

**Version caviardée**

**Argumentation du Transporteur**



## Table des matières

1	Introduction .....	5
2	Cadre réglementaire .....	5
3	Projet du Transporteur .....	5
3.1	Objectifs .....	5
3.2	Description et justification .....	6
3.3	Solution retenue .....	7
3.4	Coûts du projet.....	7
3.5	Impact tarifaire .....	7
3.6	Impact sur la fiabilité .....	8
4	Réponse à l'Association hôtellerie Québec (« AHQ ») et l'Association restauration Québec (« ARQ ») .....	9
5	Conclusion .....	12



## 1 Introduction

1 Hydro Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») vise à obtenir  
2 l'autorisation de la Régie de l'énergie (la « Régie ») pour l'ajout d'une section à 735-161 kV  
3 au poste de la Chamouchouane et d'une ligne d'alimentation à 161 kV, ainsi que pour la  
4 réalisation de travaux connexes (ci-après le « Projet »).

5 Le coût du Projet à être autorisé dans le cadre de la présente demande s'élève à 190,2 M\$  
6 et s'inscrit dans les catégories d'investissement « croissance des besoins de la clientèle » et  
7 « maintien des actifs ». Il vise à répondre à la croissance de la demande d'électricité de la  
8 région du Lac-St-Jean, tout en tenant compte des besoins de pérennité des installations du  
9 Transporteur. La mise en service du Projet est prévue en 2023 et 2024.

## 2 Cadre réglementaire

10 Le Transporteur présente sa demande selon l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*  
11 (la « Loi ») et le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie*  
12 *de l'énergie* (le « Règlement »).

13 Selon le sous-paragraphe 1<sup>o</sup> a) du premier alinéa de l'article 1 du Règlement, le Transporteur  
14 doit obtenir une autorisation spécifique de la Régie pour acquérir et construire des immeubles  
15 ou des actifs destinés au transport d'électricité et dont le coût est de 65 millions de dollars et  
16 plus, ce qui est le cas du Projet en cause.

17 Dans ce dossier, le Transporteur a couvert tous les aspects requis par le cadre réglementaire,  
18 notamment quant aux objectifs du Projet, sa justification, sa faisabilité économique, l'impact  
19 sur la fiabilité du réseau et la qualité du service et l'impact tarifaire. La preuve à cet égard est  
20 complète et probante.

21 Le Transporteur rappelle le bien-fondé de son Projet et en souligne ci-après certains aspects.  
22 Il reprend certaines des exigences du Règlement afin de mettre en lumière sa preuve au  
23 dossier ainsi que sa valeur probante.

## 3 Projet du Transporteur

### 3.1 Objectifs<sup>1</sup>

24 À titre de rappel, les charges d'Hydro-Québec Distribution (le « Distributeur ») situées autour  
25 du Lac-St-Jean sont desservies à partir du réseau régional de transport à 161 kV du Lac-St-  
26 Jean et la majorité des charges sont situées à l'ouest du Lac-St-Jean, c'est-à-dire à l'opposé  
27 du poste source qui les alimente. Le réseau régional de transport du Lac-St-Jean est apte à  
28 desservir une charge maximale équivalente à 405 MW. La région du Lac-St-Jean connaît

---

<sup>1</sup> [B-0004](#), HQT-1, Document 1, page 8 ss.

1 depuis les dernières années une progression soutenue des charges des postes satellites ainsi  
2 que des clients industriels. Les dernières prévisions de charges du Distributeur en date de  
3 l'automne 2020 confirment cette progression des charges, la capacité limite de 405 MW est  
4 dépassée dès la pointe de l'hiver 2021-2022 et le dépassement atteindra 131 % sur un  
5 horizon de 15 ans.

6 Ce dépassement de la capacité du réseau régional de transport du Lac-St-Jean constitue  
7 l'enjeu principal pour le Transporteur<sup>2</sup>.

8 Le Projet doit être mis en œuvre afin d'assurer que le réseau de transport puisse répondre à  
9 la croissance des besoins de la clientèle du Distributeur dans cette région tout en assurant la  
10 pérennité des services auxiliaires du poste de la Chamouchouane.

