

## **Argumentation du Transporteur**



---

## Table des matières

1	Introduction .....	5
2	Cadre réglementaire .....	5
3	Projet du Transporteur .....	6
3.1	Objectifs .....	6
3.2	Description et justification .....	7
3.3	Solution retenue .....	7
3.4	Coûts du projet.....	7
3.5	Impact tarifaire .....	8
3.6	Impact sur la fiabilité .....	8
4	Complément du Transporteur suite aux questionnements de la Régie .....	9
5	Réponse aux intervenants.....	11
5.1	L'Association hôtellerie Québec (« AHQ ») et l'Association restauration Québec (« ARQ »).....	11
5.2	Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (« FCEI ») .....	17
6	Conclusion .....	20



## 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 ») afin de renforcer le réseau à 315 kV de  
3 l'Est de l'île de Montréal et de réaliser des travaux connexes (le « Projet »).

4 Le coût du Projet à être autorisé dans le cadre de la présente demande s'élève à 336,4 M\$  
5 et s'inscrit dans les catégories d'investissement « croissance des besoins de la clientèle »,  
6 « maintien et amélioration de la qualité de service » et « respect des exigences ». Il vise à  
7 répondre à la croissance de la demande d'électricité et à améliorer la fiabilité d'alimentation  
8 des clients dans l'Est de l'île de Montréal tout en assurant la conformité des équipements aux  
9 exigences en vigueur.

## 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 À sa décision procédurale D-2022-011, la présente formation mentionne :

18 *[48] La Régie permet que les prévisions de la demande du Distributeur soient examinées au présent*  
19 *dossier parce qu'elle estime qu'elles sont requises en vertu de l'article 73 al. 2 (2<sup>o</sup>) et non de l'article*  
20 *73 al. 2 (1<sup>o</sup>) de la Loi. Elle expose ci-après son raisonnement. Dans l'éventualité où le Transporteur*  
21 *estime devoir faire valoir des éléments à l'égard de cette interprétation, la Régie entendra les*  
22 *participants au dossier à cet égard. [...]*

23 *[57] La Régie réitère qu'elle est préoccupée par les propos du Transporteur lorsqu'il mentionne*  
24 *utiliser la prévision de la demande du Distributeur, tout en affirmant qu'il n'a pas à la remettre en*  
25 *question et que, selon lui, il en va de même pour la Régie. [...]*

26 *[59] De plus, la Régie ne peut retenir la thèse du Transporteur en vertu de laquelle elle ne peut*  
27 *examiner l'utilité du Projet, tel que prescrit par le Règlement, ou que cet examen doit se fonder*  
28 *exclusivement sur la foi de la prévision du Distributeur. Cette thèse aurait pour effet d'absoudre le*  
29 *Transporteur de toute preuve à cet égard alors, qu'au contraire, il a le fardeau de démontrer la*  
30 *prudence et l'utilité de ses investissements.*

31 Le Transporteur, avec les réserves appropriées dans les limites prévues par l'article 17 du  
32 *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie* et l'*Avis aux personnes intéressées*

1 (pièce A-0003), a commenté les demandes d'interventions déposées au présent dossier. Le  
2 Transporteur a présenté ses commentaires et ses objections aux demandes d'intervention  
3 reçues dans un vocabulaire respectueux de toutes les parties prenantes et en prenant appui  
4 sur la Loi, le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie*  
5 *de l'énergie*, le *Guide de dépôt pour Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité*  
6 ainsi que les très nombreux précédents de la Régie qui ont contribué à fonder sa juridiction à  
7 l'égard de demandes soumises selon l'article 73 de la Loi et ce, depuis plus de vingt (20) ans.  
8 Avec égards, aucun reproche ne peut être adressé au Transporteur d'avoir émis ses  
9 commentaires, ses objections et ses réserves comme ce fut le cas en cette instance.

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

14 Le Transporteur rappelle ci-après le bien-fondé de son Projet et en souligne ci-après  
15 certains aspects. Il reprend certaines des exigences du Règlement afin de mettre en lumière  
16 le caractère probant de sa preuve au dossier.

### 3 Projet du Transporteur

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

17 Les postes à 735-315 kV de Duvernay et du Bout-de-l'Île sont des postes stratégiques du  
18 réseau de transport.

19 Le poste de Duvernay, qui dessert le tiers des clients de l'île de Montréal, verra sa capacité  
20 de transformation dépassée sous peu. Ce dépassement de la capacité constitue un enjeu  
21 pour le Transporteur.

