

Version caviardée

Réplique du Transporteur

Table des matières

1	Introduction	5
2	Réplique	5
3	Conclusion	11

1 Introduction

1 Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») demande
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 (le « Projet »).

5 L'intervenant AHQ-ARQ a déposé son argumentation¹ dans ce dossier.

6 Le Transporteur lie contestation avec l'argumentation offerte par l'intervenant et réplique
7 spécifiquement ci-après à certains aspects qui y sont contenus.

2 Réplique

8 À son argumentation (page 2), l'intervenant mentionne :

9 *Dans ce document, l'AHQ-ARQ répond à l'argumentation du Transporteur déposée le 16 juillet 2021 (B-0055*
10 *et 0056).*

11 *Le mémoire de l'AHQ-ARQ n'a porté que sur la justification du besoin qui n'a pas été démontrée de façon*
12 *prépondérante par le Transporteur dans le présent dossier. (Références omises)*

13 En réplique, le Transporteur réitère le contenu de sa lettre du 9 juin 2021 notamment à l'effet
14 que la prévision de la demande du Distributeur n'est pas un objet de décision de la Régie
15 puisque cela a été spécifiquement exclu du cadre réglementaire applicable aux projets
16 d'investissements du Transporteur comme en l'instance et ce, selon la volonté explicite du
17 législateur. Sans préjudice à ce qui précède, le Transporteur réplique à l'intervenant.

18 Le Transporteur demeure disponible afin de répondre à toutes questions additionnelles de la
19 Régie à l'égard de ce qui précède.

20 Avec égards, les propos de l'intervenant devraient être rejetés.

21 À son argumentation (page 3), l'intervenant mentionne :

22 *« Par exemple, l'AHQ-ARQ n'est pas en accord avec l'affirmation du Transporteur selon laquelle il ne serait*
23 *pas pertinent de disposer d'une révision à jour des prévisions pour une plus courte échéance considérant la*
24 *planification des projets qui se réalise sur plusieurs années. Une telle affirmation présume qu'une prévision*
25 *à jour sur les 15 prochaines années maintiendrait une progression des charges année après année, ce qui*
26 *ne peut être vérifié si justement le Transporteur n'a pas accès à une telle prévision à jour à la suite de l'hiver*
27 *dernier.*

28 *L'AHQ-ARQ maintient sa préoccupation et le commentaire qui est reproduit ci-dessus. »*

¹ Argumentation de l'AHQ-ARQ du 20 juillet 2021.

1 En réplique, le Transporteur réitère que depuis qu'il a initié le Projet en 2018, il a évalué année
2 après année les besoins du Projet sur la base des prévisions du Distributeur révisées à
3 chaque automne. Les dernières prévisions disponibles à l'automne 2020 confirment de
4 nouveau que le niveau de charge dépassera dès l'hiver 2021-2022 la capacité du réseau de
5 transport régional, justifiant que le Projet doit être réalisé afin de répondre à la croissance de
6 la charge de la région du Lac-St-Jean. L'accès à une prévision à la suite de l'hiver dernier ne
7 peut constituer à lui seul un argument pour justifier le besoin du Projet.

8 Avec égards, les propos de l'intervenant devraient être rejetés.

9 À son argumentation (page 4), l'intervenant mentionne :

10 *Justification du besoin [...]*

11 *Premièrement, l'AHQ-ARQ est au courant qu'à l'échelle provinciale, le Distributeur prend en compte*
12 *l'effacement relatif à l'option d'électricité additionnelle (« OÉA ») dans ses bilans de puissance, car les appels*
13 *sont généralement coïncidents à la pointe provinciale et qu'un tel traitement est fait par le biais de la réduction*
14 *à même la prévision des besoins en puissance. En d'autres mots, les restrictions (ou effacements) de l'OÉA*
15 *sont retirées à l'avance de la prévision du Distributeur que celui-ci transmet au Transporteur. Ainsi, ce dernier,*
16 *ne planifiera pas d'ajouts d'équipements sur son réseau principal dans le but de transporter les charges qui,*
17 *de toute façon, sont sous le contrôle du Distributeur qui peut les effacer en pointe.*

18 *Au niveau régional, contrairement à ce qu'affirme le Transporteur dans son argumentation, la prévision du*
19 *Distributeur devrait bel et bien considérer l'effacement de l'OÉA, celui-ci devant être retiré à la source selon*
20 *ce que le Distributeur a mentionné le 5 juillet 2021 et qu'il n'a manifestement pas fait dans le présent dossier:*

21 *« Q. [34] Une question également de clarification toujours. Donc, toujours par rapport à l'OEA. C'est aussi*
22 *vrai de dire, dans le fond, ce que vous venez de mentionner, là, que dans la prévision de la demande*
23 *fournie au Transporteur par poste ou encore pour les clients industriels rattachés au réseau de transport,*
24 *là, c'est la façon de fonctionner que vous utilisez également?*

