2021 pour chacune des charges apparaissant au tableau ci-dessus étaient disponibles. Il indique, cependant, que les données des pointes réelle et normalisée de l'hiver 2020-2021 font partie intégrante du processus de mise à jour annuelle de la prévision qui sera transmise au Transporteur à l'automne 2021<sup>31</sup>.

[80] Le Distributeur et le Transporteur sont d'avis que les données préliminaires non validées hors du contexte de la mise à jour de la prévision ne devraient pas être publiées avant la fin du processus interne, lequel comporte une phase de validation avant la diffusion officielle.

[81] Le Transporteur souligne que les charges de pointe fournies au tableau 3 ci-dessus sont normalisées et qu'il faut différencier le cas présent de celui d'autres dossiers qui concernent les charges de pointe réelles non normalisées.

<sup>31</sup> Pièce [B-0048](#), p. 4 et 5, R1.2.

[82] Le Transporteur précise que l'utilisation des charges de pointe réelles non normalisées a pour objectif de souligner de façon générale l'aspect ponctuel ou circonstanciel d'une pointe réelle, tandis que la pointe normalisée d'un poste est établie par le Distributeur à la suite de l'analyse de la charge sur l'ensemble de l'hiver et non sur l'unique pointe réelle observée<sup>32</sup>.

[83] L'AHQ-ARQ se dit préoccupé par le fait que le Transporteur ne dispose toujours pas, pour l'hiver 2020-2021, des valeurs historiques normalisées pour des conditions climatiques régionales des charges apparaissant au tableau de la prévision des charges situées à l'ouest du Lac-Saint-Jean. L'intervenant déplore le manque de vélocité dans les processus du Distributeur et du Transporteur pour l'intégration de la prévision de charge des données les plus récentes et les plus pertinentes.

[84] L'intervenant rappelle que, malgré la décision D-2021-077 et contrairement à ce qui avait été effectué dès le 14 avril 2021, pour le poste Baie-d'Urfé<sup>33</sup>, le Transporteur refuse de fournir les informations demandées disponibles à son niveau ou à celui du Distributeur, sur les données réelles préliminaires de l'hiver 2020-2021<sup>34</sup>.

[85] En argumentation, le Transporteur plaide la non-pertinence de demander une révision des prévisions pour une plus courte échéance, considérant la planification des projets qui se réalise sur plusieurs années. Il considère que les propos de l'intervenant devraient être rejetés par la Régie<sup>35</sup>.

[86] À cet égard, le Transporteur réitère qu'il planifie son réseau sur la base des prévisions normalisées du Distributeur qui sont émises officiellement à l'automne de chaque année. Quant à la révision de la prévision, il fait valoir que l'analyse du présent Projet a été initiée au début de l'année 2018. Depuis et à chaque automne, lors de la réception des nouvelles prévisions du Distributeur, le Transporteur a évalué les besoins du Projet et a poursuivi ses activités d'avant-projet sur la base des prévisions de charges du Distributeur, lesquelles confirmaient une progression des charges année après année et une atteinte des limites du réseau de transport dès l'hiver 2021-2022.

---

<sup>32</sup> Pièce [B-0048](#), p. 5, R1.2.

<sup>33</sup> Dossier [R-4140-2020](#).

<sup>34</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0017](#), p. 4 et 5.

<sup>35</sup> Pièces [B-0056](#), p.9 et B-0055, p. 9 (sous pli confidentiel).

[87] En argumentation, l'AHQ-ARQ se dit au fait que la planification des projets se réalise sur plusieurs années. Toutefois, l'intervenant ne partage pas l'affirmation du Transporteur sur le manque de pertinence de disposer d'une remise à jour des prévisions pour une plus courte échéance. Selon lui, la présomption du Transporteur à l'égard du maintien de la progression des charges sur 15 ans ne peut être vérifiée si le Transporteur n'a pas accès à une telle prévision<sup>36</sup>.

[88] En réplique, le Transporteur soutient que l'accès à une prévision de l'hiver dernier ne peut constituer à lui seul un argument pour justifier le besoin du Projet. Ce dernier est initié depuis 2018 et les besoins du Projet ont été évalués par la suite annuellement sur la base des prévisions du Distributeur. Il soumet que les dernières prévisions disponibles à l'automne 2020 confirment que le niveau de charge va dépasser dès l'hiver 2021-2022 la capacité du Réseau régional<sup>37</sup>.

### ***Respect des critères de conception***

[89] Le Transporteur explique que la tension en régime permanent doit être maintenue à l'intérieur d'une plage de  $\pm 10\%$  de la tension nominale du réseau de transport. Ainsi, la limite de 405 MW correspond au niveau de charge situé à l'ouest du Lac-Saint-Jean pour laquelle la limite inférieure est atteinte.

[90] Le calcul de la limite de 405 MW est basé sur la prévision de la charge des postes satellites et des clients industriels situés à l'ouest du Lac-Saint-Jean, fournie par le Distributeur.

[91] En réponse à une DDR de la Régie, le Transporteur précise que la croissance de la charge sur le Réseau régional est attribuée à la progression des charges des clients industriels raccordés directement au réseau de transport combinée à la croissance des charges des postes satellites<sup>38</sup>.

[92] Il explique que, dans le cadre des études de planification, le Transporteur doit assurer la fiabilité de son réseau de transport pour l'ensemble des clients qui y sont raccordés et il

---

<sup>36</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0021](#), p. 2 et 3.

<sup>37</sup> Pièce [B-0061](#), p. 6 et 7.

<sup>38</sup> Pièce [B-0043](#), p. 9, R1.2.2.

doit s'assurer que les quantités de charges raccordées ne dépassent pas les limitations de son réseau tout au long de l'année<sup>39</sup>.

[93] Cette obligation requiert du Transporteur qu'il planifie son réseau pour répondre en tout temps au besoin des clients. Le raccordement de charge au-delà des capacités d'un réseau de transport ne doit pas être réalisé au détriment de la fiabilité du réseau.

### ***Moyens de gestion de la puissance du Distributeur***

[94] Le Distributeur dispose de différents moyens de gestion de la puissance (GDP) par le biais notamment des options tarifaires offertes à sa clientèle. Ces options tarifaires permettent au Distributeur une réduction potentielle de la consommation d'électricité.

[95] Toutefois, le Transporteur et le Distributeur soulignent que la quantification de la contribution de ces moyens de GDP est un exercice fondamental et complexe requérant des efforts importants, entre autres en raison de la problématique de non-coïncidence entre la pointe d'un poste et la pointe provinciale. De plus, le Transporteur ne peut appuyer le développement de son réseau dans la perspective éventuelle que les mesures de GDP auraient l'effet escompté sur les besoins des sous-réseaux, compte tenu des conséquences importantes en fiabilité de l'alimentation si cet effet ne n'était pas avéré.

[96] Dans ce contexte, le Transporteur contribue aux travaux conjoints avec le Distributeur en vue d'analyser de façon plus poussée l'impact de différents moyens de réduction de puissance sur les besoins des réseaux. Ces travaux contribueront notamment à l'élaboration de stratégies permettant de déterminer comment et à quels niveaux ces moyens permettraient le report d'investissements sur le réseau de transport.

[97] En ce qui concerne le cas particulier du Réseau régional, compte tenu de la prévision du dépassement de 131 % de la limite du Réseau régional sur un horizon de 15 ans, le Transporteur soutient qu'à ce niveau de dépassement, le maintien de cette limite exigerait une réduction de consommation soutenue afin de maintenir la fiabilité d'alimentation du réseau de transport.

[98] Or, le Transporteur précise que cette réduction importante et soutenue ne pourrait être réalisée en raison des modalités des moyens de GDP à la disponibilité du Distributeur.

---

<sup>39</sup> Pièce [B-0043](#), p. 8, R1.2.1.

En effet, les clients adhérant notamment à l'option d'électricité additionnelle (OÉA) et soumis à des périodes prolongées de restriction de consommation ont la possibilité d'augmenter au cours d'une année leur puissance de référence, ne contribuant pas ainsi à la réduction de la consommation d'électricité requise<sup>40</sup>.

[99] Pour ces raisons, le Transporteur soutient qu'il doit réaliser le Projet afin d'assurer sa mise en service en 2023 et l'alimentation de la charge du Saguenay / Lac-Saint-Jean.

[100] En réponse à une DDR de l'AHQ-ARQ, le Transporteur précise que, selon le Distributeur, une diminution de la demande à la source pourrait permettre de réduire la pression sur les réseaux de transport et de distribution et, à plus long terme, les investissements requis sur ces réseaux. Toutefois, la quantification de l'impact d'une telle réduction à la source en matière de besoins de transport est, selon lui, un exercice délicat à réaliser<sup>41</sup>.

[101] L'AHQ-ARQ rappelle qu'il n'a pas pu obtenir la portion de la charge globale des clients adhérant aux divers tarifs et options interruptibles afin de valider l'affirmation du Transporteur selon laquelle ce dernier ne disposerait pas d'autres moyens que le délestage, advenant un dépassement des capacités du Réseau régional<sup>42</sup>.

[102] L'intervenant indique que le Distributeur a déjà procédé à des interruptions différenciées par région dans le cas de l'OÉA et qu'il a récemment indiqué la possibilité de procéder à l'application régionale des interruptions permises par les moyens de GDP.

[103] L'AHQ-ARQ estime qu'une telle mesure pourrait s'appliquer dès à présent, indépendamment de la coïncidence ou non de la charge entre une région du réseau et la pointe en matière d'approvisionnement et indépendamment des travaux amorcés depuis plus de 14 mois avec le Distributeur, comme le démontre la solution de délestage retenue par le Transporteur.

---

<sup>40</sup> Pièce [B-0043](#), p. 8 et 9, R1.2.1.

<sup>41</sup> Pièce [B-0047](#), p. 7, R1.9.

<sup>42</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0017](#), p. 6.

[104] L'intervenant précise qu'il s'agit-là de la pratique des réseaux municipaux pour certaines régions du Québec. Il soumet également que l'application régionale des moyens de GDP est une pratique utilisée depuis plus de 30 ans dans d'autres juridictions<sup>43</sup>.

[105] En argumentation, le Transporteur plaide que le Distributeur l'a informé que le traitement de l'effacement des besoins provinciaux ne peut être le même que celui utilisé à l'échelle régionale<sup>44</sup>.

[106] Le Transporteur explique qu'à l'échelle provinciale, le Distributeur considère l'effacement relatif à l'OÉA dans ses bilans de puissance, les appels étant généralement coïncidents à la pointe provinciale. Ce traitement s'effectue par le biais de la réduction à même la prévision des besoins en puissance puisque le Distributeur ne disposait pas d'analyses sur les données historiques lui permettant de redresser les besoins prévus pour ensuite traiter l'OÉA dans ses bilans comme un moyen de GDP, comme la GDP Affaires.

[107] Au niveau régional, la prévision du Distributeur ne comptabilise pas l'effacement de l'OÉA ou celui attribuable aux autres moyens de GDP. Outre le fait que la quantification de l'impact d'une telle réduction à la source en matière de besoins de transport soit un exercice délicat à réaliser, le Transporteur rappelle la non-coïncidence entre la pointe d'un poste et la pointe provinciale.

[108] Le Transporteur réitère qu'il doit assurer en tout temps la fiabilité de son réseau de transport pour l'ensemble des clients qui y sont raccordés et, à cet égard, s'assurer que les quantités de charges raccordées ne dépassent pas les limitations de son réseau et ce, tout au long de l'année et sur l'horizon de planification. Malgré le fait que des travaux conjoints soient menés actuellement avec le Distributeur afin d'analyser la contribution des différents moyens de gestion de la demande dans la planification du réseau, le Transporteur estime que le cas particulier du Réseau régional doit être considéré par la Régie<sup>45</sup>.

[109] Ainsi, en ce qui a trait à l'affirmation de l'AHQ-ARQ selon laquelle le Distributeur a déjà procédé à des interruptions différenciées par région dans le cas de l'OÉA, le Transporteur soutient que l'intervenant fait référence à un événement pour démontrer qu'Hydro-Québec réalise déjà une gestion régionale d'un sous-réseau avec des charges interruptibles. Or, selon lui, les interruptions étaient nécessaires non pour la gestion de la

---

<sup>43</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0017](#), p. 9 et 10.

<sup>44</sup> Pièce [B-0056](#), p. 10.

<sup>45</sup> Pièce [B-0056](#), p. 10.

pointe d'un sous-réseau, mais pour s'assurer du maintien de l'équilibre offre-demande à la suite d'un déclenchement majeur affectant le territoire desservi par la limite sud du réseau de transport provincial. L'arrêt du client non interrompu n'aurait pas permis de transiter plus d'énergie vers la région affectée.