### 3.2 Description et justification<sup>3</sup>

11 En bref, le Projet comprend les travaux suivants :

- 12 • Implantation d'une nouvelle source d'alimentation électrique à 161 kV au cœur de la  
13 charge du Lac-St-Jean par le raccordement du réseau de transport du Lac St Jean au  
14 poste stratégique de la Chamouchouane.
- 15 • Agrandissement du poste de la Chamouchouane et ajout d'une section de  
16 transformation à 735-161 kV ainsi que des départs de lignes à 161 kV.
- 17 • Construction d'une ligne biterne à 161 kV sur une distance de 18 km entre le poste de  
18 la Chamouchouane et le poste de Saint-Félicien. Deux départs de ligne seront ajoutés  
19 au poste de Saint-Félicien pour intégrer la nouvelle ligne au réseau actuel.
- 20 • Construction d'un bâtiment pour services auxiliaires abritant une armoire de  
21 branchement qui répondra à l'ensemble du poste Chamouchouane.

22 Le Projet a comme principal objectif de répondre à la croissance de la charge du Distributeur<sup>4</sup>  
23 au Lac-St-Jean. Les ajouts proposés permettent de raccorder le réseau régional de transport  
24 du Lac-St-Jean au poste de la Chamouchouane offrant ainsi une deuxième source  
25 d'alimentation à 161 kV de la charge. Cette deuxième source d'alimentation permet d'éliminer  
26 l'ensemble des problématiques de tension du réseau régional, d'augmenter la capacité  
27 d'alimentation et permet une diversification de l'alimentation de la région.

28 L'avant-projet réalisé par le Transporteur confirme la faisabilité du Projet.

---

<sup>2</sup> [B-0018](#), HQT-2, Document 1.1, page 5 ss.

<sup>3</sup> [B-0004](#), HQT-1, Document 1, page 9 ss.

<sup>4</sup> [B-0043](#), HQT-3, Document 1.6, page 8 ss.

### 3.3 Solution retenue

1 Le Transporteur a étudié deux solutions équivalentes d'un point de vue technique et dont la  
2 principale différence concerne leurs coûts et le Projet est techniquement plus performant<sup>5</sup>.

3 Le Transporteur soutient que la solution présentée pour autorisation, soit le Projet et sa  
4 réalisation qui consiste à raccorder le réseau régional de transport du Lac-St-Jean au poste  
5 de la Chamouchouane et alimenter ce réseau à partir du poste de Saint-Félicien, est la  
6 solution optimale ainsi que la solution la plus avantageuse du point de vue économique.

### 3.4 Coûts du projet<sup>6</sup>

7 Le coût total des divers travaux associés au Projet s'élève à s'élève à 190,2 M\$.

8 Le Transporteur souligne que la preuve prépondérante démontre que le Projet est la solution  
9 optimale au moindre coût.

10 Les rubriques de coût de Projet sont indexées suivant le taux d'inflation applicable de l'année  
11 de sa réalisation<sup>7</sup>. Conformément à la demande de la Régie, le Transporteur a fourni les  
12 informations pertinentes à l'appui des taux d'inflation utilisés.

13 Le Transporteur soutient que les coûts du Projet sont nécessaires à sa réalisation et qu'ils  
14 sont raisonnables.

15 Le coût total du Projet ne doit pas dépasser le montant autorisé par le Conseil d'administration  
16 d'Hydro-Québec de plus de 15 %, auquel cas le Transporteur doit obtenir une nouvelle  
17 autorisation de ce dernier. Le cas échéant, il s'engage à en informer la Régie en temps  
18 opportun. Le Transporteur souligne qu'il continuera de s'efforcer de contenir les coûts du  
19 Projet à l'intérieur du montant autorisé, selon le cas, par la Régie.

### 3.5 Impact tarifaire<sup>8</sup>

20 Le Projet visé par la présente demande s'inscrit dans les catégories d'investissement  
21 « croissance des besoins de la clientèle » et « maintien des actifs ». Les mises en service  
22 sont prévues pour les mois d'octobre 2023 et d'octobre 2024.

23 Les coûts attribués à la catégorie d'investissement « croissance des besoins de la clientèle »  
24 sont de l'ordre de 176,5 M\$, donnant lieu à une contribution équivalente du Distributeur<sup>9</sup>.  
25 À cet égard, le Transporteur applique les règles concernant les contributions financières

---

<sup>5</sup> [B-0004](#), HQT-1, Document 1, page 14 ss.

<sup>6</sup> [B-0004](#), HQT-1, Document 1, page 17 ss.

<sup>7</sup> [B-0032](#), HQT-2, Document 1.1, page 6 ss.