25 *R. En effet. La seule chose, c'est sûr que quand on tombe dans des prévisions géographiques, là, faut*
26 *faire attention entre la pointe du poste et la pointe du réseau principal, là. Fait qu'il y a quand même une*
27 *vigilance à regarder, là, à ce niveau-là, mais oui, le principe même, là, de la prévision, comme quoi qu'on*
28 *inclut l'effacement de la même façon est vrai, là. » (Nous soulignons)*

29 En réplique, le Transporteur mentionne tout d'abord qu'il est en désaccord avec le procédé
30 employé par l'intervenant dans son argumentation. Le Transporteur réprovoce cette façon de
31 citer en argumentation des extraits de témoignages provenant d'autres dossiers de la Régie
32 et ce, afin d'en inférer une déclaration valable en l'instance. Ces extraits de témoignages n'ont
33 pas été valablement versés au présent dossier en conformité avec les règles procédurales
34 applicables. Le Transporteur, qui n'est pas à ce stade de la procédure en mesure de replacer
35 ces extraits dans leur contexte global avec les nuances appropriées, demande à la Régie de

1 ne pas les considérer dans son délibéré à venir. Sans préjudice à ce qui précède, le
2 Transporteur réplique sommairement à l'intervenant.

3 Concernant le cas particulier du sous-réseau du Lac-Saint-Jean, la prévision régionale n'inclut
4 pas l'effacement de l'OÉA notamment en raison du risque de non-coïncidence de la pointe
5 des postes régionaux avec la pointe provinciale, et de l'importance de dépassement de la
6 capacité du réseau prévu dans la région.

7 Le Transporteur réitère qu'il doit assurer en tout temps la fiabilité de son réseau de transport
8 pour l'ensemble des clients qui y sont raccordés et s'assurer que les quantités de charges
9 raccordées ne dépassent pas les limitations de son réseau et ce, tout au long de l'année et
10 sur l'horizon de planification.

11 Avec égards, les propos de l'intervenant devraient être rejetés.

12 À son argumentation (page 5), l'intervenant mentionne :

13 *« Deuxièmement, l'AHQ-ARQ constate que les travaux conjoints menés actuellement avec le Distributeur*
14 *afin d'analyser la contribution des différents moyens de gestion de la demande dans la planification des*
15 *réseaux sont toujours en cours après une longue période de 14 mois et que le Distributeur n'en voit pas la*
16 *date d'échéance selon ce qu'il a mentionné à la Régie le 5 juillet 2021 . L'AHQ-ARQ est d'avis que la clientèle*
17 *du Distributeur ne devrait pas assumer des investissements comme celui du Transporteur dans le présent*
18 *dossier qui devraient, par ailleurs, être justifiés par des travaux communs qui n'ont pas d'échéance. L'AHQ-*
19 *ARQ soumet respectueusement que le Projet ne devrait pas être approuvé tant que les conclusions des*
20 *travaux communs dont il est question ci-dessus ne seront pas communiquées à la Régie. »*

21 En réplique, le Transporteur mentionne qu'il est inapproprié de mettre en opposition le Projet
22 qui trouve appui sur la prévision de croissance de la demande afin de desservir adéquatement
23 la clientèle en cause dans un horizon très rapproché avec les travaux du groupe de travail
24 dont les résultats ne sont pas encore connus.

25 Le Transporteur et le Distributeur réitèrent que la quantification de la contribution des moyens
26 de gestion est un exercice fondamental et complexe requérant des efforts importants. Ils
27 rappellent la problématique de non-coïncidence entre la pointe d'un poste et la pointe
28 provinciale. Contrairement à ce que propose l'AHQ-ARQ, il est erroné de prétendre qu'on
29 puisse simplement retirer les moyens de gestion de la prévision des besoins en puissance
30 d'un poste pour juger de la pertinence d'un projet. Le Transporteur et le Distributeur
31 soumettent que l'évaluation de la contribution des moyens de gestion, incluant une application
32 régionale, doit plutôt résulter d'une analyse quantitative exhaustive.

33 La proposition de l'AHQ-ARQ de réduire d'office la prévision de la demande par postes de la
34 contribution des moyens de GDP, sans même attendre les conclusions des analyses en cours
35 par les experts du Distributeur et du Transporteur, est téméraire. À ce stade, le Transporteur

1 doit donner suite aux demandes de la clientèle qui sont à l'origine du Projet et ne peut appuyer
2 le développement de son réseau dans la perspective éventuelle que les mesures de gestion
3 de la demande en puissance auraient l'effet escompté sur les besoins des sous-réseaux,
4 compte tenu des conséquences importantes en fiabilité de l'alimentation si cet effet ne
5 s'avérait pas.