[110] Quant à l'allégation de l'AHQ-ARQ, selon laquelle l'application régionale des moyens de GDP est une pratique utilisée depuis plus de 30 ans dans d'autres juridictions, le Transporteur soutient qu'il n'a trouvé aucune référence dans les documents cités visant l'application de moyens de GDP à l'échelle d'un sous-réseau afin de maintenir la fiabilité d'alimentation des clients comme requis en l'espèce pour le réseau du Lac-Saint-Jean. De plus, la notion de « région » citée dans les documents couvre de grandes superficies. Dans le cas du document de la FERC, il appert qu'une région réfère à plusieurs États ou provinces. Quant au document de BC Hydro, celui-ci ne considère pas le délestage de charge comme une solution permanente pour pallier un dépassement de la capacité du réseau de transport. Par ailleurs, bien qu'une application des moyens de GDP à une échelle comparable au réseau du Lac-Saint-Jean puisse exister, le Transporteur soutient que le dépassement considérable de charge, correspondant à 131 % de la capacité du réseau, justifie amplement la réalisation du Projet.

[111] L'AHQ-ARQ considère nettement insuffisante la justification du besoin du Projet et recommande de ne pas approuver le Projet puisque le Transporteur n'en a pas démontré le besoin.

[112] En ce qui a trait à la différence de traitement de l'effacement des besoins provinciaux à l'échelle régionale et à l'échelle provinciale, l'AHQ-ARQ se dit avisé de la prise en compte par le Distributeur, à l'échelle provinciale, de l'effacement relatif à l'OÉA dans ses bilans de puissance. Ainsi, les restrictions ou les effacements sont retirés, à l'avance, de la prévision du Distributeur et le Transporteur ne planifiera pas d'ajouts d'équipements sur son réseau de transport principal dans le but de planifier des charges qui peuvent s'effacer à la pointe.

[113] Compte tenu des travaux conjoints du Transporteur et du Distributeur à l'égard des moyens de GDP et du fait qu'aucune échéance n'a été fournie quant à la complétion des travaux, l'AHQ-ARQ est d'avis que le Projet ne devrait pas être approuvé tant que les conclusions de ces travaux ne seront pas communiquées à la Régie.

[114] L'intervenant plaide que la preuve au dossier ne supporte pas le traitement particulier du Réseau régional, sous prétexte que le maintien d'une charge à l'intérieur des limitations du réseau de transport exigerait une importante réduction de charge et une réduction soutenue même en dehors des périodes de pointe. Il rappelle, à cet égard, que le Transporteur n'a pas été en mesure de fournir le nombre d'heures prévues où l'abaissement des charges des serres maraîchères serait requis pour les hivers 2021-2022 et 2022-2023<sup>46</sup>. Selon l'intervenant, l'importante réduction de charge pourrait survenir vers la fin de la décennie dans un cas hautement hypothétique et prématuré. Le Transporteur n'aurait donc pas à hausser dès à présent la capacité du Réseau régional, dans tous les cas.

[115] L'AHQ-ARQ allègue du manque de pertinence de la possibilité des clients adhérant à l'OÉA d'augmenter au cours d'une année leur puissance de référence. L'intervenant estime que ce cas de figure ne fait pas l'objet de la prévision du Distributeur et que, si tel était le cas, les revenus du Distributeur seraient supérieurs et contribueraient à assumer des modifications au réseau de transport.

[116] Quant à l'absence de référence, invoquée par le Transporteur pour les documents cités par l'AHQ-ARQ en lien avec l'application des moyens de GDP à l'échelle d'un sous-réseau pour maintenir la fiabilité d'alimentation des clients, l'AHQ-ARQ soumet qu'il fournit plusieurs citations et sa compréhension à cet effet.

[117] Enfin, l'intervenant soutient que, selon sa compréhension, le dépassement de charge avant effacement en 2025-2026 ne serait que de 110 % et ce, à condition que les clients industriels augmentent significativement leur consommation.

[118] L'intervenant maintient ainsi sa recommandation de ne pas approuver le Projet puisque le Transporteur n'en a pas justifié le besoin<sup>47</sup>.

[119] En réplique, le Transporteur soumet qu'il réproue le procédé employé par l'AHQ-ARQ de citer en argumentation des extraits des témoignages provenant d'autres dossiers et ce, afin d'en inférer une déclaration valable en l'instance. Selon lui, ces extraits n'ont pas été valablement versés au présent dossier. Le Transporteur n'étant pas en mesure de replacer ces extraits dans leur contexte global avec les nuances appropriées, il demande à la Régie de ne pas les considérer dans son délibéré<sup>48</sup>.

---

<sup>46</sup> Pièce [B-0047](#), p.8, R1.12.

<sup>47</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0021](#), p. 8.

<sup>48</sup> Pièce [B-0061](#), p. 6 et 7.

[120] Le Transporteur considère en outre qu'il est inapproprié de mettre en opposition le Projet qui trouve appui sur la prévision de croissance de la demande afin de desservir adéquatement la clientèle en cause dans un horizon très rapproché avec les travaux du groupe de travail dont les résultats ne sont pas encore connus.

[121] Selon le Transporteur, il est erroné de prétendre qu'il est possible de retirer les moyens de GDP de la prévision des besoins en puissance d'un poste pour juger de la pertinence d'un projet. Le Transporteur et le Distributeur soumettent que l'évaluation de la contribution des moyens de GDP, incluant une application régionale, doit plutôt résulter d'une analyse quantitative exhaustive. Le Transporteur soutient que la proposition de l'AHQ-ARQ de réduire la prévision de la demande par poste de la contribution des moyens de GDP, sans attendre les conclusions des analyses en cours par les experts du Distributeur et du Transporteur, est téméraire.

[122] Le Transporteur fait valoir qu'à ce stade, il doit donner suite aux demandes de la clientèle qui sont à l'origine du Projet et ne peut appuyer le développement de son réseau dans la perspective éventuelle du fait que les mesures de GDP auraient l'effet escompté sur les besoins des sous-réseaux, compte tenu des conséquences importantes en fiabilité de l'alimentation si cet effet n'était pas avéré.

[123] Quant aux interruptions citées par l'AHQ-ARQ, le Transporteur est d'avis que l'intervenant utilise un événement ponctuel en situation d'urgence sans lien avec l'application régionale des moyens de GDP pour en juger de sa faisabilité et de son opérationnalisation.

## **5.2 OPINION DE LA RÉGIE**

[124] D'entrée de jeu, la Régie agréée avec le Transporteur sur le fait que les extraits de témoignages provenant d'autres dossiers cités par l'AHQ-ARQ ne peuvent être pris en compte puisque ces extraits n'ont pas été valablement versés au présent dossier.

[125] Quant au Projet, la Régie retient de la preuve les éléments suivants :

- L'objectif principal du Projet est de répondre à la croissance de la charge du Distributeur de la région du Lac-Saint-Jean tout en assurant la pérennité des services auxiliaires du poste de la Chamouchouane.
- Le Transporteur doit maintenir la tension en régime permanent à l'intérieur d'une plage de  $\pm 10$  % de la tension nominale du réseau de transport.
- Le Réseau régional est apte à desservir une charge maximale équivalente à 405 MW. Au-delà de cette limite, le Réseau régional ne peut plus maintenir une tension qui respecte les critères de conception.
- Le calcul de cette limite est basé sur la prévision de la charge des postes satellites et des clients industriels situés à l'ouest du Lac-Saint-Jean, fournie par le Distributeur.
- D'après la prévision des charges fournie par le Distributeur, selon laquelle il y a une progression soutenue des charges sur un horizon de 15 ans, un dépassement de 131 % de la limite de 405 MW, est prévu. Or, ce dépassement important exigerait une réduction soutenue de la charge afin de maintenir la fiabilité d'alimentation du réseau de transport.
- La croissance de la charge sur le Réseau régional est attribuée principalement à la progression des charges des clients industriels raccordés directement au réseau de transport, combinée à la croissance des charges des postes satellites.

[126] L'AHQ-ARQ soumet qu'il existe des moyens de GDP afin de diminuer la demande à la source, ce qui pourrait permettre de réduire la pression sur les réseaux de transport et de distribution et, à plus long terme, les investissements requis sur ces réseaux. L'intervenant estime que si le Distributeur appliquait ces moyens de GDP auprès de sa clientèle industrielle, le Réseau régional serait apte à desservir la charge locale.

[127] Dans sa décision D-2019-047<sup>49</sup>, cet enjeu de puissance des ressources interruptibles à considérer dans la planification du réseau du Transporteur pour satisfaire la condition de pointe normale en situation de réseau noble a été abordée.

---

<sup>49</sup> Dossier R-4058-2018, décision [D-2019-047](#), p. 96 et 97.

[128] La Régie y constatait alors que les ressources interruptibles ne sont pas utilisées pour planifier le réseau de transport en condition de pointe normale et de réseau noble pour des raisons liées à la fiabilité du réseau, le Transporteur les utilisant seulement pour dimensionner le réseau dans des situations de réseau dégradé ou de pointe exceptionnelle.

[129] La Régie comprend que l'utilisation des ressources interruptibles aux fins de la planification du réseau demeure la même à ce jour.

[130] Compte tenu de l'ensemble de ces éléments et du dépassement annoncé par le Transporteur de la capacité du niveau régional dès l'hiver 2021-2022, la Régie est d'avis que le Projet est justifié et qu'il n'y a pas lieu de donner suite à la recommandation de l'AHQ-ARQ.

[131] Toutefois, tel que mentionné dans sa décision D-2021-077<sup>50</sup>, la Régie retient que des travaux conjoints avec le Distributeur sont actuellement en cours de réalisation afin d'analyser de façon plus poussée l'impact de différents moyens de réduction de puissance sur les besoins des réseaux de distribution et de transport.

[132] Ces travaux en cours de réalisation contribueront notamment à l'élaboration de stratégies permettant de déterminer comment et à quels niveaux ces moyens permettraient le report d'investissements sur le réseau de transport. La Régie note que ces travaux seront basés sur une analyse quantitative exhaustive dont les résultats permettront l'évaluation de la contribution des moyens de GDP, incluant une application régionale<sup>51</sup>.

[133] La Régie juge qu'il s'agit-là d'un enjeu qui devrait être examiné plus en détail dans le cadre d'un dossier du Transporteur de nature tarifaire, dans une perspective globale de planification du réseau de transport.

[134] C'est pourquoi la Régie juge nécessaire d'obtenir un suivi à cet égard. **Elle demande au Transporteur de fournir, dans le cadre de ses prochains dossiers tarifaires, l'état d'avancement des travaux conjoints du Transporteur et du Distributeur sur l'impact de différents moyens de GDP sur les besoins des réseaux, y incluant un échéancier des étapes prévues pour la réalisation de ces travaux.**

---

<sup>50</sup> Décision [D-2021-077](#), p. 7, par. 22 et 23.

<sup>51</sup> Pièce [B-0061](#), p. 7.

[135] Elle demande au Transporteur de déposer à la Régie, en suivi administratif et dans le dossier tarifaire subséquent à ce dépôt, le rapport final des travaux conjoints du Transporteur avec le Distributeur sur l'impact de différents moyens de GDP sur les besoins des réseaux, dès sa finalisation.

[136] Enfin, la Régie demande au Transporteur, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, d'expliquer et d'élaborer sur la différence de traitement quant à la prise en compte des moyens de GDP lors de sa planification du réseau à l'échelle provinciale et au niveau régional. Elle réfère à cet égard aux informations fournies par le Distributeur en vertu de l'article 37.1 (ii) des Tarifs et conditions.

## 6. AUTRES SOLUTIONS ENVISAGÉES

### 6.1 SOLUTION 1 – AJOUT D'UNE SECTION À 735-161 KV AU POSTE DE LA CHAMOUCOUANE ET D'UNE LIGNE D'ALIMENTATION À 161 KV

[137] Le Transporteur mentionne que la solution 1 représente la solution optimale qu'il a retenue. Elle permet de raccorder le Réseau régional au poste de la Chamouchouane et ainsi d'alimenter ce réseau à partir du poste de Saint-Félicien. Cette solution permet aussi d'augmenter la capacité du Réseau régional afin de répondre à la croissance de la charge de la région.

[138] Le Transporteur rappelle que le poste de Saint-Félicien constitue un point stratégique où la majorité des lignes à 161 kV du Lac-Saint-Jean sont reliées. Le poste de Saint-Félicien, situé dans la zone où les charges sont les plus élevées, peut accueillir deux nouveaux départs de ligne sans nécessiter d'agrandissement de sa superficie. De plus, la solution comporte les coûts globaux actualisés qui sont les plus bas, en raison des considérations techniques et économiques.

## 6.2 SOLUTION 2 - AJOUT D'UNE LIGNE D'ALIMENTATION À PARTIR DU POSTE DU SAGUENAY 735-161 KV

[139] La solution 2 consiste à l'ajout d'une nouvelle ligne d'alimentation à partir de la section existante à 161 kV du poste du Saguenay. Afin de desservir le Réseau régional à partir du poste Roberval à 161-25 kV, une ligne biterne à 161 kV d'une longueur approximative de 80 km serait construite entre le poste de Roberval et le poste du Saguenay.

[140] Pour ce faire, le poste de Roberval devra être agrandi et sa section à 161 kV être reconstruite pour permettre l'intégration de la nouvelle ligne biterne avec les lignes existantes du Réseau régional. Quant au poste du Saguenay, deux nouveaux départs de lignes à 161 kV devront y être ajoutés.