<sup>8</sup> [B-0004](#), HQT-1, Document 1, page 20 ss.

<sup>9</sup> [B-0032](#), HQT-2, Document 1.1, page 9 et [B-0043](#), HQT-3, Document 1.6, page 11 ss.

1 attendues du Distributeur suivant les dispositions des *Tarifs et conditions* au paragraphe (d)  
2 de l'article 3 de la section C de l'appendice J.

3 Le Transporteur rappelle, quant à l'application de l'allocation maximale, que ces dispositions  
4 signifient qu'aucun montant maximal n'est octroyé pour les ajouts associés aux projets  
5 réalisés en amont des postes satellites et qui ne sont pas liés spécifiquement à des clients du  
6 Distributeur raccordés directement au réseau de transport, incluant ceux requis pour  
7 l'intégration de centrales à la demande du Distributeur.

8 Le Transporteur rappelle également qu'il n'a pas appliqué l'allocation maximale dans le cadre  
9 de plusieurs projets autorisés par la Régie et dont l'objectif était similaire à celui du présent  
10 Projet, soit d'augmenter la capacité du réseau de transport en amont des postes satellites et  
11 en amont des projets ciblant spécifiquement des clients du Distributeur directement au réseau  
12 de transport, en raison de la croissance de plusieurs charges combinées majoritairement  
13 industrielles dans une région donnée.

14 Le Transporteur demande respectueusement à la Régie d'appliquer les règles relatives à  
15 l'application de l'allocation maximale dans le cadre de ce Projet selon la preuve du  
16 Transporteur.

17 L'impact sur les revenus requis à la suite de la mise en service du Projet prend en compte les  
18 coûts de ce dernier, soit les coûts associés à l'amortissement, au financement, à la taxe sur  
19 les services publics.

20 Les résultats sont présentés sur une période de 20 ans et sur une période de 50 ans, incluant  
21 une analyse de sensibilité.

22 La preuve démontre que l'impact annuel moyen du Projet sur les revenus requis est de 0,9 M\$  
23 sur une période de 20 ans et de 0,6 M\$ sur une période de 50 ans, ce qui représente un  
24 impact nul à la marge sur une période de 20 ans et sur une période de 50 ans par rapport aux  
25 revenus requis approuvés par la Régie pour l'année 2020.

### 3.6 Impact sur la fiabilité<sup>10</sup>

26 Le Projet vise à répondre aux besoins découlant de la croissance de la charge alimentée par  
27 le réseau régional de transport du Lac-St-Jean tout en considérant la pérennité des services  
28 auxiliaires du poste de la Chamouchouane.

29 Le Projet génère un impact positif sur la fiabilité et la qualité de prestation du service de  
30 transport d'électricité que le Transporteur est tenu de fournir à sa clientèle.

---

<sup>10</sup> [B-0004](#), HQT-1, Document 1, page 21 ss. et [B-0021](#), HQT-3, Document 1.2, page 14 ss.

#### 4 Réponse à l'Association hôtellerie Québec (« AHQ ») et l'Association restauration Québec (« ARQ »)

1 Le Transporteur répond ci-après au mémoire<sup>11</sup> de l'intervenant dans ce dossier.

2 De façon générale, le Transporteur réitère le contenu de sa lettre du 9 juin 2021<sup>12</sup> notamment  
3 à l'effet que la prévision de la demande du Distributeur n'est pas un objet de décision de la  
4 Régie puisque cela a été spécifiquement exclu du cadre réglementaire applicable aux projets  
5 d'investissements du Transporteur comme en l'instance et ce, selon la volonté explicite du  
6 législateur.

7 Sans préjudice à ce qui précède, le Transporteur répond spécifiquement à l'intervenant.

8 L'AHQ-ARQ à son mémoire (page 4) mentionne ce qui suit :

9 *« [...] L'AHQ-ARQ est d'avis qu'une telle situation est pour le moins préoccupante alors  
10 que ces données auraient pu permettre une mise à jour plus récente des prévisions de  
11 charge qui sont à la base même du Projet et, conséquemment, elle déplore le manque  
12 de vélocité dans les processus du Distributeur et du Transporteur pour l'intégration dans  
13 la prévision de charge des données les plus récentes et donc les plus pertinentes. [...] »*