22 De plus, la conversion des postes situés dans l'Est de l'île de Montréal vers le réseau à  
23 315 kV, jumelée à l'augmentation de la demande d'électricité dans les zones qu'ils  
24 desservent, requiert de réaménager le réseau de transport à 315 kV de l'Est de l'île de  
25 Montréal afin de répartir convenablement la charge et ainsi garantir la fiabilité d'alimentation  
26 de la clientèle.

27 Le Projet doit être mise en œuvre afin d'assurer que le réseau de transport puisse répondre  
28 à la croissance des besoins de la clientèle du Distributeur dans cette zone tout en améliorant  
29 la fiabilité d'alimentation du réseau de transport à 315 kV de l'Est de l'île de Montréal.

---

<sup>1</sup> [B-0039](#), HQT-1, Document 1, page 11 ss.et [B-0028](#), HQT-3, Document 2, pages 9 et 10.

### 3.2 Description et justification<sup>2</sup>

1 En bref, le Projet comprend les travaux suivants :

- 2 • Ajout d'un transformateur à 735-315 kV au poste du Bout-de-l'Île.
- 3 • Construction d'une nouvelle ligne biterne à 315 kV d'environ 11 km entre le poste du
- 4 Bout-de-l'Île et le point de dérivation de la ligne 3017-3050 vers le poste Bélanger.
- 5 • Construction d'un poste de sectionnement à 315 kV aux croisements des lignes
- 6 3017-3050 et 3070-3071 et de la nouvelle ligne biterne à 315 kV.
- 7 • Travaux de mise en conformité, connexes et de télécommunications.

8 Le Projet a pour objectifs de répondre à la croissance de la demande d'électricité alimentée  
9 par le poste de Duvernay et d'améliorer la fiabilité d'alimentation du réseau à 315 kV dans  
10 l'Est de l'île de Montréal, ainsi qu'à réaliser des travaux connexes et à assurer la mise en  
11 conformité des systèmes de protection des postes aux exigences en vigueur. L'addition d'un  
12 troisième transformateur à 735-315 kV au poste du Bout de l'Île et la construction d'une  
13 nouvelle ligne à 315 kV et d'un poste de sectionnement à 315 kV sont nécessaires afin de  
14 répondre à ces objectifs.

15 Les avant-projets réalisés par le Transporteur confirment la faisabilité du Projet.

### 3.3 Solution retenue

16 Le Transporteur a étudié deux solutions comparables d'un point de vue technique et dont les  
17 principales différences concernent les coûts et la performance<sup>3</sup>.

18 Le Transporteur soutient que la solution présentée pour autorisation, soit le Projet est la  
19 solution optimale représentant moins d'enjeux techniques et environnementaux ainsi que la  
20 solution la plus avantageuse du point de vue économique.

### 3.4 Coûts du projet<sup>4</sup>

21 Le coût total des divers travaux associés au Projet s'élève à 336,4 M\$.

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

24 Les rubriques de coût de Projet sont indexées suivant le taux d'inflation applicable l'année de  
25 sa réalisation.

---

<sup>2</sup> [B-0039](#), HQT-1, Document 1, page 12 ss.

<sup>3</sup> [B-0039](#), HQT-1, Document 1, page 17 ss.

<sup>4</sup> [B-0039](#), HQT-1, Document 1, page 20 ss.

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

3 De plus, ces coûts sont associés aux diverses catégories d'investissement et ont été  
4 déterminés selon une méthode reconnue et éprouvée<sup>5</sup>.

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

### 3.5 Impact tarifaire<sup>6</sup>

10 Le Projet visé par la présente demande s'inscrit dans les catégories d'investissement  
11 « croissance des besoins de la clientèle », « maintien et amélioration de la qualité du service »  
12 et « respect des exigences ». Les mises en service sont prévues pour les mois de novembre  
13 2024 et juillet 2025.

14 Les coûts attribués à la catégorie d'investissement « croissance des besoins de la clientèle »  
15 sont de l'ordre de 206,3 M\$, donnant lieu à une contribution équivalente du Distributeur.

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

19 Les résultats sont présentés sur une période de 20 ans et sur une période de 50 ans, incluant  
20 une analyse de sensibilité (annexe 6).

21 La preuve démontre que le Projet représente un faible impact à la marge de 0,3 % sur une  
22 période de 20 ans et de 0,2 % sur une période de 50 ans par rapport aux revenus requis  
23 approuvés par la Régie pour l'année 2020.

### 3.6 Impact sur la fiabilité<sup>7</sup>

24 Le Projet vise à répondre aux besoins découlant de la croissance de la charge alimentée par  
25 le poste Duvernay. Il permet également d'avoir des répercussions positives sur la fiabilité du  
26 réseau de transport et la continuité de service aux clients en raison des ajouts suivants :

- 27 • Ajout de capacité pour pallier le dépassement de capacité prévu au poste de  
28 Duvernay;

---

<sup>5</sup> [B-0039](#), HQT-1, Document 1, page 22 ss. et [B-0026](#), HQT-3, Document 1, pages 16 à 18.