[141] Le Transporteur soutient que la solution 2 est désavantageuse par rapport à la solution 1 pour les raisons suivantes:

- Solution plus chère que la solution 1.
- Solution techniquement moins performante :
  - Faible marge résultant de la transformation à 735-161 kV au poste Saguenay. L'ajout d'un quatrième transformateur de puissance serait à planifier, advenant une charge ponctuelle non prévue. Ce quatrième transformateur ne serait pas requis dans le cadre de la solution 1 car celle-ci permet de réduire le transit sur le poste du Saguenay.
  - Le poste de Roberval est situé à 30 km de la zone où les charges sont les plus élevées comparativement au poste de Saint-Félicien qui est au centre des charges et où la majorité des lignes existantes à 161 kV convergent.
  - Régulation de tension beaucoup moins efficace :
    - La régulation disponible au poste du Saguenay aura peu d'influence sur la tension du réseau du Lac-Saint-Jean en raison de la longueur de la ligne (80 km comparativement à 18 km pour la solution 1).

- La majorité de l'alimentation électrique de la région du Saguenay / Lac-Saint-Jean est davantage concentrée sur un seul poste stratégique, soit le poste Saguenay.

[142] Dans ses réponses à une DDR de l'AHQ-ARQ, le Transporteur précise que la transformation du poste du Saguenay à 735-161 kV dispose d'une marge pour accueillir moins de 150 MW de charge supplémentaire pour l'ensemble de la région du Saguenay / Lac-Saint-Jean. Cette marge est jugée faible compte tenu du fait que celle-ci permettrait de répondre tout juste aux besoins d'une charge telle qu'une nouvelle usine et ce, pour toute la région du Saguenay / Lac-Saint-Jean<sup>52</sup>.

[143] Le Transporteur considère ainsi que la solution 2 doit être rejetée au profit de la solution 1.

### 6.3 ESTIMATION DES COÛTS DES SOLUTIONS ENVISAGÉES

[144] Le Transporteur compare les coûts des solutions envisagées en tenant compte des investissements requis pour la construction, les valeurs résiduelles d'investissements, la taxe sur les services publics, le coût du capital et les pertes électriques. Il souligne que les pertes électriques différentielles résultant de la formule polynomiale ne sont considérées dans l'analyse économique qu'à partir de la mise en service du Projet<sup>53</sup>.

[145] Le Transporteur souligne également que l'analyse économique considère seulement les investissements de 176,5 M\$ associés à la catégorie Croissance des besoins. Cette analyse est réalisée sur une période de 44 ans, soit 40 ans après la mise en service<sup>54</sup>, en utilisant un taux d'actualisation de 4,616 %, un taux d'inflation général de 2 % et un taux de taxe sur les services publics de 0,55 %<sup>55</sup>.

[146] En réponse à une DDR de la Régie quant au choix de cette période d'analyse, le Transporteur précise que diverses options sont possibles lorsque les durées de vie des solutions envisagées sont différentes. Dans le cadre du présent dossier, le choix d'une période de 40 ans reflète, selon lui, la plus petite durée de vie commune des deux solutions

---

<sup>52</sup> Pièce [B-0035](#), p. 8, R4.1.

<sup>53</sup> Pièce [B-0004](#), p. 15 et 16.

<sup>54</sup> Pièce [B-0021](#), p. 8, R4.2.

<sup>55</sup> Pièce [B-0004](#), p. 15 et 16.

envisagées, ce qui lui permet d'éviter les investissements complets à très long terme ayant des flux financiers moins précis et d'assurer une comparaison économique plus précise des deux solutions<sup>56</sup>.

[147] Le Transporteur présente, comme suit, la comparaison des coûts globaux actualisés des solutions envisagées<sup>57</sup>.

**TABLEAU 4**  
**COMPARAISON ÉCONOMIQUE DES SOLUTIONS**  
**(EN K\$ ACTUALISÉS 2021)**

	<b>Solution 1 (retenue)</b> <b>Ajout d'une section à</b> <b>735-161 kV au poste de</b> <b>la Chamouchouane et</b> <b>d'une ligne</b> <b>d'alimentation à 161 kV</b>	<b>Solution 2</b> <b>Ajout d'une nouvelle</b> <b>ligne d'alimentation à</b> <b>partir du poste du</b> <b>Saguenay</b> <b>(voir note 2)</b>
HQT		
Investissements	154 565	207 172
Valeurs résiduelles	(11 479)	(39 971)
Taxes	11 143	16 813
Frais d'entretien et d'exploitation	856	3 383
Pertes électriques (différence entre les scénarios)		7 623
<b>Coûts globaux actualisés</b>	<b>155 085</b>	<b>195 020</b>

Source : Pièce [B-0004](#), p. 16, tableau 4.

Note 1 : Les totaux ont été calculés à partir de données non arrondies.

Note 2 : Le coût de la solution 2 n'inclut pas l'éventualité d'ajouter un 4<sup>ème</sup> transformateur de puissance au poste du Saguenay.

[148] Selon le Transporteur, les résultats de son analyse économique démontrent que les coûts globaux actualisés de la solution 1 sont les plus bas.

<sup>56</sup> Pièce [B-0034](#), p. 5, R2.1.

<sup>57</sup> L'analyse économique détaillée est présentée à l'annexe 5 de la pièce [B-0006](#).

## 6.4 OPINION DE LA RÉGIE

[149] La Régie retient que la Solution 1 permet d'alimenter le Réseau régional à partir du poste de Saint-Félicien tout en augmentant la capacité de ce réseau afin de répondre à la croissance de charge de la région. Elle note que le poste de Saint-Félicien a l'avantage d'être situé dans la zone où les charges sont les plus élevées et qu'il peut accueillir deux nouveaux départs de ligne sans nécessiter l'agrandissement de sa superficie.

[150] La Régie est d'avis que la preuve du Transporteur démontre clairement les inconvénients du déploiement de la solution 2, celle-ci étant non seulement plus onéreuse mais aussi techniquement moins performante que la solution 1.

[151] La Régie note également que l'utilisation d'une période de 40 ans après la mise en service dans l'analyse économique, reflétant la plus petite durée de vie commune des deux solutions envisagées, permet de garantir une comparaison économique plus précise des deux solutions.

## 7. COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[152] Le coût total du Projet s'élève à 190,2 M\$ et est associé aux catégories d'investissements Croissance des besoins et Maintien des actifs. Ce coût tient compte des frais de démantèlement des actifs qui seraient remplacés et inclut un montant de 2,5 M\$ pour l'installation d'équipement de télécommunication<sup>58</sup>.

---

<sup>58</sup> Pièces [B-0004](#), p. 17 et [B-0021](#), p. 4, R1.1 (caviardée).

[153] Le Transporteur présente, comme suit, les coûts pour les phases avant-projet.

**TABLEAU 5**  
**COÛTS DES TRAVAUX AVANT-PROJET ET PROJET**  
**(EN K\$ DE RÉALISATION)**

		<b>Total lignes, poste et télécommunications</b>
<b>Coûts de l'avant-projet</b>		
<b>Sous-total</b>		<b>2 983,6</b>
<b>Coûts du projet</b>		
	Ingénierie, approvisionnement et construction	<b>168 984,6</b>
	Client	<b>7 160,1</b>
	Frais financiers	<b>11 030,7</b>
<b>Sous-total</b>		<b>187 175,4</b>
<b>TOTAL</b>		<b>190 159,0</b>

Sources : Pièces [B-0004](#) et [B-0025](#), p. 17, tableau 5.

[154] Les coûts détaillés ainsi que les coûts annuels sont déposés par le Transporteur sous pli confidentiel. Le Transporteur fournit également une version caviardée<sup>59</sup> de la pièce relative aux coûts détaillés dans laquelle, il présente, entre autres, la ventilation suivante des coûts pour les phases avant-projet et projet.

<sup>59</sup> Pièces B-0007, B-0009 (sous pli confidentiel) et [B-0008](#), p. 5.

**TABLEAU 6**  
**COÛTS DES TRAVAUX AVANT-PROJET ET PROJET PAR ÉLÉMENT (EN MILLIERS DE DOLLARS DE RÉALISATION)**

	Total Lignes	Total Postes	Total Transport (Lignes et Postes)	Télécommunications	Total Lignes, Postes et télécommunications
<b>Coûts de l'avant-projet</b>					
Études d'avant-projet					
Autres coûts					
Frais financiers					
<b>Sous-total</b>	<b>1 116,7</b>	<b>1 778,8</b>	<b>2 895,5</b>	<b>88,1</b>	<b>2 983,6</b>
<b>Coûts du projet</b>					
Ingénierie interne					
Ingénierie externe					
Client	2 255,9	4 639,2	6 895,1	265,0	7 160,1
Approvisionnement					
Construction					
Gérance interne					
Gérance externe					
Provision					
Autres coûts					
Frais financiers	2 983,4	7 867,6	10 851,0	179,7	11 030,7
<b>Sous-total</b>	<b>55 305,1</b>	<b>129 459,4</b>	<b>184 764,5</b>	<b>2 410,9</b>	<b>187 175,4</b>
<b>TOTAL</b>	<b>56 421,8</b>	<b>131 238,2</b>	<b>187 660,0</b>	<b>2 499,0</b>	<b>190 159,0</b>

Source : Pièce [B-0008](#), p. 5, tableau 1.

[155] Le Transporteur présente, pour la période 2021 à 2026, les taux d'inflation spécifiques aux équipements visés par le Projet (taux d'inflation spécifiques) et utilisés pour l'établissement de son coût. Ces taux proviennent des prévisions du groupe TransÉnergie et équipement<sup>60</sup>. Dans une version révisée de sa preuve, le Transporteur présente une mise à jour de ces taux<sup>61</sup>, reflétant ceux datant d'avril 2019<sup>62</sup>. Le Transporteur souligne que cette mise à jour vise à corriger les valeurs déposées initialement et à refléter correctement les taux utilisés pour l'établissement du coût du Projet, qui n'est pas impacté<sup>63</sup>.

<sup>60</sup> Pièce [B-0004](#), p. 18.

<sup>61</sup> Pièce [B-0025](#), p. 18.

<sup>62</sup> Pièce [B-0034](#), p. 9, R3.1.

<sup>63</sup> Pièce [B-0034](#), p. 9, R3.2.

[156] En réponse à une demande de la Régie quant au dépôt des taux d'inflation spécifiques tenant compte du contexte de la pandémie de COVID-19 (la Pandémie)<sup>64</sup>, le Transporteur soumet que la mise à jour de l'année 2021 est en cours de préparation, puisque la situation d'affaires plus complexe, imprévisible et volatile nécessite des analyses supplémentaires<sup>65</sup>. Par la suite, le Transporteur fournit, sous pli confidentiel, cette mise à jour rendue disponible<sup>66</sup>.

[157] Le Transporteur souligne que l'estimation des coûts du Projet a été finalisée au printemps 2020 à partir des taux d'inflation spécifiques d'avril 2019, préalablement à l'autorisation du Projet par le conseil d'administration d'Hydro-Québec. Selon le Transporteur, les coûts du Projet incluent une provision d'un montant suffisant pour couvrir les risques associés aux effets de la Pandémie, notamment les variations haussières des taux d'inflation spécifiques à l'année 2021. De ce fait, il juge que le coût total du Projet s'élevant à 190,2 M\$ demeure valide<sup>67</sup>.

[158] Par ailleurs, en réponse à une DDR de la Régie, le Transporteur présente la ventilation suivante des taux d'inflation spécifiques 2019.

---

<sup>64</sup> Décision [D-2021-054](#), p. 11, par. 43.

<sup>65</sup> Pièce [B-0018](#), p. 7 (caviardée).

<sup>66</sup> Pièce B-0027, p. 8, tableau 3 (version confidentielle révisée).

<sup>67</sup> Pièce [B-0032](#), p. 8 (caviardée).

TABLEAU 7  
TAUX D'INFLATION SPÉCIFIQUES 2019 VENTILÉS PAR COMPOSANTES

Composantes	A	2021		2022		2023		2024		2025		2026	
		B	C = A*B	B	C = A*B	B	C = A*B	B	C = A*B	B	C = A*B	B	C = A*B
		Proportion	Taux de variation	Variation	Taux de variation								
L	Indice par agrégats types												
I	Main d'œuvre												
G	Construction												
N	Approvisionnement												
E	Facteur marché												
E	Facteur productivité												
	<b>Total - Ligne</b>		2,0		2,2		2,4		2,0		2,0		2,0
P	Indice par agrégats types												
O	Main d'œuvre												
S	Construction												
T	Approvisionnement												
E	Facteur marché												
E	Facteur productivité												
	<b>Total - Poste</b>		2,3		2,7		2,8		2,0		2,0		2,0
T	Indice par agrégats types												
E	Main d'œuvre												
L	Construction												
E	Approvisionnement												
C	Facteur marché												
O	Facteur productivité												
M	<b>Total - Telecom</b>		2,0		2,0		2,0		2,0		2,0		2,0

Source : Pièce [B-0034](#), p. 10, tableau R3[.].4.

[159] Enfin, le Transporteur mentionne que le coût total du Projet ne devra pas dépasser le montant autorisé par la Régie de plus de 15 %, auquel cas il devra obtenir une nouvelle autorisation de la direction d'Hydro-Québec. Le cas échéant, il s'engage à en informer la Régie en temps opportun<sup>68</sup>.