6 De plus, le Transporteur souligne à nouveau que le niveau de charge dépassera déjà dès
7 l'hiver 2021-2022 la capacité du réseau régional. Compte tenu des délais de réalisation, le
8 Projet ne sera mis en service que 2 ans après l'atteinte de la limite du réseau de transport.
9 Pour ces raisons, le Projet doit être réalisé selon le calendrier de réalisation des travaux, tel
10 que soumis au dossier.

11 Avec égards, les propos de l'intervenant devraient être rejetés.

12 À son argumentation (page 5), l'intervenant mentionne :

13 *« Troisièmement, l'AHQ-ARQ est en désaccord avec le Transporteur lorsque celui-ci affirme que le réseau*
14 *de transport du Lac Saint-Jean devrait être traité comme un cas particulier sous prétexte que le maintien*
15 *d'une charge à l'intérieur des limitations du réseau de transport exigerait une importante réduction de charge*
16 *et cette réduction devra être réalisée de façon soutenue même en dehors des périodes de pointes. Rien dans*
17 *la preuve du Transporteur ne supporte cette affirmation. Au contraire, lorsque questionné par l'AHQ-ARQ sur*
18 *le nombre d'heures prévu où l'abaissement des charges des serres maraîchères serait requis pour les hivers*
19 *2021-2022 et 2022-2023, le Transporteur a répondu qu'il ne possédait pas une telle information. On pourrait*
20 *imaginer que le commentaire non démontré du Transporteur sur une « importante réduction de charge »*
21 *pourrait survenir vers la fin de la décennie dans un cas hautement hypothétique et prématuré où toutes les*
22 *additions de charge prévues par le Distributeur se concrétiseraient tel que prévu, ce qui est loin d'être sûr.*
23 *De toute façon, si de telles prévisions du Distributeur s'avéraient exactes, le Transporteur n'aurait pas à*
24 *hausser dès maintenant la capacité de son réseau régional tel qu'il le propose. »*

25 En réplique, le Transporteur répond que le Projet a comme objectif principal de répondre à la
26 croissance de la demande d'électricité de la région du Lac-St-Jean. À ce titre, le Transporteur
27 se base sur la prévision du Distributeur pour justifier les besoins du Projet, comme il l'a fait
28 pour les projets antérieurs conformément au cadre réglementaire en vigueur.

29 Le Projet vise ainsi à répondre à la croissance des charges des postes satellites et des clients
30 industriels dans le secteur ouest du Lac-St-Jean. Ces charges, loin d'être « *un cas hautement*
31 *hypothétique* » sont détaillées et expliquées au dossier. Certaines augmentations de charges
32 sont notamment liées à l'ajout [REDACTED]
33 [REDACTED], de sorte que les limitations du réseau régional de transport sont
34 atteintes dès l'hiver 2021-2022, justifiant le Projet du Transporteur tel qu'il le propose.

35 Avec égards, les propos de l'intervenant devraient être rejetés.

1 À son argumentation (page 6), l'intervenant mentionne :

2 « L'AHQ-ARQ tient à préciser qu'elle a fourni cet exemple pour démontrer qu'il était tout à fait possible, peu
3 importe la raison, d'appliquer des moyens d'effacement de charge dans certaines régions données et de ne
4 pas le faire dans d'autres régions. Une telle possibilité appuie la recommandation du mémoire de l'AHQ-ARQ
5 de généraliser une telle pratique comme l'a d'ailleurs évoqué le Distributeur récemment.

6 Puisque le commentaire du Transporteur n'ajoute aucune information qui vient infirmer la conclusion n.o. 3 de
7 l'AHQ-ARQ qui précède, celle-ci est maintenue. (Références omises) »

8 En réplique, le Transporteur réitère son argumentation sur le fait que les interruptions citées
9 dans l'exemple fourni par l'intervenant ne peuvent être comparées à la gestion de la charge
10 d'un sous-réseau de transport. L'AHQ-ARQ utilise un événement ponctuel en situation
11 d'urgence qui n'a rien à voir avec l'application régionale des moyens de gestion pour en juger
12 de sa faisabilité et de son opérationnalisation. Le Transporteur rappelle que cet élément fait
13 partie des travaux qu'il effectue de concert avec le Distributeur.