<sup>6</sup> [B-0039](#), HQT-1, Document 1, page 23 ss.

<sup>7</sup> [B-0039](#), HQT-1, Document 1, page 24 ss.



- 1       • Ajout de fiabilité et de flexibilité<sup>8</sup> au réseau limitant le nombre de postes par section de  
2       ligne ;
- 3       • Ajout d'une attache structurante à 315 kV permettant une plus grande flexibilité du  
4       réseau de transport principal ;

5 Il permet également de poursuivre la conversion du réseau à 315 kV de l'île de Montréal,  
6 facilite et optimise la réalisation des travaux de pérennité des installations de la zone visée et  
7 règle la problématique éventuelle de capacité de la ligne 3017-3050.

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

#### 4 Complément du Transporteur suite aux questionnements de la Régie

10 La Régie a questionné<sup>9</sup> le Transporteur, entre autres, sur la prévision de la demande et de la  
11 capacité de transformation des postes.

12 Dans ses réponses, le Transporteur a précisé qu'il utilise pour la planification du réseau les  
13 prévisions des pointes coïncidentes ou des pointes propres normalisées pour les postes  
14 satellites ainsi que les prévisions des charges des clients raccordés directement au réseau  
15 de transport, qu'il reçoit du Distributeur. Les prévisions des postes satellites sont centrées et  
16 peuvent être dépassées en raison des risques économique et climatiques. Pour ces raisons,  
17 le Transporteur dimensionne la capacité des postes sources et stratégiques en agrégant la  
18 prévision des postes satellites, en considérant notamment la configuration normale du réseau  
19 et en tenant compte des pertes de transport ainsi que des contributions inter-réseaux et de la  
20 production locale, le cas échéant. Cette méthodologie est adéquate pour un sous-réseau  
21 comme l'Est de l'île de Montréal mais ne peut être appliquée pour réaliser une étude à  
22 l'échelle provinciale.

23 Le Distributeur a également confirmé que la croissance de la demande au poste Duvernay  
24 découle de la croissance naturelle qui inclut notamment les efforts de décarbonation de  
25 l'économie québécoise tel que mis en œuvre par le *Plan pour une économie verte 2030* et le  
26 *Plan de mise en œuvre 2021-2026 du Plan pour une économie verte 2030*.

27 Ainsi, le Transporteur considère que la prévision de la demande utilisée pour le poste de  
28 Duvernay est pertinente et probante.

29 Concernant la capacité de transformation des postes, les réponses fournies par le  
30 Transporteur précisent la méthodologie utilisée pour déterminer la capacité de transformation

---

<sup>8</sup> [B-0026](#), HQT-3, Document 1, pages 7 à 9 et [B-0029](#), HQT-3, Document 3, page 3.

<sup>9</sup> [B-0048](#), HQT-3, Document 1.3, questions de la série 1, pages 5 à 12.

1 des postes stratégiques en planification, qui tient compte des facteurs de surcharge et de  
2 l'impédance des transformateurs. Les méthodes utilisées par le Transporteur sont conformes  
3 aux pratiques de planification des postes stratégiques et aux normes internationales  
4 applicables aux transformateurs de haute puissance.

5 En somme, le Transporteur a adéquatement évalué le dépassement de capacité au poste de  
6 Duvernay justifiant l'objectif de pallier ce dépassement de capacité dans le cadre du Projet.

7 La Régie a également questionné<sup>10</sup> le Transporteur sur l'identification des composantes du  
8 Projet liées au dépassement de capacité pour fins de la catégorisation des coûts.

9 Le Transporteur souligne que les composantes « ligne à 315 kV et ajout de transformateur à  
10 735-315 kV au poste du Bout-de-l'Île » visent les objectifs de pallier le dépassement de  
11 capacité au poste Duvernay et d'améliorer la fiabilité du réseau. Ces objectifs « intégrés »  
12 justifient l'utilisation de la méthode séquentielle pour déterminer la part des coûts de ces  
13 composantes devant être attribuée à chacune des catégories d'investissement concernées,  
14 soit « Croissance des besoins de la clientèle » et « Maintien et amélioration de la qualité du  
15 service ».

16 Avec égards, le Transporteur a démontré que la catégorisation des coûts du Projet est  
17 conforme à l'article 12B des *Tarifs et conditions*<sup>11</sup>.