### *Suivi des coûts du Projet*

[160] Le Transporteur mentionne qu'il assurera un suivi étroit des coûts du Projet et que, suivant la pratique établie depuis la réglementation de ses activités, il fera état de leur évolution lors du dépôt de son rapport annuel à la Régie, si celle-ci le requiert. Il présentera ainsi :

- le suivi des coûts réels du Projet, selon le niveau de détail des coûts présentés au tableau 5 de sa pièce B-0004<sup>69</sup>, et des coûts totaux par équipement ainsi que le suivi des coûts totaux relatifs à chacune des catégories d'investissements;

<sup>68</sup> Pièce [B-0025](#), p. 19.

<sup>69</sup> Pièce [B-0025](#), p. 17, tableau 5.

- le suivi des coûts réels détaillés du Projet, sous pli confidentiel, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la mise en service finale du Projet selon le niveau de détail des coûts présentés au tableau 1 de la pièce B-0008.

[161] Dans les deux cas, le Transporteur présentera également un suivi de l'échéancier du Projet et fournira, le cas échéant, l'explication des écarts majeurs entre les coûts projetés et réels et des échéances.

### *Opinion de la Régie*

[162] La Régie retient que le contexte de la Pandémie n'a pas d'impact sur le coût total du Projet de 190,2 M\$, lequel inclut une provision suffisante afin de couvrir spécifiquement les risques associés à la Pandémie.

[163] Toutefois, la Régie constate que les coûts du Projet sont estimés à partir des prévisions des taux d'inflation spécifiques datant d'avril 2019, soit deux ans avant le dépôt de la demande d'autorisation du Projet à la Régie. Elle comprend que l'estimation de ces coûts a été finalisée en avril 2020 préalablement à l'autorisation du Projet par le conseil d'administration d'Hydro-Québec.

[164] La Régie estime raisonnable d'utiliser, sauf exception et dans la mesure du possible, les prévisions des taux d'inflation spécifiques les plus récentes pour estimer les coûts d'un projet d'investissement. En effet, l'utilisation des prévisions récentes permettrait d'obtenir une meilleure estimation des coûts, en captant l'évolution récente du contexte économique et d'affaires, et de minimiser l'utilisation de la provision.

[165] Quant au calcul des taux d'inflation spécifiques, la Régie est satisfaite du niveau de détail du tableau fourni par le Transporteur en réponse à une DDR<sup>70</sup>, dont la version caviardée est reproduite au tableau 5 ci-dessus. Ces précisions ont permis à la Régie de mieux comprendre et d'apprécier le calcul des taux d'inflation spécifiques ventilés par composantes.

**[166] En conséquence, la Régie demande au Transporteur, dans le cadre de ses prochains dossiers d'investissements et en tenant compte de la section 13 de la présente décision, d'inclure, dans sa preuve en chef, le calcul des taux d'inflation**

---

<sup>70</sup> Pièces B-0033 (sous pli confidentiel) et [B-0034](#), p. 10, tableau R3[.].4.

**spécifiques ventilés par composantes, selon le même format et le même niveau de détail que ceux du tableau R3.4 des pièces B-0033 et B-0034.**

**[167] En ce qui a trait au suivi des coûts du Projet, la Régie demande au Transporteur de déposer publiquement le suivi des coûts présentés au tableau 5 des pièces B-0004 et B-0025<sup>71</sup>, lors du dépôt de son rapport annuel.**

**[168] Tenant compte de la section 13 de la présente décision, la Régie demande au Transporteur de présenter le suivi des coûts réels détaillés du Projet, sous pli confidentiel jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de sa mise en service finale, selon le même format et le même niveau de détail que ceux du tableau 1 des pièces B-0007 et B-0008<sup>72</sup>.**

[169] La Régie constate, à cet égard, que la version caviardée de ce tableau publie les sous-totaux et totaux des colonnes « Total Lignes », « Total Postes », « Total Transport », « Total Télécommunication » et « Total Lignes, Postes et Télécommunications ».

**[170] La Régie demande au Transporteur que le suivi de ces montants totaux et sous-totaux soit fourni publiquement dans le cadre de son rapport annuel, selon le format du tableau 1 de la pièce B-0008<sup>73</sup>.**

**[171] Pour chacun de ces suivis, la Régie demande au Transporteur de présenter un suivi de l'échéancier du Projet et, le cas échéant, de fournir l'explication des écarts majeurs entre les coûts projetés et réels ainsi que des écarts d'échéance, notamment en ce qui a trait aux dates de mises en service.**

[172] Par ailleurs, la Régie prend acte du fait que le Transporteur s'engage à l'informer, en temps opportun, si le coût total du Projet devait dépasser le montant autorisé de plus de 15 % et s'il obtient une nouvelle autorisation de la direction d'Hydro-Québec à cet égard. Dans un tel cas, elle souhaite en être informée sans délai.

---

<sup>71</sup> Pièces [B-0004](#) et [B-0025](#), p. 17, tableau 5.

<sup>72</sup> Pièces B-0007 (sous pli confidentiel) et [B-0008](#), p. 5, tableau 1.

<sup>73</sup> Pièce [B-0008](#), p. 5, tableau 1.

[173] La Régie réitère l'ordonnance, à cet égard, quant aux exigences formulées aux paragraphes 508 à 511 de sa décision D-2014-035<sup>74</sup> ainsi qu'aux paragraphes 364 à 366 de sa décision D-2017-021<sup>75</sup>.

## 8. MONTANT MAXIMAL ET IMPACT TARIFAIRE

[174] Le Transporteur mentionne que le montant considéré dans le cadre de l'impact tarifaire correspond au coût total du Projet de 190,2 M \$ mais que le coût à traiter dans le calcul de l'impact tarifaire est de 13,7 M \$, soit le montant de la catégorie Maintien des actifs.

[175] Le Transporteur soumet que les coûts d'investissement de 176,5 M\$ alloués à la catégorie Croissance des besoins donnent lieu à une contribution estimée du Distributeur du même montant, de sorte que l'effet est nul sur la base de tarification.

[176] Le Transporteur ajoute que les coûts d'exploitation et d'entretien de 19 % associés à cette contribution sont assumés par le Distributeur<sup>76</sup>. Pour cette raison, aucun coût d'exploitation et d'entretien n'est considéré dans le calcul de l'impact tarifaire.

### 8.1 MONTANT MAXIMAL

[177] Dans sa décision D-2021-105<sup>77</sup>, la Régie autorise le Projet conformément à la preuve soumise par le Transporteur, en indiquant que les motifs de cette décision seront rendus ultérieurement.

[178] La Régie précise, par ailleurs, dans cette décision :

*« [33] le présent dossier soulève une problématique en lien avec les dispositions des Tarifs et conditions à la section C de l'appendice J, concernant l'allocation*

---

<sup>74</sup> Dossier R-3823-2012, décision [D-2014-035](#), p. 109 et 110.

<sup>75</sup> Dossier R-3981-2016, décision [D-2017-021](#), p. 91.

<sup>76</sup> Pièce [B-0021](#), p. 7, R3.3.

<sup>77</sup> Décision [D-2021-105](#).

*maximale dont pourraient bénéficier le Distributeur et sa clientèle en lien avec les augmentations d'une charge existante qui sont directement raccordées au réseau du Transporteur. La Régie juge que cette problématique devra faire l'objet d'un examen dans le cadre d'un dossier tarifaire subséquent. Elle précisera la nature de cet examen dans le cadre de la décision à venir dans le présent dossier qui portera sur les motifs »<sup>78</sup>.*

[179] Dans le présent dossier, le Transporteur souligne que la contribution du Distributeur sera mise à jour lors de la mise en service du Projet, conformément aux modalités des Tarifs et conditions<sup>79</sup>.

[180] Dans son complément de preuve<sup>80</sup>, le Transporteur précise que la croissance des charges n'est pas considérée aux fins du calcul de son montant maximal, puisque les ajouts au réseau sont réalisés en amont des postes satellites et des clients du Distributeur raccordés directement au réseau de transport. Cette pratique considère que l'allocation maximale est déjà appliquée aux projets impliquant des postes satellites et aux projets visant à alimenter des nouvelles charges de clients du Distributeur raccordés directement au réseau de transport<sup>81</sup>.

[181] Selon le Transporteur, lorsqu'un client est raccordé directement au réseau de transport et qu'il demande au Distributeur une augmentation de sa puissance disponible, le Distributeur doit lui soumettre une demande à cet égard. Il n'est alors pas exclu que cette demande déclenche de nouveaux ajouts au réseau de transport liés spécifiquement au raccordement du client, auquel cas une allocation maximale pourrait être appliquée. Le Transporteur souligne<sup>82</sup> que cette pratique est appliquée depuis longtemps, notamment dans les trois projets de renforcement de réseau suivants : à 230 kV et à 120 kV alimentant le parc industriel de Bécancour<sup>83</sup>; à 315 kV de l'Abitibi<sup>84</sup> et à 120 kV des secteurs de Palmarolle et de Rouyn<sup>85</sup>.

[182] Dans la version confidentielle de son complément de preuve, le Transporteur précise que [REDACTED]

<sup>78</sup> Décision [D-2021-105](#), p. 8, par. 33.

<sup>79</sup> [Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec](#), appendice J, section C, p. 182 et 183.

<sup>80</sup> Pièce [B-0025](#), p. 20.

<sup>81</sup> Pièces [B-0018](#), p. 7 et [B-0032](#), p. 9.

<sup>82</sup> Pièce [B-0032](#), p. 9.

<sup>83</sup> Dossier R-3769-2011, décision [D-2011-120](#), par.35 et 44.

<sup>84</sup> Dossier R-3797-2012, décision [D-2012-061](#), par.28 et 30.

<sup>85</sup> Dossier R-3813-2012, décision [D-2012-140](#), par. 23 et 30.

[REDACTED]  
[REDACTED]<sup>86</sup>.

[183] Tel que mentionné à la section 5 de la présente décision, le Transporteur confirme que la croissance de la charge sur le Réseau régional est attribuée principalement aux clients industriels raccordés directement au réseau de transport ainsi qu'à l'évolution des charges des postes satellites<sup>87</sup>.

[184] Questionné sur la date du raccordement initial ainsi que la prévision de charge considérée lors du raccordement de chacun des clients industriels mentionnés dans le détail de la prévision de charge situés à l'ouest du Lac-Saint-Jean, déposée sous pli confidentiel, le Transporteur fournit les données disponibles à son niveau.

[185] En particulier, le Transporteur mentionne que [REDACTED]  
[REDACTED] pour une puissance [REDACTED]  
[REDACTED]<sup>88</sup>.

[186] [REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED] Le Transporteur soutient qu'il ne dispose pas d'information supplémentaire.

[187] Le Transporteur précise que la croissance de la charge mentionnée dans le présent dossier pour ces clients industriels représente une augmentation de la charge de la région du Saguenay / Lac-Saint-Jean par rapport à celle prévue au moment de leur raccordement. Il ajoute qu'il ne considère pas de partie non ferme pour les charges industrielles du Saguenay / Lac-Saint-Jean.

[188] Le Transporteur soutient que dans le présent dossier, les ajouts au réseau associés à la catégorie Croissance des besoins visent à accroître la capacité du réseau « *en amont des postes satellites et en amont du raccordement des clients du Distributeur raccordés directement au réseau de transport, afin de répondre à l'augmentation de leurs charges* »<sup>89</sup>.

---

<sup>86</sup> Pièce [B-0027](#), p. 5.

<sup>87</sup> Pièce [B-0043](#), p. 7, R1.1.

<sup>88</sup> Pièce B-0042, p. 8, R1.2 (sous pli confidentiel).

<sup>89</sup> Pièce [B-0043](#), p. 11 et 12, R1.5 et 1.5.2.

[189] Questionné sur l'application, dans le présent dossier, d'une disposition de la section C de l'appendice J des Tarifs et conditions (Appendice J), le Transporteur soutient que l'extrait en question ne s'applique pas au présent dossier et qu'il concerne le raccordement d'une nouvelle charge spécifique directement au réseau de transport, comme l'indiquent les passages suivants de l'article 1 de la section C de l'Appendice J :

*« Les ajouts au réseau effectués par le Transporteur pour le raccordement d'une nouvelle charge, ou pour l'augmentation d'une charge existante [...]. Le raccordement au réseau consiste généralement en un seul circuit aérien [...] »<sup>90</sup>.*

[190] Le Transporteur mentionne que les ajouts au réseau prévus au présent dossier visent à augmenter la capacité du réseau de transport en amont des projets ciblant des postes satellites et en amont des projets ciblant des clients du Distributeur raccordés directement au réseau de transport.

*« Les ajouts au réseau prévus au présent dossier ne visent pas à raccorder un client du Distributeur au réseau de transport ni à modifier le raccordement d'un client existant dû à son augmentation de charge. Ils visent plutôt à augmenter la capacité du réseau de transport en amont des projets ciblant des postes satellites et en amont des projets ciblant des clients du Distributeur raccordés directement au réseau de transport »<sup>91</sup>.*

[191] Quant aux raisons pour lesquelles il ne considère aucun montant maximal pour les ajouts au réseau qui sont requis pour répondre principalement ou en partie à la croissance additionnelle de charge du ou des clients industriels, le Transporteur réfère à nouveau à sa pratique antérieure qui considère que l'allocation maximale est déjà appliquée aux projets impliquant des postes satellites et à ceux visant à alimenter des nouvelles charges de clients du Distributeur raccordés directement au réseau de transport.