14 En réponse, le Transporteur mentionne qu'il planifie son réseau sur la base des prévisions  
15 normalisées du Distributeur qui sont émises officiellement à l'automne de chaque année.  
16 Concernant la révision de la prévision, tel que spécifié dans sa réponse à la demande de  
17 renseignement (« DDR ») numéro 2 de l'AHQ-ARQ<sup>13</sup>, l'analyse du présent Projet a été initiée  
18 au début de l'année 2018. Depuis et à chaque automne, lors de la réception des nouvelles  
19 prévisions du Distributeur, le Transporteur évalue les besoins du Projet et a poursuivi ses  
20 activités d'avant-projet sur la base des prévisions de charges du Distributeur qui confirmaient  
21 une progression des charges année après année et une atteinte des limites du réseau de  
22 transport et ce, dès l'hiver 2021-2022. Il n'est donc pas pertinent de demander une révision  
23 des prévisions pour une plus courte échéance considérant la planification des projets qui se  
24 réalise sur plusieurs années.

25 Avec égards, les propos de l'intervenant devraient être rejetés par la Régie.

26 L'AHQ-ARQ à son mémoire (page 8) mentionne ce qui suit :

27   
28   
29 

<sup>11</sup> [C-AHQ-ARQ-0015](#), Mémoire de l'AHQ-ARQ, 16 juin 2021.

<sup>12</sup> [B-0038](#), Section 1.

<sup>13</sup> [B-0048](#), HQT-3, Document 2.3, réponse à la question 1.6.

1

2

3

4 En réponse, le Transporteur mentionne que le Distributeur l'a informé que le traitement de  
5 l'effacement des besoins provinciaux ne peut être le même que celui utilisé à l'échelle  
6 régionale. En effet, à l'échelle provinciale, le Distributeur prend en compte l'effacement relatif  
7 à l'OÉA dans ses bilans de puissance, car les appels sont généralement coïncidents à la  
8 pointe provinciale. Ce traitement est fait par le biais de la réduction à même la prévision des  
9 besoins en puissance puisque le Distributeur ne disposait pas d'analyses sur les données  
10 historiques lui permettant de redresser les besoins prévus pour ensuite traiter l'OÉA dans ses  
11 bilans comme un moyen de gestion tel la GDP Affaires.

12 Au niveau régional, la prévision du Distributeur n'inclut pas l'effacement de l'OÉA ou celui  
13 attribuable aux autres moyens de gestion. Tel que mentionné dans sa réponse<sup>14</sup> à  
14 l'intervenant, « *la quantification de l'impact d'une telle réduction à la source en matière de*  
15 *besoins de transport est un exercice délicat à réaliser* ». De plus, le Transporteur invoquait  
16 dans le même document la non-coïncidence entre la pointe d'un poste et la pointe provinciale.

17

18

19 Le Transporteur réitère qu'il doit assurer en tout temps la fiabilité de son réseau de transport  
20 pour l'ensemble des clients qui y sont raccordés et s'assurer que les quantités de charges  
21 raccordées ne dépassent pas les limitations de son réseau et ce, tout au long de l'année et  
22 sur l'horizon de planification. Malgré le fait que des travaux conjoints sont menés actuellement  
23 avec le Distributeur afin d'analyser la contribution des différents moyens de gestion de la  
24 demande dans la planification du réseau, le cas particulier du réseau de transport du  
25 Lac-St-Jean doit être considéré par la Régie.

26 À cet égard, le Transporteur souligne sa réponse à la DDR numéro 3 de la Régie<sup>15</sup>  
27 relativement au dépassement des limites du réseau dès l'hiver 2021-2022 et de la progression  
28 soutenue des prévisions de charges d'ici 15 ans. Le maintien d'une charge à l'intérieur des  
29 limitations du réseau de transport exigerait une importante réduction de charge et cette  
30 réduction devra être réalisée de façon soutenue même en dehors des périodes de pointes.  
31 La réduction requise ne pourrait être réalisée en raison des modalités des moyens de gestion  
32 de la puissance à la disponibilité du Distributeur. En effet, les clients adhérant notamment à  
33 l'option d'électricité additionnelle et soumis à des périodes prolongées de restriction de

---

<sup>14</sup> [B-0047](#), HQT-3, Document 2.3, réponse à la question 1.9.

<sup>15</sup> [B-0043](#), HQT-3, Document 1.6, réponse à la question 1.2.1.

1 consommation ont la possibilité d'augmenter au cours d'une année leur puissance de  
2 référence, ne contribuant pas ainsi à la réduction de la consommation d'électricité requise.