18 La Régie interroge<sup>12</sup> le Transporteur sur la possibilité de partition du Projet en sous-projets  
19 indépendants ainsi que leur faisabilité et leurs impacts relativement au dépassement de  
20 capacité du poste Duvernay. Pour chacun des scénarios évoqués, le Transporteur a fait la  
21 démonstration que la solution n'est techniquement pas acceptable ou ne répond pas aux  
22 objectifs recherchés dans le cadre du Projet.

23 Avec égard, le Transporteur a démontré que le Projet est la solution technico-économique la  
24 plus optimale permettant de pallier le dépassement de la capacité du poste de Duvernay tout  
25 en améliorant la fiabilité d'alimentation du réseau de l'Est de l'île de Montréal.

26 Finalement, la Régie questionne le Transporteur sur l'étalement dans le temps de la  
27 reconnaissance du Projet et la création d'un compte d'écart et de report. Le Transporteur a  
28 répondu à cette question de la Régie (HQT-3, Document 1.3, réponse 3.1). Il en conclut avec  
29 égards, qu'il ne juge pas requis ni approprié de créer un CÉR tel qu'exprimé par la Régie.

---

<sup>10</sup> [B-0048](#), HQT-3, Document 1.3, questions de la série 2.1, pages 14 à 16.

<sup>11</sup> Paragraphes 2 et 3 de l'article 12B des *Tarifs et conditions*. Voir aussi clarification de l'application de la méthodologie de répartition entre les différentes catégories d'investissement ainsi que les critères utilisés lors des projets à objectifs multiples dans le dossier R-4167-2021, HQT-6, Document 1, section 5 (étapes 1 et 2) et annexe 4.

<sup>12</sup> [B-0048](#), HQT-3, Document 1.3, questions des séries 2.2, 2.3 et 3, pages 16 à 23.

1 En conclusion, le Transporteur a offert des réponses probantes en faveur de l'autorisation du  
2 Projet en cause selon sa demande.

## 5 Réponse aux intervenants

3 Le Transporteur répond ci-après aux mémoires des intervenants dans ce dossier.

### 5.1 L'Association hôtellerie Québec (« AHQ ») et l'Association restauration Québec (« ARQ »)

4 L'intervenant dans son mémoire<sup>13</sup> mentionne :

5 « Les informations fournies par le Distributeur [...] »

6 *Force est de constater que les informations fournies pas le Distributeur au Transporteur en vertu*  
7 *de l'article 37.1 (i) des Tarifs et Conditions des services de Transport d'Hydro-Québec sur les*  
8 *prévisions de la charge des postes faisant partie du périmètre du présent dossier sont*  
9 *incomplètes.*

10 *En effet, il ne fournit qu'une seule prévision de la charge et non, tel qu'exigé à l'alinéa (i), la*  
11 *prévision sur dix (10) ans de la charge à la pointe coïncidente et non coïncidente. » (Page 9)*

12 « La non-coïncidence de la demande de pointe des postes satellites [...] »

13 *Par conséquent, selon ce même principe, la ligne intitulée « Duvernay, 735-315 kV » du tableau*  
14 *R7.1 plus haut, laquelle constitue la somme des pointes non coïncidentes de la demande de*  
15 *chacune des installations qui apparaissent au-dessus de cette ligne, est surestimée. En effet,*  
16 *cette ligne constitue la somme des maximums de la demande de chaque poste à des moments*  
17 *différents alors qu'elle devrait plutôt représenter le maximum de la somme des demandes de*  
18 *chaque poste à un instant commun.*

19 *L'AHQ-ARQ est donc d'avis, considérant la non-coïncidence de la demande de pointe des*  
20 *postes satellites, que la prévision de la demande au poste Duvernay 735-315 kV utilisée par le*  
21 *Transporteur est surestimée. La même remarque s'applique aussi au poste Bout-de-l'île. »*  
22 *(Page 10)*

23 « La méthode de calcul du Transporteur de la prévision des postes stratégiques et des postes  
24 sources [...] »

25 *L'AHQ-ARQ est donc d'avis que la description de la méthode de calcul du Transporteur de la*  
26 *prévision des postes stratégiques et des postes sources qu'il a utilisée est incomplète et que*  
27 *celle-ci pourrait « notamment » être différente de celle fournie par le Distributeur. » (Page 10)*

---

<sup>13</sup> [C-AHQ-ARQ-0012](#), Mémoire de l'AHQ-ARQ, 10 mars 2022.