[192] En réponse à une question portant sur le moment (et le projet) où l'augmentation de charge des clients industriels raccordés directement au réseau de transport pris en compte dans le Projet sera considérée aux fins de l'application de l'allocation maximale, le Transporteur confirme que pour [REDACTED]

<sup>90</sup> [Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec](#), p. 182.

<sup>91</sup> Pièce [B-0043](#), R1.5.3, p. 12.

████████████████████<sup>92</sup>. Le Transporteur précise que, dans le futur, la croissance des charges des clients pourrait être considérée à ces fins, si des ajouts au réseau attribués spécifiquement à un de ces clients sont réalisés<sup>93</sup>.

[193] Le Transporteur fait valoir que les objectifs des trois projets précités étaient comparables à celui de l'actuel projet, soit augmenter la capacité du réseau de transport en amont des postes satellites et en amont des raccordements des clients du Distributeur directement au réseau de transport, en raison de la croissance de plusieurs charges combinées majoritairement industrielles.

[194] Enfin, le Transporteur soumet que sa pratique est conservatrice et vise à éviter toute possibilité de double comptabilisation des MW de croissance de la charge locale aux fins d'attribution d'un montant d'allocation. Il souligne que cette pratique a été codifiée à la demande de la Régie. Il réfère à cet égard au paragraphe d) de l'article 3 de la section C de l'Appendice J<sup>94</sup>, applicable, selon lui, au présent dossier et qui se lit comme suit :

*« (d) Pour les ajouts associés aux projets réalisés en amont des postes satellites, incluant ceux requis pour l'intégration de centrales à la demande du Distributeur, aucun montant maximal n'est octroyé, bien que leurs coûts soient intégrés à l'agrégation charges-ressources annuelle sous réserve de l'article 3(e) ci-dessous ».*

[195] En réponse à une DDR de la Régie, le Transporteur soutient que l'application de l'allocation maximale en lien avec l'augmentation de la charge d'un client industriel raccordé directement au réseau de transport ne dépend pas spécifiquement de l'endroit où les ajouts au réseau sont requis. Il précise qu'elle dépend du fait que les ajouts au réseau sont considérés être requis pour un seul client du Distributeur plutôt que l'accroissement d'un ensemble de charges (clients raccordés en transport et postes satellites) dans une région donnée. Lorsque les ajouts sont requis pour un ensemble de charges (postes satellites suivant la réception de la prévision de charges du Distributeur et clients raccordés en transport suivant la réception de demandes du Distributeur), le Distributeur ne signe pas d'entente avec un client en particulier. Ces projets sont alors considérés comme étant en amont des projets ciblant spécifiquement des clients du Distributeur raccordés directement au réseau de transport<sup>95</sup>.

---

<sup>92</sup> Pièce B-0051, p. 11, R1.5. (sous pli confidentiel).

<sup>93</sup> Pièce [B-0052](#), p. 11 et 12, R1.5.

<sup>94</sup> [Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec](#), p. 190.

<sup>95</sup> Pièce [B-0052](#), p. 4 et 5, R1.1.

[196] Le Transporteur invoque également l'article 3, paragraphe c) (sous-paragraphe i)) de l'Appendice J au soutien de sa prétention selon laquelle aucun montant maximal ne peut être octroyé pour des ajouts au réseau comme en l'espèce. Cette disposition prévoit, selon le Transporteur, qu'un montant d'allocation est octroyé seulement lorsqu'une entente est signée entre le Distributeur et son client, pour un ajout au réseau visant spécifiquement ce client<sup>96</sup>.

## 8.2 IMPACT TARIFAIRE

[197] Tel que mentionné ci-dessus, le Transporteur indique que le coût à traiter dans le calcul de l'impact tarifaire correspond au montant alloué à la catégorie Maintien des actifs, soit 13,7 M\$. Il précise que l'impact de ce coût sur les revenus requis à la suite de la mise en service du Projet prend en compte les coûts associés à l'amortissement, au financement et à la taxe sur les services publics<sup>97</sup>.

[198] Les résultats de l'impact tarifaire sont présentés sur des périodes de 20 ans et de 50 ans, conformément à la décision D-2003-68<sup>98</sup> de la Régie. Le Transporteur souligne toutefois que les résultats pour la période de 50 ans sont davantage comparables à la durée de vie utile moyenne des immobilisations visées par le Projet. Questionné à cet égard par la Régie, le Transporteur fournit les durées de vie utiles des principaux équipements du Projet<sup>99</sup>.

[199] L'impact annuel moyen du Projet sur les revenus requis est respectivement de 0,9 M\$ et de 0,6 M sur des périodes de 20 ans et de 50 ans, ce qui, selon le Transporteur, représente un impact nul à la marge sur chacune de ces périodes comparativement aux revenus requis approuvés par la Régie pour l'année 2020<sup>100</sup>.

[200] Une analyse de sensibilité porte l'impact tarifaire annuel moyen à 1,1 M\$ et à 0,7 M\$ respectivement sur des périodes de 20 ans et de 50 ans, selon l'hypothèse d'une variation à la hausse de 15 % des coûts du Projet et du capital prospectif<sup>101</sup>.

---

<sup>96</sup> Pièce [B-0052](#), p. 11, R1.3.

<sup>97</sup> Pièces [B-0021](#), p. 6, R3.2 (caviardée) et [B-0025](#), p. 21.

<sup>98</sup> Dossier R-3497-2002, décision [D-2003-68](#), p. 27.

<sup>99</sup> Pièce [B-0021](#), p. 6, réponse 3.1 (caviardée).

<sup>100</sup> Pièce [B-0025](#), p. 21.

<sup>101</sup> Pièce [B-0006](#), annexe 6, p. 4 et 6.

### 8.3 OPINION DE LA RÉGIE

[201] La Régie retient essentiellement ce qui suit de la position du Transporteur :

- L'application de l'allocation maximale en lien avec l'augmentation de la charge d'un client industriel raccordé directement au réseau de transport dépend « *du fait que les ajouts au réseau sont considérés être requis pour un seul client du Distributeur plutôt que l'accroissement d'un ensemble de charges (clients raccordés en transport et postes satellites) dans une région donnée* »<sup>102</sup>.
- Les ajouts au réseau requis pour l'accroissement d'un ensemble de charges (postes satellites suivant la réception de la prévision de charges du Distributeur et clients raccordés en transport suivant la réception de demandes du Distributeur) sont considérés par le Transporteur comme étant en amont des projets ciblant spécifiquement des clients du Distributeur raccordés directement au réseau de transport<sup>103</sup> et pour lesquels il convient d'appliquer la règle prévue au paragraphe (d) de l'article 3 de la section C de l'appendice J qui prévoit qu'aucun montant maximal n'est octroyé.
- Le Transporteur soumet que sa pratique considère que l'allocation maximale est déjà appliquée aux projets impliquant des postes satellites et à ceux visant à alimenter des nouvelles charges de clients du Distributeur raccordés directement au réseau de transport. Il souligne que sa pratique est conservatrice et qu'elle vise à éviter toute possibilité de double comptabilisation des MW de croissance de la charge locale aux fins d'attribution d'un montant d'allocation<sup>104</sup>.

[202] La Régie est d'avis que le présent dossier soulève une problématique quant à savoir si un montant maximal devrait être octroyé pour les ajouts au réseau qui sont requis pour répondre en partie, ou principalement (comme en l'espèce) à l'accroissement de la charge de clients industriels raccordés directement au réseau de transport. Dans le cas sous examen, il est à noter que les investissements pour les ajouts au réseau sont presque exclusivement en lien avec l'augmentation des charges des clients industriels raccordés directement au réseau du Transporteur.

---

<sup>102</sup> Pièce [B-0052](#), p.4.

<sup>103</sup> Pièce [B-0052](#), p. 4 et 5, R1.1.

<sup>104</sup> Pièce [B-0043](#), R1.5.4, p. 13.

[203] La Régie constate que le traitement d'une telle problématique n'est pas précisé dans le texte des Tarifs et conditions.

[204] L'Appendice J, à son article 3, ne précise pas le traitement à appliquer, en ce qui a trait au montant maximal, pour des ajouts au réseau situés en amont des postes satellites mais visant à répondre notamment à une croissance de charge d'un ou plusieurs clients industriels raccordés directement au réseau du Transporteur.

[205] De plus, le texte des Tarifs et conditions est silencieux sur le traitement à accorder au montant d'allocation à attribuer lorsque les augmentations d'une charge existante directement raccordée au réseau du Transporteur sont combinées à l'augmentation d'une autre charge, comme celle des postes satellites. La Régie n'est pas convaincue du fait que cette combinaison doive nécessairement entraîner l'absence d'un montant d'allocation dont pourrait bénéficier le Distributeur.

[206] Enfin, la Régie n'est pas convaincue du fait que l'application d'une allocation maximale aux ajouts requis pour répondre en partie, ou principalement, à l'accroissement de la charge d'un client industriel raccordé directement au réseau de transport induise une problématique de double allocation, plus particulièrement lorsque [REDACTED]

[REDACTED]<sup>105</sup>.

[207] À cet égard, la Régie note les extraits suivants de sa décision D-2015-209<sup>106</sup>, en lien avec l'allocation maximale à appliquer pour les ajouts en croissance au réseau et la préoccupation qu'elle avait exprimée à la décision D-2009-071 quant à l'application en double de l'allocation maximale pour une même production transitée :

*« [127] Le Transporteur soumet que l'agrégation charge-ressources limite annuellement le coût des investissements qu'il assume au montant maximal d'allocations et que ce montant est lié exclusivement à la croissance de la charge locale, prévue sur 20 ans, aux postes satellites et pour des clients haute tension du Distributeur raccordés directement au réseau de transport. [...]*

[...]

---

<sup>105</sup> Pièce B-0051, p.11 (sous pli confidentiel).

<sup>106</sup> Dossier R-3888-2014, décision [D-2015-209](#), p. 38 et suivantes.

[128] Enfin, le Transporteur plaide que sa proposition de limiter le montant d'allocation en fonction de la croissance des charges élimine tout risque de double allocation . Il précise à cet égard :

“ [...] L'enjeu de la Régie, c'est de voir, sur une base de « Policy making », sur une base de politique réglementaire, est-ce que le risque appréhendé, est-ce que le risque allégué, eEst-ce que l'inquiétude, qu'elle se soit matérialisée ou non, est gérée? La réponse, c'est qu'elle est gérée au plan mathématique, parce qu'il n'y a pas un dollar d'allocation qui est versé en l'absence d'un dollar le justifiant au niveau de la croissance des charges. ”

[...]

[158] La Régie est d'avis que la proposition du Transporteur relative au traitement des projets de ressources répond de manière satisfaisante à la préoccupation exprimée dans la décision D-2009-071 [...]

[...]

[160] La Régie reconnaît aussi que cet outil ne lie le montant maximal d'allocations, calculé annuellement, qu'à des projets de croissance des charges. Les revenus provenant du service d'alimentation de la charge locale étant déterminés sur la base des charges, cela permettra d'assurer la couverture des coûts par des revenus additionnels, lors de la mise en service de ces projets »<sup>107</sup>.

[nous soulignons] [notes de bas de page omises]

[208] Ainsi, les clients directement raccordés au réseau de transport qui accroissent leur charge amènent des revenus additionnels permettant la couverture des coûts.

[209] Pour ces motifs, la Régie est d'avis que la problématique exposée précédemment devra être examinée dans le cadre du prochain dossier tarifaire.

[210] La Régie juge pertinent de requérir du Transporteur de clarifier les dispositions dans les Tarifs et conditions concernant l'allocation maximale qui peut être octroyée dans le cas d'ajouts au réseau visant à répondre en partie ou principalement à la croissance d'une

---

<sup>107</sup> Dossier R-3888-2014, décision [D-2015-209](#), p. 38, 39, et 45.

charge existante qui est directement raccordée au réseau de transport, que ce raccordement au réseau de transport soit situé en amont ou en aval des postes satellites.

**[211] La Régie demande au Transporteur de présenter, dans le cadre du prochain dossier tarifaire, une preuve à cet effet, incluant une proposition de modifications au texte des Tarifs et conditions.**

**[212] La Régie réserve sa décision quant à la détermination de la contribution du Distributeur en regard du Projet, jusqu'à ce que la problématique soulevée à la présente décision ait fait l'objet d'une détermination dans le cadre du prochain dossier tarifaire.**

[213] Par ailleurs, la Régie retient que l'impact tarifaire, tel que soumis au présent dossier, est calculé en se basant sur l'application d'un montant maximal nul et d'une contribution du Distributeur couvrant la totalité du coût du Projet alloué à la catégorie Croissance des besoins, soit 176,5 M\$.

[214] La Régie note, cependant, que l'impact tarifaire du Projet est susceptible de varier à la hausse en fonction du montant maximal qui sera applicable, le cas échéant, au Projet.