14 Avec égards, les propos de l'intervenant devraient être rejetés.

15 À son argumentation (pages 7 et 8), l'intervenant mentionne :

16 *Justification du besoin [...]*

17 « Dans le cas de la référence de Pacific Gas & Electric, sans reprendre le document en entier, il suffit de citer
18 le passage suivant de l'introduction pour constater que ce qui a été fait sur un sous-ensemble géographique
19 du réseau correspond tout à fait au cas qui est sous étude dans le présent dossier :

20 « This paper describes a utility DSM strategy, built on intensive campaigns with limited geographical
21 coverage, rather than conventional DSM programs with broad coverage but modest impact. The rationale
22 for such a strategy is that some geographical areas within a utility's service territory are more expensive to
23 serve than others. This means that DSM programs in some areas have higher avoided costs and therefore
24 higher cost-effectiveness thresholds compared to other areas, and compared to the system average.
25 Although utility DSM has been implemented mostly in North America, and the examples given in this paper
26 are from US utilities, the methods we use and the implications of our results can be applied more generally,
27 in particular to utility systems introducing deregulation and competition. » (Nous soulignons)

28 Pour ce qui est du document de la FERC américaine, l'essence même du document est de démontrer que la
29 gestion de la consommation peut permettre d'éviter des investissements en transport sans discrimination sur
30 la grosseur des régions, des réseaux ou des sous-réseaux. Des exemples peuvent être notés chez Bonneville
31 Power Administration (pages 21 et 42). Le document reconnaît même (page 4), tout comme on peut le
32 constater dans le présent dossier, l'inadéquation entre les messages véhiculés par certains et la réalité de la
33 planification des investissements en transport :

1 « Conversely, some institutions specifically state that they always evaluate demand response alternatives
2 for transmission enhancements but demand response solutions do not show up in their transmission
3 expansion plans. » (Nous soulignons)

4 Dans le cas de BC Hydro, le passage suivant à la page 21 démontre que, contrairement à ce que le
5 Transporteur indique ci-dessus, les solutions de gestion de la demande (« non-wires » peuvent tout autant
6 s'appliquer sur le long terme comme solution permanente que pour retarder des investissements :

7 « Non-wires solutions include new generation, generation re-dispatch, load management, and other options
8 that typically involve customers modifying their demand or use of the transmission network. Non-wires
9 solutions may provide a long term solution, or possibly just a short term bridging solution until long term
10 system reinforcement can be implemented. » (Nous soulignons)

11 Enfin, le dépassement de la charge de 131 % mentionné par le Transporteur dans sa plaidoirie, ne
12 s'appliquerait, sans qu'il ne le mentionne, qu'en 2033-2034, le rendant peu probable et prématuré comme
13 expliqué plus haut. Par exemple, en 2025-2026, le dépassement de la charge avant effacement ne serait que
14 de 110 % et ce, à la condition que les clients industriels augmentent leur consommation de façon significative,
15 ce qui n'est pas garanti pour l'instant.

16 Pour l'ensemble de ces raisons, l'AHQ-ARQ demande à la Régie de ne pas retenir le commentaire précédent
17 du Transporteur. (Références omises) »

18 En réplique, le Transporteur souhaite tout d'abord mettre en garde tous les participants à
19 l'audience quant à l'usage d'extraits provenant de sources diverses et ce, afin d'en inférer des
20 postulats qui soient applicables en l'instance. Le Transporteur rappelle que les propos
21 provenant de sources externes sont arrimés aux cadres réglementaires, aux options ou
22 modalités tarifaires diverses et aux réalités opérationnelles des réseaux desquels ils
23 découlent. Il est donc, avec égards, inapproprié pour un tribunal administratif tel la Régie
24 d'accueillir de tels propos de sources externes, sans les nuances nécessaires, qui ne font tout
25 simplement pas le poids lorsque confronté à la croissance de la demande démontrée de la
26 clientèle du réseau du Lac-St-Jean.

27 Le Transporteur comprend les définitions et concepts de l'application des moyens de gestion
28 de la demande qui peuvent reporter ou éviter des investissements, comme indiqués dans les
29 références. Toutefois, la preuve en cette instance est claire à l'effet que les besoins de la
30 clientèle doivent être comblés à très court terme et que le réseau actuel ne dispose pas de la
31 capacité afin de rencontrer ces besoins avec le niveau de continuité et de fiabilité de service
32 attendu par la clientèle. Au-delà des diverses options tarifaires, disponibles ou non,
33 applicables ou non, le Transporteur maintient que le Projet est requis pour répondre aux
34 besoins de la clientèle.

35 Avec égards, les propos de l'intervenant devraient être rejetés.

3 Conclusion

- 1 Le Transporteur soutient que sa demande est complète et que la preuve offerte à la Régie
- 2 est probante.
- 3 Le Transporteur prie donc la Régie d'accueillir sa demande d'autorisation du Projet selon sa
- 4 preuve, son argumentation du 16 juillet 2021, laquelle est ici réputée insérée en entier, ainsi
- 5 que sa réplique.
- 6 Le tout respectueusement soumis.