1 Le Transporteur soumet qu'il reçoit du Distributeur les informations nécessaires à la  
2 planification de réseau. Plus précisément, le Transporteur mentionne que, comme expliqué  
3 en réponse aux questions 1.1.1 et 1.2 et 1.3.1 de la DDR numéro 3 de la Régie<sup>14</sup>, le  
4 Distributeur fournit annuellement au Transporteur la prévision de pointe coïncidente ou de  
5 pointe propre normalisée des postes satellites ainsi que la prévision de charges des clients  
6 raccordés directement au réseau de transport, conformément à l'article 37.1 (i) des Tarifs et  
7 Conditions. Quant à la prévision de pointe non coïncidente des postes satellites, celle-ci n'est  
8 pas utilisée par le Transporteur aux fins de la planification du réseau.

9 Concernant les prévisions de charges aux postes stratégiques et aux postes sources, le  
10 Transporteur souligne qu'il établit ces prévisions sur la base des informations reçues du  
11 Distributeur. Ces prévisions doivent notamment prendre en considération la configuration  
12 normale du réseau qui inclut les pertes de transport ainsi que les contributions inter-réseaux  
13 et la production locale, le cas échéant.

14 Considérant que la prévision de charge des postes satellites reçue du Distributeur est centrée,  
15 c'est-à-dire que la demande réelle pourrait dépasser la prévision de charges en raison de  
16 risques économiques et climatiques, le Transporteur dimensionne la capacité des postes  
17 sources et stratégiques en agrégeant les prévisions de charge des postes satellites et les  
18 prévisions de charge des clients du Distributeur raccordées sur le réseau de transport. Cette  
19 méthodologie est applicable dans le contexte d'un sous réseau en raison de la proximité  
20 géographique des postes satellites, comme l'Est de l'île de Montréal, mais ne peut être  
21 appliquée pour réaliser une étude à l'échelle provinciale.

22 Avec égards, les propos de l'intervenant devraient être écartés.

23 L'intervenant dans son mémoire<sup>15</sup> mentionne :

24 *« La validité de la prévision utilisée par le Transporteur [...]*

25 *L'AHQ-ARQ comprend que la prévision de la demande fournie par le Distributeur et utilisée par*  
26 *le Transporteur présume que toutes les nouvelles charges, de l'ordre de plus d'une centaine,*  
27 *plus tous les grands chantiers mentionnés, de même que toutes les charges industrielles à haute*  
28 *tension se concrétiseront tel que prévu, sans exception. L'AHQ-ARQ est d'avis qu'une telle*  
29 *hypothèse est hautement optimiste d'autant plus que très peu d'informations sont fournies afin*  
30 *de permettre d'apprécier la validité de la prévision; en particulier, aucun détail n'est fourni pour*  
31 *expliquer les transferts dont il est question au tableau R1.9, contrairement à ce qui a déjà été*  
32 *fait dans le passé. [...]*

---

<sup>14</sup> [B-0048](#), HQT-3, Document 1.3.

<sup>15</sup> [C-AHQ-ARQ-0012](#), Mémoire de l'AHQ-ARQ, 10 mars 2022.

1            *Par conséquent, étant donné le grand nombre de conditions incertaines qui doivent se réaliser*  
2            *pour que la prévision du Distributeur se concrétise et le manque d'informations fournies par le*  
3            *Transporteur sur ces conditions, l'AHQ-ARQ est d'avis que la prévision de demande utilisée est*  
4            *hautement optimiste et non valide pour justifier le Projet. » (Page 14)*

5            En réponse et comme expliqué à la réponse à la question 1.1.1 de la DDR numéro 3 de la  
6            Régie, le Distributeur rappelle que la croissance de la demande résulte de l'impact combiné  
7            de la croissance naturelle incluant les efforts de décarbonation, des charges ponctuelles à  
8            fort potentiel de réalisation et des transferts de charges entre les postes. Par ailleurs, il réitère  
9            qu'il ne retient qu'une fraction des projets d'ajout de charges qui lui sont soumis à la suite  
10           d'une analyse interne faite en collaboration avec les spécialistes des secteurs concernés, les  
11           délégués commerciaux et les planificateurs du Distributeur. Le tout est fait en s'assurant que  
12           ces charges ne soient pas déjà couvertes par la croissance naturelle de la demande. De  
13           surcroît, le Distributeur rappelle que les charges ponctuelles considérées dans la prévision  
14           sont réparties entre plusieurs postes satellites couvrant une importante superficie.

15           Le Distributeur souligne que les croissances annuelles moyennes des charges de l'Est de  
16           Montréal sur un horizon de 5 ans et de 10 ans sont comparables à celles pour l'ensemble des  
17           postes satellites et à celles pour la charge provinciale. Le Distributeur est d'avis que la  
18           croissance prévue pour l'Est de l'île de Montréal ne revêt pas un caractère exceptionnel.