## 9. IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU OU SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ

[215] Le Transporteur mentionne que l'implantation d'une nouvelle source d'alimentation électrique à l'ouest du Lac-Saint-Jean pallie le dépassement de capacité du Réseau régional. Cette capacité passera de 405 MW à plus de 800 MW et répondra aux besoins de croissance futures des charges du Distributeur. Il précise que l'ajout de cette source d'alimentation électrique à une autre extrémité du Réseau régional permettra d'augmenter la prestation du service de transport puisque l'indisponibilité de lignes à l'est du Lac-Saint-Jean n'impactera plus les charges situées à l'ouest. Compte tenu de la nouvelle configuration du réseau, le poste de la Chamouchouane à 735-161 kV alimentera principalement les charges du Lac-Saint-Jean.

[216] Le Projet permettra, selon le Transporteur, de diversifier l'alimentation électrique de la région du Saguenay / Lac-Saint-Jean, assurée principalement à ce jour à partir du poste du Saguenay.

[217] L'ajout d'une nouvelle source électrique permettra ainsi :

- de réduire le transit sur la transformation du poste de Saguenay. Par conséquent, l'exploitabilité du réseau sera augmentée en facilitant le retrait d'équipement pour la réalisation d'activités de maintenance;
- d'éviter l'ajout d'un quatrième transformateur de puissance à 735-161 kV au poste du Saguenay, advenant l'ajout de charge ponctuelle non prévue.

### ***Impact du Projet sur la topologie du Réseau régional***

[218] En réponse à une DDR de la Régie, le Transporteur confirme que le Projet aura comme impact de modifier la topologie du Réseau régional<sup>108</sup>.

[219] Le Transporteur précise que la solution alternative modifie également la topologie du Réseau régional<sup>109</sup>.

[220] Pour ce qui est de l'état de la transformation des postes, le Transporteur précise que seul le transit dans le poste du Saguenay à 735-161 kV sera influencé par le Projet<sup>110</sup>. À cet égard, il présente l'état de la transformation du poste du Saguenay à 735-161 kV dans les conditions de réseau les plus restrictives, hivernales et estivales, avant et après la mise en service du Projet, ainsi que les principales hypothèses pour ses simulations.

---

<sup>108</sup> Pièce [B-0021](#), p. 16, R7.1.

<sup>109</sup> Pièce [B-0021](#), p. 16, R7.2.

<sup>110</sup> Pièce [B-0021](#), p. 11, R5.4.

**TABLEAU 8**  
**POSTE DU SAGUENAY À 735-161 kV**

	Capacité de transformation (MVA)		Hiver (MVA)			Été (MVA)		
	Hiver (-10°C)*	Été (30°C)	Transit	Capacité ferme	Transit post-évén.	Transit	Capacité ferme	Transit post-évén.
Avant le Projet	2768	2097	1722	1845	1688	1140	1391	1104
Après le Projet	2768	2097	1404	1845	1350	939	1391	898
			Situation de transit maximal en hiver Charge client haute tension : 100 % Autres charges : 75% Température ambiante : -10°C			Charge client haute tension : 100 % Autres charges : 50% Température ambiante : 30°C		

Source : Pièce [B-0021](#), p. 12, R5.4, tableau R5.4.

[221] Questionné à propos de l'impact positif du Projet sur la fiabilité du Réseau régional en lien avec le maintien de la fiabilité et de la performance du réseau de transport, le Transporteur rappelle que l'objectif des solutions envisagées est de répondre en premier lieu à la croissance des charges du Distributeur afin de maintenir la fiabilité d'alimentation des clients et que l'augmentation de la fiabilité et des performances du réseau n'est pas le but recherché. Il souligne que c'est dans ce sens que le terme « maintien » est utilisé dans la comparaison des solutions envisagées<sup>111</sup>.

[222] Par ailleurs, le Transporteur précise avoir analysé les pertes électriques relativement au Réseau régional afin de comparer les alternatives dans le cadre d'une analyse économique. Ainsi, la topologie de réseau associée au Projet permet, selon lui, une diminution des pertes électriques sur le Réseau régional comparativement à la configuration actuelle<sup>112</sup>.

### ***Dépassement des capacités du réseau et délestage***

[223] Le Transporteur prévoit d'ici la mise en service du Projet en 2023, un dépassement des capacités du Réseau régional aux hivers 2021-2022 et 2022-2023. Un plan de contingence est envisagé pour ces deux années en considérant le délestage de charge pour une puissance maximale de 20 MW.

[224] En réponse à une DDR de la Régie, le Transporteur précise que le type de délestage prévu est un abaissement manuel de charge chez un client sur appel de l'exploitant du

<sup>111</sup> Pièce [B-0021](#), p. 16, R7.3 et [B-0025](#), p. 23.

<sup>112</sup> Pièce [B-0021](#), p. 17, R7.4.

réseau d'Hydro-Québec. La charge à délester de 20 MW concerne l'abaissement des charges de serres maraîchères.

[225] Le Transporteur soutient qu'il ne dispose pas d'autres moyens que le délestage, advenant un dépassement des capacités du Réseau régional.

[226] De plus, le Transporteur précise que la portion du réseau pour laquelle le délestage est requis ne fait pas partie des éléments du réseau *Bulk Power System* (le BPS). Il rappelle que le champ d'application des répertoires du *Northeast Power Coordinating Council Inc.* (le NPCC) de la principale norme de planification du réseau de la *North American Electric Reliability Corporation* (la NERC), soit la norme de fiabilité TPL-001, se limite au réseau BPS.

[227] Le Transporteur soumet ainsi que le délestage de charge envisagé ne contrevient pas aux critères et aux normes de fiabilité du NPCC et de la NERC<sup>113</sup>.

[228] Le Transporteur conclut que le Projet aura un impact positif sur la fiabilité du Réseau régional, comparativement à la topologie actuelle, en assurant la continuité et la qualité de ce service, le tout dans le respect des critères de conception de son réseau de transport<sup>114</sup>.

### ***Opinion de la Régie***

[229] En ce qui a trait à l'impact du Projet sur la topologie du Réseau régional, la Régie retient que le Projet aura un impact positif sur la fiabilité du réseau et sur la qualité de prestation du service, notamment, pour les éléments suivants :

- le passage de la capacité du Réseau régional de 405 MW à plus de 800 MW;
- l'augmentation de la prestation du service de transport, puisque l'indisponibilité de lignes à l'est du Lac-Saint-Jean n'impactera plus les charges situées à l'ouest;
- la diversification de l'alimentation électrique de la région du Saguenay / Lac-Saint-Jean;

---

<sup>113</sup> Pièce [B-0021](#), p. 17 et 18, R8.1 à 8.4.

<sup>114</sup> Pièce [B-0021](#), p. 16, R7.3.

- la réduction du transit sur la transformation du poste de Saguenay et l'augmentation de l'exploitabilité du réseau en facilitant ainsi le retrait d'équipement pour la réalisation d'activités de maintenance.

[230] La Régie retient également les éléments additionnels suivants, fournis par le Transporteur en réponse à une de ses DDR :

- la modification de la topologie du Réseau régional;
- la diminution des pertes électriques sur le Réseau régional comparativement à la configuration actuelle;
- la réduction du transit, en hiver, au poste de Saguenay à 735 kV-161 kV de 1722 MVA à 1404 MVA;
- la réduction du transit post-événement, en hiver, au poste de Saguenay à 735 kV-161 kV de 1688 MVA à 1350 MVA;
- la réduction du transit, en été, au poste de Saguenay à 735 kV-161 kV de 1140 MVA à 939 MVA;
- la réduction du transit post-événement, en été, au poste de Saguenay à 735 kV-161 kV de 1104 MVA à 898 MVA.

[231] La Régie juge que les informations ci-dessus sont pertinentes et nécessaires à une compréhension adéquate du dossier en lien avec la fiabilité du réseau et la qualité de prestation du service. Ces éléments permettent de mieux évaluer l'impact du Projet, de développer une vision plus globale de ce dernier et de démontrer les bénéfices au niveau du réseau de transport découlant du Projet. Elle est d'avis qu'à des fins d'efficacité du processus, il aurait été souhaitable que ces éléments de preuve aient été présentés par le Transporteur dès le dépôt initial du dossier.

[232] À cet égard, la Régie rappelle les dispositions suivantes de sa décision D-2020-041, en lien avec les impacts sur la topologie du réseau :

*« [624] La Régie retient le fait que le Transporteur considère les pertes dans ses analyses économiques des projets d'investissement, si le projet recommandé et au moins une des autres solutions envisagées ont un impact différent sur la topologie du réseau.*

*[625] Toutefois, en cohérence avec le suivi des impacts notables sur le réseau de transport, la Régie est d'avis que le Transporteur devrait au minimum indiquer, dans le cadre des projets d'investissement, le sens de la variation sur les pertes d'un projet ayant un impact sur la topologie du réseau »<sup>115</sup>.*

[233] En ce qui concerne le dépassement des capacités du réseau et délestage, la Régie retient que le seul plan de contingence du Transporteur, advenant un dépassement des capacités du Réseau régional aux hivers 2021-2022 et 2022-2023, consiste en un délestage de charge pour une puissance maximale de 20 MW.

[234] La Régie reconnaît que le délestage de charge envisagé ne contrevient pas aux critères et aux normes de fiabilité du NPCC et de la NERC et que la portion du réseau pour laquelle le délestage serait potentiellement requis ne fait pas partie des éléments du réseau BPS, lequel constitue le champ d'application des répertoires du NPCC et de la norme de fiabilité TPL-001.

[235] La Régie juge importantes ces précisions et considère que leur intégration à la preuve initiale du Transporteur, dès le dépôt du dossier, améliorerait l'efficacité du processus d'examen d'un dossier d'investissements.

[236] En conclusion, la Régie juge que le Projet aura un impact positif sur la fiabilité du Réseau régional, comparativement à la topologie actuelle, en assurant la continuité et la qualité de ce service, le tout dans le respect des critères de conception de son réseau de transport.

**[237] La Régie demande au Transporteur, lors des prochaines demandes d'autorisation pour un investissement dont le coût est égal ou supérieur à 65 M\$, de :**

- **Préciser s'il y a modification de la topologie du réseau de transport principal ou régional.**
- **Préciser le sens de la variation sur les pertes d'un projet ayant un impact sur la topologie du réseau de transport principal ou régional.**
- **Expliquer et quantifier, le cas échéant, l'impact du projet sur l'état de la transformation des postes pour les postes localement touchés.**

---

<sup>115</sup> Dossier R-4096-2019, décision [D-2020-041](#), p. 160.

- **Préciser, lorsqu'il y a un plan de contingence, la conformité de ce dernier aux critères et aux diverses normes de fiabilité. Expliquer, le cas échéant, en quoi le plan de contingence contrevient ou non aux critères et aux normes de fiabilité.**

## 10. AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS

[238] Le Transporteur présente la liste des principales autorisations exigées en vertu d'autres lois pour la réalisation du Projet. Il note que d'autres autorisations de nature sectorielle pourraient se révéler requises au fil de l'avancement du projet.

[239] Le Transporteur mentionne l'absence d'autorisation requise pour le volet fédéral. Pour le volet provincial, il fournit la liste des autorisations requises<sup>116</sup>.

## 11. OBJECTIONS DU TRANSPORTEUR PRISES SOUS RÉSERVE PAR LA RÉGIE DANS SA DÉCISION D-2021-077

[240] Dans sa décision D-2021-077, la Régie indiquait ce qui suit :

*« [13] Compte tenu que les échéances prévues au dossier font en sorte que la Régie doit répondre très rapidement à la contestation soulevée par l'AHQ-ARQ, elle prend sous réserve les objections soulevées par le Transporteur et se prononcera sur les arguments qu'il a invoqués aux pages 1 à 6 de sa réplique portant, notamment, sur le cadre d'analyse du dossier, dans sa décision finale qu'elle rendra dans le présent dossier. Les participants pourront traiter de ces aspects dans le cadre de leur argumentation. À cet égard, la Régie rappelle les paragraphes 32 à 39 de sa décision D-2021-054 »<sup>117</sup>. [note de bas de page omise]*

[241] Dans sa décision D-2021-105, la Régie indiquait ce qui suit :

---

<sup>116</sup> Pièce [B-0006](#), annexe 3.

<sup>117</sup> Décision [D-2021-077](#), p. 5.

« *RÉSERVE sa décision sur les objections du Transporteur prises sous réserve dans la décision D-2021-077 [...]* »<sup>118</sup>.

[242] La Régie se prononce, ci-après, sur les objections soulevées par le Transporteur à l'égard des contestations de l'AHQ-ARQ, en lien avec la pertinence des informations demandées par l'intervenant au regard du cadre réglementaire applicable au présent dossier.

## 11.1 POSITION DU TRANSPORTEUR

[243] Dans sa réponse à la contestation de l'AHQ-ARQ, le Transporteur soutient que les contestations de ses réponses de la part de l'intervenant sont non fondées et devraient être rejetées par la Régie, notamment en ce qu'elles sont contraires au cadre d'analyse du présent dossier, qu'elles ne sont pas conformes aux principes applicables aux DDR, qu'elles sont sans pertinence et non juridictionnelles. Ces motifs sont exposés aux pages 1 à 6 de la pièce B-0038<sup>119</sup>.

[244] Le Transporteur soumet, plus particulièrement, que toute DDR en lien avec la prévision de la demande du Distributeur n'est d'aucune pertinence au regard du cadre réglementaire.