3 Avec égards, les propos de l'intervenant devraient être rejetés par la Régie.

4 L'AHQ-ARQ à son mémoire (page 9) mentionne ce qui suit :

5       *« Le Distributeur a d'ailleurs déjà procédé à des interruptions différenciées par région  
6 dans le cas de l'option d'électricité interruptible :*

7               *« Un seul client n'a pas été interrompu durant l'hiver 2014-2015 puisque son  
8 interruption n'était pas nécessaire pour la gestion de son sous-réseau et son  
9 interruption n'aurait pas contribué à la fiabilité du réseau principal en raison de  
10 sa localisation géographique. » (Nous soulignons) » (référence omise)*

11 En réponse, le Transporteur soutient que l'intervenant fait référence à un événement pour  
12 démontrer qu'Hydro-Québec réalise déjà une gestion régionale d'un sous-réseau avec des  
13 charges interruptibles. Or, l'intervenant ignore le fait que les interruptions étaient nécessaires  
14 non pas pour la gestion de la pointe d'un sous-réseaux, mais bien pour s'assurer du maintien  
15 de l'équilibre offre-demande à la suite d'un déclenchement majeur affectant le territoire  
16 desservi par la limite sud du réseau de transport provincial. L'arrêt du client non interrompu  
17 n'aurait pas permis de transiter plus d'énergie vers la région affectée.

18 Avec égards, les affirmations de l'intervenant devraient être rejetées par la Régie.

19 L'AHQ-ARQ à son mémoire (page 10) mentionne ce qui suit :

20       *« Enfin, l'application régionale des moyens de gestion de la puissance est une pratique  
21 utilisée depuis plus de 30 ans dans d'autres juridictions. Sans faire une analyse de  
22 balisage exhaustive, citons les exemples de rapports réalisés pour Pacific Gas &  
23 Electric en Californie (1992), la FERC américaine (2006) et BC Hydro (2014) »  
24 (références omises)*

25 En réponse, le Transporteur soutient qu'il n'a trouvé aucune référence dans les documents  
26 cités quant à l'application de moyens de gestion à l'échelle d'un sous-réseau afin de maintenir  
27 la fiabilité d'alimentation des clients comme requis en l'espèce pour le réseau  
28 du Lac-Saint-Jean. De plus, la notion de « région » cités dans les documents couvre de  
29 grandes superficies. Dans le cas du document de la FERC, il appert qu'une région réfère à  
30 plusieurs États ou provinces. Quant au document de BC Hydro, celui-ci ne considère pas le  
31 délestage de charge comme une solution permanente pour pallier un dépassement de la  
32 capacité du réseau de transport. Par ailleurs, bien qu'une application des moyens de gestion  
33 à une échelle comparable au réseau du Lac-Saint-Jean puisse exister, le Transporteur

1 rappelle que le dépassement de charge selon la preuve est considérable et correspond à  
2 131 % de la capacité du réseau, justifiant amplement la réalisation du Projet.

3 Avec égards, les affirmations de l'intervenant devraient être rejetées par la Régie.

4 L'AHQ-ARQ à son mémoire (page 11) mentionne ce qui suit :

5       *« En conclusion, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de ne pas approuver le Projet*  
6 *puisque le Transporteur n'a pas démontré le besoin* [REDACTED]

7 [REDACTED]  
8 [REDACTED]

9 Le Transporteur réitère toutes ses réponses ci-dessus et la nécessité du Projet. Il ne peut  
10 donc en aucun cas adhérer aux affirmations de l'intervenant [REDACTED]

11 [REDACTED]  
12 [REDACTED]

13 Avec égards, le Transporteur demande à la Régie de rejeter la recommandation de  
14 l'intervenant.

## 5 Conclusion

15 La demande déposée par le Transporteur est conforme à l'article 73 de la Loi, au Règlement  
16 ainsi qu'au cadre réglementaire. Le Transporteur a produit auprès de la Régie toute  
17 l'information requise, pertinente et probante.

18 Le Transporteur a démontré que le Projet est conçu et que les installations seront construites  
19 selon les pratiques usuelles adoptées par Hydro-Québec. Il réitère que la solution mise de  
20 l'avant est optimale pour fournir le service de transport attendu de la clientèle.

21 En raison de ce qui précède et du caractère probant du dossier du Transporteur, celui-ci prie  
22 la Régie d'accueillir sa demande selon ses conclusions.