19           Avec égards, les propos de l'intervenant devraient être écartés.

20           L'intervenant dans son mémoire<sup>16</sup> mentionne :

21            *« 2.2. La capacité de transformation [...]*

22            *L'AHQ-ARQ comprend de ces extraits que le Transporteur a appliqué des mécaniques*  
23            *différentes pour calculer la CLT des postes entre le présent dossier et le document État de la*  
24            *transformation des postes. Ces réponses ne démontrent toutefois pas quelle mécanique est la*  
25            *bonne et ne fournit pas une démonstration en conséquence. Doit-on comprendre que le*  
26            *Transporteur exploite le réseau de façon non fiable en se basant sur les CLT du document État*  
27            *de la transformation des postes? Le Transporteur ne fournit pas la réponse à cette question. De*  
28            *plus, le Transporteur n'explique pas non plus la différence entre la valeur de la CLT présumée*  
29            *en septembre 2018 de 4 430 MVA au poste de Duvernay à 735-315 kV et la valeur du présent*  
30            *dossier de 4 366 MVA, une différence qui a pourtant une influence déterminante sur le besoin*  
31            *du Projet à ce moment-ci.*

---

<sup>16</sup> [C-AHQ-ARQ-0012](#), Mémoire de l'AHQ-ARQ, 10 mars 2022.

1           *Compte tenu de ce qui précède, l'AHQ-ARQ est d'avis que le Transporteur n'a pas fourni une*  
2           *explication complète et probante sur la baisse des CLT des postes Duvernay et Bout-de-l'île*  
3           *dans le présent dossier. » (Page 17)*

4           En réponse, le Transporteur a expliqué en réponse aux questions 1.3.3, 1.4 et 1.5 de la DDR  
5           numéro 3 de la Régie<sup>17</sup> le calcul des capacités des postes stratégiques qui prend en compte  
6           certaines caractéristiques tels que les facteurs de surcharge ou le cycle de charge journalier  
7           qui doivent être considérées selon les types de transformateurs et leur utilisation. Le  
8           Transporteur a aussi expliqué que les facteurs de surcharge utilisés dans le cadre de la pièce  
9           « État de transformation des postes » de ses demandes tarifaires annuelles sont des facteurs  
10          qui sont permis en condition d'urgence pour un temps limité seulement et qu'ils sont  
11          inadéquats pour la planification de la capacité d'un poste stratégique. Le Transporteur a  
12          démonstré que les capacités des postes de Duvernay et du Bout-de-l'Île sont valides dans le  
13          cadre du Projet.

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

15          L'intervenant dans son mémoire<sup>18</sup> mentionne :

16                *« 2.3. Les moyens de gérer la demande en cas de dépassement [...]*

17                *Ensuite, l'AHQ-ARQ retient, de cet extrait du Transporteur, la possibilité de recourir à des «*  
18                *moyens de gestion locaux » permettant présentement de pallier un dépassement de charge au*  
19                *poste Duvernay au besoin, sans que le Transporteur n'ait mentionné cette possibilité dans sa*  
20                *preuve originale ni lorsqu'il a été invité à le faire en réponse à la DDR de l'AHQ-ARQ. Le*  
21                *Transporteur ne précise toutefois pas la nature de ces moyens de gestion locaux. » (Page 18)*

22          En réponse le Transporteur mentionne que les « moyens de gestion locaux » cités dans sa  
23          note interne du 30 juin 2021<sup>19</sup> font référence à la contribution de la production locale qui sont  
24          déjà considérée dans le calcul des charges des postes sources et stratégiques. Cette  
25          contribution permet de réduire la charge des postes satellites, le cas échéant.

26          Avec égards, les propos de l'intervenant devraient être écartés.

27          L'intervenant dans son mémoire<sup>20</sup> mentionne :

28                *« 2.4. Les objectifs du Projet [...]*

---

<sup>17</sup> [B-0048](#), HQT-3, Document 1.3.

<sup>18</sup> [C-AHQ-ARQ-0012](#), Mémoire de l'AHQ-ARQ, 10 mars 2022.

<sup>19</sup> [B-0027](#), HQT-3, Document 1, Annexe 3.

<sup>20</sup> [C-AHQ-ARQ-0012](#), Mémoire de l'AHQ-ARQ, 10 mars 2022.



1 L'AHQ-ARQ est d'avis que la démonstration du besoin d'améliorer la fiabilité d'alimentation du  
2 réseau de transport à 315 kV de l'Est de l'île de Montréal n'a pas été faite par le Transporteur.  
3 [...]