[245] Selon le Transporteur, les « prévisions de vente du distributeur d'électricité » n'ont pas à être considérées par la Régie dans son analyse d'une demande présentée en vertu de l'article 73 de la Loi.

[246] Au soutien de sa position, le Transporteur mentionne que la *Loi visant à simplifier le processus d'établissement des tarifs de distribution d'électricité*<sup>120</sup> (la Loi sur la simplification) a retiré la compétence de la Régie à l'égard des projets du Distributeur, ainsi que l'obligation pour la Régie de considérer « les prévisions de vente du distributeur d'électricité ». Le Transporteur précise à cet égard que le texte souligné dans l'extrait suivant a été retiré de l'article 73 de la Loi par la Loi sur la simplification :

---

<sup>118</sup> Décision [D-2021-105](#), p. 9.

<sup>119</sup> Pièce [B-0038](#).

<sup>120</sup> [L.Q. 2019, c. 27](#).

*« Dans l'examen d'une demande d'autorisation, la Régie tient compte des préoccupations économiques, sociales et environnementales que peut lui indiquer le gouvernement par décret et, dans le cas d'une demande visée au paragraphe 1°, tient compte le cas échéant:*

*1° des prévisions de vente du distributeur d'électricité ou des distributeurs de gaz naturel et de leur obligation de distribuer; »<sup>121</sup>.*

[247] Le Transporteur est d'avis que les DDR formulées par l'intervenant ayant trait aux « prévisions de vente du distributeur d'électricité » se situent à l'extérieur du cadre législatif applicable au présent dossier. Ces DDR ne considèrent pas les changements apportés à l'article 73 de la Loi par la Loi sur la simplification.

[248] Le Transporteur est également d'avis que les DDR de l'AHQ-ARQ ne peuvent pas non plus être fondées sur l'article 3 (2°) du Règlement et plus particulièrement sur l'extrait souligné ci-après :

*« 3. Une demande d'autorisation pour acquérir, construire ou disposer des immeubles ou des actifs destinés au transport ou à la distribution doit également être accompagnée des renseignements suivants:*

*1° selon la nature du projet, la liste des principales normes techniques qui y seront appliquées;*

*2° le cas échéant, les prévisions de vente attribuables au projet du distributeur d'électricité ou des distributeurs de gaz naturel;*

*3° le cas échéant, les engagements contractuels des consommateurs du service ainsi que leurs contributions financières »<sup>122</sup>.*

---

<sup>121</sup> Pièce [B-0038](#), p.4.

<sup>122</sup> Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie, [RLRQ R-6.01, r. 2](#), art. 3.

[249] Le Transporteur souligne que cette disposition du Règlement n'a pas été modifiée depuis l'adoption de la Loi sur la simplification et qu'elle est ainsi inapplicable puisque la loi constitutive a préséance sur le Règlement.

[250] Le Transporteur ajoute que toute question, ou réponse, qui concerne la prévision de la demande au présent dossier n'a pas de valeur probante à l'égard du but de la procédure, soit la demande d'autorisation du Projet, notamment en ce que la prévision de la demande ne peut être l'objet d'une décision de la Régie, selon le cadre législatif applicable au présent dossier.

[251] Par ailleurs, le Transporteur mentionne, afin de « rassurer la Régie », que les dossiers d'investissements font et feront toujours l'objet d'une planification intégrée entre le Distributeur et le Transporteur, et ce, malgré le nouveau cadre réglementaire découlant de la Loi sur la simplification. La planification intégrée des projets d'investissements est et demeure la façon de concevoir des solutions optimales permettant de minimiser les coûts pour l'ensemble de la clientèle.

[252] Il ajoute que l'information émanant du Distributeur continuera d'être présentée au soutien des demandes du Transporteur en vertu de l'article 73 de la Loi « afin d'en expliciter la source ». Il insiste, par ailleurs, sur le fait que la présentation d'informations sur la prévision de la demande n'implique pas que celle-ci puisse devenir l'objet d'une décision de la Régie puisque cela a été spécifiquement exclu du cadre réglementaire applicable aux projets d'investissements.

[253] Enfin, le Transporteur réitère que son rôle n'est pas de remettre en question les besoins qui lui sont transmis par ses clients, qu'il s'agisse du Distributeur ou d'un client de point à point. Selon lui, la Régie ne dispose pas non plus d'un tel pouvoir dans le cadre du présent dossier. L'acuité de la prévision de la demande est de la responsabilité du Distributeur et ainsi l'examen d'un dossier d'investissement du Transporteur n'est pas le forum approprié pour en débattre.

## 11.2 POSITION DE L'AHQ-ARQ

[254] Dans le cadre de son argumentation, l'AHQ-ARQ n'a pas soumis de commentaires relatifs à ceux du Transporteur. Il avait cependant déjà exprimé ses prétentions à l'égard de cette question dans le cadre de sa réplique aux commentaires du Transporteur sur sa demande d'intervention<sup>123</sup>. L'AHQ-ARQ y indiquait notamment que :

*« Avec le plus grand des respects, la Régie doit être en mesure de poser son regard et son appréciation sur la prévision de la demande soumise par le Distributeur (et sur tous les intrants menant à la nécessité de procéder à un investissement sur le réseau du Transporteur), et ce, afin d'assurer la protection de l'intérêt public et de la clientèle qui ultimement fera les frais de l'investissement demandé par le Transporteur.*

*La Loi sur la simplification n'a pas retiré la compétence de la Régie d'exiger toute l'information qui lui serait requise et utile pour s'acquitter de son rôle en vertu de l'article 73 LRÉ ».*

[255] Cette question avait donné lieu à la décision D-2021-054<sup>124</sup> par laquelle la Régie retenait les prétentions de l'intervenant.

## 11.3 OPINION DE LA RÉGIE

[256] La Régie ne retient pas les objections soulevées par le Transporteur. Ces objections reposent essentiellement sur la prétention du Transporteur selon laquelle toute question liée à la prévision de la demande ne serait d'aucune pertinence au regard du cadre réglementaire applicable au présent dossier.

[257] En ce qui a trait à l'argument du Transporteur fondé sur la Loi sur la simplification, la Régie le juge non fondé en droit. Selon la Régie, cet argument relève d'une lecture erronée de la Loi.

---

<sup>123</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0004](#).

<sup>124</sup> Décision [D-2021-054](#), par. 32 à 40.

[258] En premier lieu, de manière générale, la Régie rappelle au Transporteur que la Loi sur la simplification n'a pas retiré à la Régie son pouvoir d'examiner les prévisions de la demande du Distributeur. La Loi requiert toujours que la Régie les examine dans les circonstances qui y sont prévues, notamment dans le cadre de l'examen du plan d'approvisionnement du Distributeur en vertu de l'article 72 de la Loi.

[259] En deuxième lieu, la modification apportée à l'article 73 par la Loi sur la simplification ne vise pas le régime d'autorisation du Transporteur mais celui du Distributeur. Ainsi, la modification par la Loi sur la simplification à l'article 73 de la Loi fait en sorte que le Distributeur n'est plus soumis à un régime d'autorisation, au préalable, de ses investissements liés au réseau de distribution.

[260] La Régie souligne que l'argument du Transporteur portant sur la modification apportée à l'article 73 de la Loi, et l'interprétation à donner à l'article 3 (2°) du Règlement dans ce contexte, vise « *les prévisions de vente attribuables au projet du distributeur d'électricité* », en lien avec les projets pour le réseau de distribution et non pour les projets du réseau de transport comme en l'espèce. Le changement législatif ne peut donc justifier un changement dans l'intensité des obligations du Transporteur à l'égard de la preuve à fournir lors de demande pour obtenir une autorisation en vertu de l'article 73 de la Loi.

[261] Au demeurant, le Distributeur doit toujours obtenir l'approbation de la Régie à l'égard des investissements réalisés s'il souhaite, en vertu des articles 52.3 et 49 de la Loi, voir les sommes investies incluses à sa base de tarification. La modification apportée a d'ailleurs pour effet que le Distributeur ne peut plus bénéficier de la présomption du caractère prudemment acquis de l'actif ainsi que de son utilité pour le réseau que l'autorisation de la Régie sous l'article 73 de la Loi lui procurait<sup>125</sup>.

[262] Dorénavant, s'il souhaite que ses investissements soient inclus dans sa base de tarification, il devra les soumettre à un examen auprès de la Régie dans ses dossiers tarifaires à la fois sur le caractère prudemment acquis et de l'utilité pour le réseau, pour le 1<sup>er</sup> avril 2025 puis à tous les cinq ans, en conformité avec le chapitre IV de la Loi.

[263] Ainsi, les modifications apportées par la Loi sur la simplification n'affectent pas le cadre réglementaire applicable au Projet ni son cadre d'analyse. La Régie considère que la prévision de la demande du Distributeur peut faire l'objet d'un examen, dans le cadre d'un projet du Transporteur, afin d'apprécier la justification, la prudence et l'utilité de ce projet.

---

<sup>125</sup> Décision [D-2005-050](#), p. 50 et 51.

Cette appréciation est au cœur du rôle exercé par la Régie en vertu de l'article 73 de la Loi et du Règlement.

[264] La Régie est d'avis que les informations relatives à la prévision de la demande du Distributeur, lesquelles sont à la base du Projet du Transporteur, sont pertinentes à l'examen de la demande, notamment afin d'apprécier la justification du Projet et la nécessité de procéder aux investissements qui en font l'objet.

[265] La prévision de la demande en l'instance est un fait qui a logiquement une valeur probante à l'égard du but de la procédure et la Régie possède toute l'attribution législative nécessaire, selon la volonté explicite du législateur, qui lui permet de se prononcer à cet égard.

[266] La Régie réitère ce qu'elle énonçait dans sa décision D-2021-054<sup>126</sup> aux paragraphes 32 à 39, et plus particulièrement ce qui suit :

*« [35] La Régie rappelle au Transporteur que l'article 73 de la Loi constitue un régime d'approbation préalable des investissements pour les entreprises réglementées qui y sont assujetties et que dans le cadre de l'examen sous cet article, la Régie doit porter un premier jugement sur le caractère prudent de l'investissement ainsi que sur l'utilité appréhendée du projet. Pour satisfaire à ses obligations, la Régie doit donc être en mesure de questionner et d'évaluer ce caractère prudent de l'investissement ainsi que de son utilité.*

*[36] De plus, la Régie ne peut retenir la thèse du Transporteur en vertu de laquelle elle ne peut examiner l'utilité du projet, tel que le prescrit le Règlement, ou que cet examen doit se fonder exclusivement sur la foi de la prévision du Distributeur. Cette thèse aurait pour effet d'absoudre le Transporteur de toute preuve à cet égard alors qu'au contraire, le Transporteur a le fardeau de preuve de démontrer la prudence et l'utilité de ses investissements.*

*[37] Au surplus, considérant le contexte exceptionnel qui sévit depuis plus d'un an, en lien avec la crise sanitaire de la COVID-19 et ses impacts possibles sur la croissance de la demande du Distributeur, la Régie considère qu'il est d'autant plus pertinent de s'assurer que le Projet se justifie sur la base des données liées à la prévision de la demande du Distributeur les plus récentes disponibles.*

---

<sup>126</sup> Décision [D-2021-054](#), p. 8 et 9, par. 32 à 40.

[...]

*[39] Enfin, une telle validation s'inscrit en cohérence avec l'article 5 de la Loi qui exige que la Régie considère, dans l'exercice de ses fonctions, l'intérêt public et la protection des consommateurs ».*

[267] La Régie considère qu'il y va de l'intérêt public et de la protection des consommateurs que la prévision de la demande puisse être questionnée aux fins d'évaluer la justification du Projet, sa prudence, ainsi que son utilité lorsque cette prévision soulève des préoccupations au regard de son acuité, en raison notamment d'un contexte particulier, comme la crise sanitaire de la Pandémie qui sévit depuis plus d'un an.

[268] **Pour ces motifs, la Régie rejette les objections du Transporteur.**

## 12. OPINION DE LA RÉGIE SUR LE PROJET

[269] **La Régie autorise le Projet et demande au Transporteur de tenir compte des éléments décisionnels formulés dans les différentes sections de la présente décision.**

## 13. CONFIDENTIALITÉ

### *Schémas de liaison et schémas unifilaires*

[270] Le Transporteur demande à la Régie, en vertu de l'article 30 de la Loi, d'interdire la divulgation, la publication et la diffusion d'informations relatives aux schémas de liaison et unifilaires, sans restriction de durée, tel qu'indiqué plus amplement au tableau 9 ci-après.

### *Coûts annuels et détaillés*

[271] Le Transporteur demande à la Régie de rendre une ordonnance de traitement confidentiel, en vertu de l'article 30 de la Loi, et d'interdire la divulgation, la publication

et la diffusion des renseignements relatifs aux coûts annuels et détaillés du Projet, tel qu'indiqué plus amplement au tableau 9 ci-après, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet.

[272] Le Transporteur demande qu'une telle ordonnance soit également rendue, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet, à l'égard des renseignements relatifs au suivi des coûts réels du Projet qui seraient déposés, le cas échéant, selon les exigences de la Régie, telles que celles prévues à la section 7 de la présente décision.