4 Par conséquent, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie, si elle devait approuver le projet pour des  
5 besoins de croissance de la demande, de ne pas approuver la composante qui ne contribue  
6 qu'à l'amélioration de la fiabilité d'alimentation, soit la construction du nouveau poste de  
7 sectionnement d'Anjou, son intégration au réseau et la construction du nouveau poste de liaison  
8 aéro-souterraine, pour un coût de 129,5 M\$. » (Page 21)

9 En réponse, le Transporteur souligne que le Plan d'évolution du réseau de l'île de Montréal<sup>21</sup>  
10 prévoyait déjà que l'augmentation du nombre de postes raccordés sur le réseau à 315 kV de  
11 l'Est de l'île de Montréal nécessitera un réaménagement du réseau, afin de répartir  
12 convenablement la charge convertie à 315 kV et de garantir la fiabilité d'alimentation du  
13 réseau. De plus, comme expliqué dans la réponse à la question 1.1 de la DDR numéro 2 de  
14 la Régie<sup>22</sup>, les indisponibilités (retraits ou à la suite d'événements) entraînent des situations  
15 de première contingence de charge rendant le réseau vulnérable. Cette vulnérabilité du  
16 réseau à 315 kV de l'Est de l'île de Montréal est amplifiée par le nombre de postes convertis  
17 à 315 kV ainsi que la croissance de charge au cours des dernières années. Par exemple en  
18 2017, lors du retrait d'un des transformateurs, un événement a privé d'électricité près du quart  
19 des clients de l'île de Montréal pendant plus de deux heures et demie, entraînant une hausse  
20 importante de l'indice de continuité (« IC ») opérationnel du Transport pour cette année<sup>23</sup>.

21 Le Transporteur est d'avis que l'objectif de maintien et amélioration de la fiabilité  
22 d'alimentation du réseau à 315 kV de l'Est de l'île de Montréal est requis compte tenu de  
23 l'évolution de ce réseau au cours des dernières années et de l'important bassin de charge  
24 qu'il alimente. L'ajout du poste de sectionnement d'Anjou combiné à l'ajout d'un troisième  
25 transformateur au poste du Bout-de-l'Île et d'une ligne d'alimentation dans le cadre du Projet  
26 représente la solution la plus optimale des points de vue technique et économique afin de  
27 répondre aux objectifs recherchés.

28 Par ailleurs, comme expliqué en réponse aux questions 2.2.1 et 2.2.3 de la DDR numéro 3  
29 de la Régie<sup>24</sup>, le projet sans le nouveau poste de sectionnement requerrait des travaux  
30 supplémentaires pour permettre le transfert de charge entre le poste de Duvernay et du  
31 Bout-de-l'Île. En outre, ce scénario permet de retirer du transit de Duvernay un maximum de

---

<sup>21</sup> [B-0049](#), HQT-2, Document 1, Annexe 1.1 révisé, section 6.1.4.5.

<sup>22</sup> [B-0043](#), HQT-2, Document 1.2.

<sup>23</sup> R-4058,2018, [B-0009](#), HQT-3, Document 2, Indicateurs de performance et objectifs corporatifs, p. 10

<sup>24</sup> [B-0048](#), HQT-3, Document 1.3.

1 700 MVA comparativement à 1 200 MVA dans le cadre du Projet, laissant entrevoir un  
2 prochain dépassement de capacité à plus long terme.

3 Avec égards, les propos de l'intervenant devraient être écartés.

4 L'intervenant dans son mémoire<sup>25</sup> mentionne :

5 « 2.5. Les composantes du Projet [...] »

6 *Par conséquent, l'AHQ-ARQ est d'avis que le Transporteur n'a pas démontré que la seule*  
7 *présence du poste de sectionnement d'Anjou ne serait pas suffisante pour aiguiller vers le poste*  
8 *Bout-de-l'île le dépassement de la capacité prévu au poste de Duvernay, du moins jusqu'à l'hiver*  
9 *2031-2032, ce qui réduirait le coût du Projet de façon considérable. » (Page 22)*

10 En réponse et comme expliqué à la réponse à la question 2.3 de la DDR numéro 3 de la  
11 Régie, le Transporteur a démontré que les configurations permises par la seule présence du  
12 poste de sectionnement d'Anjou ne permettent pas de transférer la charge du poste de  
13 Duvernay vers le poste du Bout-de-l'Île ni d'améliorer la fiabilité du réseau à 315 kV de l'Est  
14 de l'île de Montréal.

15 Avec égards, les propos de l'intervenant devraient être écartés.

16 L'intervenant dans son mémoire<sup>26</sup> mentionne :

17 « L'examen de ces tableaux [B-0026, page 10, tableaux R1.3 et R1.3.1.] montre des marges  
18 des plus confortables qui ne permettent pas de démontrer l'impossibilité alléguée par le  
19 Transporteur d'alimenter le poste Notre-Dame à la pointe hivernale en provenance du poste de  
20 Boucherville.