### ***Renseignements relatifs à l'identification des clients industriels et des données les concernant***

[273] Le Transporteur demande à la Régie de rendre, en vertu de l'article 30 de la Loi, une ordonnance de confidentialité, sans restriction quant à sa durée, relativement à l'identification des clients industriels et des données les concernant, tel qu'indiqué plus amplement au tableau 9 ci-après.

### ***Renseignements en lien avec les taux d'inflation***

[274] Le Transporteur demande également à la Régie, en vertu de l'article 30 de la Loi, d'interdire la divulgation, la publication et la diffusion des informations confidentielles en lien avec les taux d'inflation, tel qu'indiqué plus amplement au tableau 9 ci-après.

### ***Opinion de la Régie***

[275] La Régie dresse ci-dessous la liste des informations visées par les demandes d'ordonnances de traitement confidentiel du Transporteur et réfère aux déclarations sous serment visées et à la durée demandée pour le traitement confidentiel.

TABLEAU 9  
LISTE DES PIÈCES ET INFORMATIONS FAISANT L'OBJET  
DE DEMANDES DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL

<b>Informations faisant l'objet d'une demande de traitement confidentiel</b>	<b>Déclaration sous serment</b>	<b>Durée autorisée pour le traitement confidentiel</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informations relatives aux schémas de liaison et unifilaires (Pièce B-0005 sous pli confidentiel);</li> <li>• Informations déposées sous pli confidentiel aux annexes 1 à 3 de la pièce B-0020.</li> </ul>	Pièce <a href="#">B-0002</a>	Sans restriction de durée.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informations relatives aux coûts détaillés du Projet caviardées à la pièce <a href="#">B-0008</a> et déposées sous pli confidentiel à la pièce B-0007;</li> <li>• Informations relatives aux coûts annuels du Projet déposées sous pli confidentiel à la pièce B-0009;</li> <li>• Informations relatives aux coûts du Projet caviardées à la pièce <a href="#">B-0021</a> et déposées sous pli confidentiel à la pièce B-0019;</li> <li>• Informations contenues à la question 4 et aux réponses à la question 4 caviardées à la pièce <a href="#">B-0034</a> et déposées sous pli confidentiel à la pièce B-0033;</li> <li>• Informations caviardées à la pièce <a href="#">A-0011</a> et déposées sous pli confidentiel à la pièce A-0012;</li> <li>• Informations contenues à la page 8 (ligne 4) du complément de preuve révisé du Transporteur déposées</li> </ul>	Pièce <a href="#">B-0002</a>	Jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la mise en service finale du Projet.

<p>sous pli confidentiel à la pièce B-0027 et caviardées à la pièce <a href="#">B-0032</a>.</p>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informations déposées sous pli confidentiel à la pièce B-0042 et caviardées à la pièce <a href="#">B-0043</a>;</li> <li>• Informations contenues aux réponses du Transporteur à la DDR numéro 4 de la Régie déposées sous pli confidentiel à la pièce B-0051 et caviardées à la pièce et <a href="#">B-0052</a>;</li> <li>• Informations contenues aux réponses du Transporteur à la DDR numéro 2 de l’AHQ-ARQ déposées sous pli confidentiel à la pièce B-0036 (révisée B-0040) et caviardées à la pièce <a href="#">B-0047</a> (révisée <a href="#">B-0048</a>);</li> <li>• Informations contenues à l’argumentation du Transporteur déposée à la pièce B-0055 (sous pli confidentiel) et caviardées à la pièce <a href="#">B-0056</a>;</li> <li>• Informations contenues à la réplique du Transporteur déposée à la pièce B-0060 (sous pli confidentiel) et caviardées à la pièce <a href="#">B-0061</a>;</li> <li>• Informations contenues à la pièce A-0022 (sous pli confidentiel ) et caviardées à la pièce <a href="#">A-0021</a>;</li> <li>• Informations contenues à la pièce C-AHQ-ARQ-0012 (sous pli confidentiel);</li> <li>• Informations contenues à la pièce C-AHQ-ARQ-0015 (sous pli confidentiel) et caviardées à la pièce <a href="#">C-AHQ-ARQ-0017</a>;</li> </ul>	Pièce <a href="#">B-0029</a>	20 ans

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informations contenues à la pièce C-AHQ-ARQ-0023 (sous pli confidentiel) et caviardées à la pièce <a href="#">C-AHQ-ARQ-0021</a>;</li> <li>• Informations contenues à la page 5 du complément de preuve du Transporteur déposées sous pli confidentiel à la pièce B-0017 (révisée B-0027) et caviardées à la pièce <a href="#">B-0018</a> (révisée <a href="#">B-0032</a>).</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informations contenues aux pages 7 (lignes 3 à 15) et à la page 8 (au tableau 3) du complément de preuve révisé du Transporteur déposées sous pli confidentiel à la pièce B-0027 et caviardées à la pièce <a href="#">B-0032</a>;</li> <li>• Informations contenues à la réponse du Transporteur à la question 3.4 de la DDR numéro 2 de la Régie déposées sous pli confidentiel à la pièce B-0033 et caviardées à la pièce et <a href="#">B-0034</a>.</li> </ul>	Pièce <a href="#">B-0045</a>	20 ans

[276] Après examen des motifs énoncés aux déclarations sous serment du tableau 9, la Régie juge que les motifs invoqués par le Transporteur justifient l'émission des ordonnances demandées à l'égard des informations identifiées à ce même tableau, à l'exception des motifs invoqués pour justifier la durée demandée aux pièces B-0029 et B-0045.

[277] Les motifs invoqués aux pièces B-0029 et B-0045 ne permettent pas de justifier une durée indéterminée selon les principes émis par la Cour suprême du Canada, notamment dans l'arrêt *Sierra Club*<sup>127</sup> et repris dans l'arrêt *Sherman*<sup>128</sup>.

<sup>127</sup> *Sierra Club du Canada c. Canada (ministère des Finances)*, [2002 CSC 41](#).

<sup>128</sup> *Sherman (Succession) c. Donovan*, [2021 CSC 25](#), par. 38.

[278] La Régie note que le Transporteur, à la pièce B-0029<sup>129</sup>, recherche une ordonnance de confidentialité sans restriction quant à sa durée, alors que les informations de nature confidentielle fournies à la pièce B-0017, au tableau 1<sup>130</sup>, portent sur un horizon de 15 ans.

[279] La Régie note également que le Transporteur, à la pièce B-0045<sup>131</sup>, recherche une ordonnance de confidentialité sans restriction quant à sa durée, alors que les informations de nature confidentielle fournies au tableau 3 de la pièce B-0027<sup>132</sup> sont reliées à des taux d'inflation spécifiques sur un horizon de cinq ans.

[280] De l'avis de la Régie, une durée de 20 ans est suffisante afin de couvrir les risques invoqués par les affiants aux pièces B-0029 et B-0045 et satisfait aux principes en matière de confidentialité.

**[281] En conséquence, la Régie accorde les demandes d'ordonnances de traitement confidentiel du Transporteur relatives à ces informations, pour les périodes précisées au tableau 9 ci-dessus.**

**[282] La Régie interdit la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements qui seront fournis par le Transporteur dans le cadre du suivi des coûts réels du Projet, selon les exigences énoncées à la section 7 de la présente décision, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet.**

**[283] La Régie demande au Transporteur de l'informer, par voie administrative, de la date de mise en service finale du Projet. Elle verra alors à ce qu'une version non caviardée des pièces visées par l'ordonnance de traitement confidentiel soit versée au dossier public, dans le délai prévu à la présente décision.**

**[284] Les conclusions énoncées aux paragraphes 281 à 283 de la présente décision prendront effet le trentième jour suivant la date de publication de la présente décision à moins que le Transporteur, avant cette échéance, ne formule de commentaire sur la durée qu'il jugerait suffisante à l'égard des informations confidentielles visées par les pièces B-0029 et B-0045 et que la Régie juge qu'il y ait lieu de surseoir à cette prise**

---

<sup>129</sup> Pièce [B-0029](#).

<sup>130</sup> La pièce caviardée est la pièce [B-0018](#), p. 5, tableau 1.

<sup>131</sup> Pièce [B-0045](#).

<sup>132</sup> La pièce caviardée est la pièce [B-0032](#).

**d'effet, de reconsidérer la présente décision et qu'elle dépose un avis à cet effet au présent dossier.**

#### 14. DEMANDE DE PAIEMENT DE FRAIS

[285] Selon le deuxième alinéa de l'article 36 de la Loi, la Régie « [...] *peut ordonner au transporteur d'électricité [...] de verser, tout ou partie des frais, y compris des frais d'experts, aux personnes dont elle juge la participation utile à ses délibérations* ».

[286] Le *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*<sup>133</sup> ainsi que le Guide de paiement des frais 2020<sup>134</sup> (le Guide) encadrent les demandes de paiement de frais que la Régie peut payer ou ordonner de payer, sans limiter son pouvoir discrétionnaire de juger de l'utilité de la participation des intervenants à ses délibérations et du caractère nécessaire et raisonnable des frais encourus.

[287] La Régie évalue le caractère nécessaire et raisonnable des frais réclamés, ainsi que l'utilité des interventions, en tenant compte des critères prévus aux articles 15 et 16 du Guide. Le remboursement des taxes est effectué en fonction du statut fiscal de l'intervenant.

[288] La Régie a pris connaissance de la demande de remboursement de frais de l'AHQ-ARQ ainsi que des commentaires du Transporteur.

---

<sup>133</sup> [RLRQ, c. R-6.01, r. 4.1.](#)

<sup>134</sup> [Guide de paiement des frais des intervenant 2020.](#)

[289] La Régie constate que les sommes réclamées sont conformes au Guide, sauf en ce qui a trait à la participation de l'intervenant à la séance d'information du 19 mai 2021<sup>135</sup>. Elle rappelle que le montant forfaitaire applicable, soit 400 \$, est fixe et indépendant du nombre de participants.

[290] Par ailleurs, la Régie considère, de manière générale, que l'intervention de l'AHQ-ARQ a été utile à ses délibérations.

[291] La Régie note que le total des frais réclamé par l'AHQ-ARQ est inférieur au budget de participation soumis par l'intervenant lors de sa demande d'intervention.

[292] **En conséquence, la Régie octroie à l'AHQ-ARQ, la totalité des sommes réclamées et jugées admissibles, soit 19 084,20 \$.**

**Considérant ce qui précède,**

### La Régie de l'énergie :

**AUTORISE** le Transporteur à réaliser le projet relatif à l'ajout d'une section à 735-161 kV au poste de la Chamouchouane et d'une ligne d'alimentation à 161 kV, ce dernier ne pouvant apporter, sans autorisation préalable de la Régie, quelque modification que ce soit au projet qui aurait pour effet d'en modifier de façon appréciable la nature et les coûts;

**RÉSERVE** sa décision quant à la détermination de la contribution du Distributeur en regard du Projet, tel qu'indiqué à la section 8 de la présente décision;

**AUTORISE** le Transporteur à présenter, dans son rapport annuel, le suivi des coûts réels détaillés du Projet, sous pli confidentiel, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la mise en service finale du Projet, selon le format et les modalités déterminés dans la présente décision;

**DEMANDE** au Transporteur d'informer la Régie, par voie administrative, de la date de mise en service finale du Projet;

---

<sup>135</sup> [Guide de paiement des frais des intervenants](#), art. 31.

**ACCORDE** les demandes d'ordonnances de traitement confidentiel du Transporteur pour les périodes précisées au tableau 9 de la présente décision;

**INTERDIT** la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements indiqués au tableau 9 de la présente décision qui sont visés par les demandes de traitement confidentiel, pour les durées indiquées à ce même tableau;

**FIXE** la date de prise d'effet des conclusions énoncées aux paragraphes 281 à 283 de la présente décision au trentième jour suivant la date de publication de la présente décision, à moins que le Transporteur, avant cette échéance, ne formule de commentaire sur la durée qu'il jugerait suffisante à l'égard des informations confidentielles visées par les pièces B-0029 et B-0045 et que la Régie juge qu'il y ait lieu de surseoir à cette prise d'effet, de reconsidérer la présente décision et qu'elle dépose un avis à cet effet au présent dossier.

**INTERDIT** la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements qui seront fournis par le Transporteur dans le cadre du suivi des coûts réels du Projet, selon les exigences énoncées à la section 13 de la présente décision, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet;

**DEMANDE** au Transporteur de présenter, dans son rapport annuel, conformément à l'article 75 (5°) de la Loi :

- un suivi des coûts du Projet, selon les exigences formulées à la section 7 de la présente décision,
- un suivi de l'échéancier du Projet et, le cas échéant, l'explication des écarts majeurs entre les coûts projetés et réels et des écarts d'échéance, notamment en ce qui a trait aux dates de mises en service, tel que précisé à la section 7 de la présente décision;

**OCTROIE** à l'AHQ-ARQ un montant de frais de 19 084,20 \$ pour sa participation au dossier;

**ORDONNE** au Transporteur de payer à l'AHQ-ARQ, dans un délai de 30 jours, le montant octroyé par la présente décision;

**ORDONNE** au Transporteur de se conformer à l'ensemble des autres éléments décisionnels contenus à la présente décision.

Lise Duquette,  
Régisseur