21 *Par conséquent, l'AHQ-ARQ est d'avis que le Transporteur n'a pas fait de démonstration*  
22 *probante de l'impossibilité d'alimenter le poste Notre-Dame à la pointe hivernale en provenance*  
23 *du poste de Boucherville. » (Page 24)*

24 En réponse, le Transporteur souligne que le tableau R1.3.1 de la pièce B-0026, page 10,  
25 présente le transit avec la prévision de charge hiver sur la ligne 3056-3057 dans la  
26 configuration actuelle du réseau, soit avec le poste Notre-Dame alimenté par le poste  
27 Duvernay. Le Transporteur a présenté en réponse à la question 1.3 de la DDR numéro 2 de  
28 la Régie<sup>27</sup>, le transit sur la ligne 3056-3057 en considérant l'alimentation du poste Notre-Dame  
29 par le poste de Boucherville. On y constate qu'à la pointe hivernale, la capacité thermique de

---

<sup>25</sup> [C-AHQ-ARQ-0012](#), Mémoire de l'AHQ-ARQ, 10 mars 2022.

<sup>26</sup> [C-AHQ-ARQ-0012](#), Mémoire de l'AHQ-ARQ, 10 mars 2022.

<sup>27</sup> [B-0043](#), HQT-2, Document 1.2.



1 la ligne 3056-3057 ne permet pas au Transporteur d'alimenter le poste Notre-Dame par le  
2 poste Boucherville.

## 5.2 Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (« FCEI »)

3 L'intervenant dans son mémoire<sup>28</sup> mentionne :

4 « 2. Capacité de transformation [...]

5 Selon la compréhension de la FCEI, la charge desservie par le poste Duvernay inclut une forte  
6 composante de chauffage, notamment parce qu'elle compte un très grand nombre de clients  
7 provenant de tous les segments de clientèle, dont le segment résidentiel. De toute évidence, la  
8 pointe de cette clientèle ne survient pas à 0 °C. L'utilisation du facteur de surcharge de 1,34  
9 paraît donc contre-intuitive. La FCEI estime que des explications additionnelles sont requises à  
10 cet égard. » (Page 3)

11 « La FCEI recommande à la Régie d'exiger du Transporteur qu'il justifie davantage le choix  
12 méthodologique retenu pour établir la capacité de transformation à la pointe d'hiver du poste  
13 Duvernay dans le présent dossier, incluant notamment une démonstration du bien-fondé  
14 d'établir cette capacité sur la base d'une température de 0 °C. » (Page 7)

15 En réponse, le Transporteur réitère les commentaires qu'il a formulés à l'AHQ-ARQ  
16 concernant le calcul de la capacité de transformation des postes stratégiques ainsi que le  
17 facteur de surcharge de 1,34. Il soutient que la méthodologie pour établir la capacité de  
18 transformation du poste de Duvernay est juste et valide.

19 De plus, l'intervenant, dans le tableau 1 de son mémoire compare les capacités de  
20 transformation utilisées dans plusieurs dossiers d'investissements avec celles déposées dans  
21 les dossiers tarifaires du Transporteur. Le Transporteur soutient que les écarts soulevés par  
22 l'intervenant ne peuvent se comparer puisqu'ils concernent des capacités de postes  
23 stratégiques et de postes satellites qui sont calculées à l'aide de méthodologies différentes.  
24 Le Transporteur réitère que les capacités de transformation déposées dans le cadre des  
25 demandes tarifaires pour les postes stratégiques sont basées sur des facteurs qui sont permis  
26 en condition d'urgence pour un temps limité seulement et qu'ils sont inadéquats pour la  
27 planification.

28 Avec égards, les propos de l'intervenant devraient être écartés.

29 L'intervenant dans son mémoire<sup>29</sup> mentionne :

30 « 3. Préviation de la demande [...]

---

<sup>28</sup> [C-FCEI-0012](#), Mémoire révisé de FCEI, 15 mars 2022.

<sup>29</sup> [C-FCEI-0012](#), Mémoire révisé de FCEI, 15 mars 2022.

1        *Le dépassement de la capacité du poste Duvernay en 2025-2026 découle d'une prévision de*  
2        *croissance significative des besoins de 2021-2022 à 2023-2024. [...]*

3        *le Distributeur a ventilé la croissance prévue de la demande au poste Duvernay entre la*  
4        *croissance naturelle, les charges ponctuelles, les transferts et les clients haute tension. [...]*

5        *Lors de ces trois années, une prévision de charges ponctuelles importantes ainsi que le*  
6        *raccordement d'un client industriel entraînent une forte croissance des besoins de 123 à 166*  
7        *MVA. Cette croissance est environ 4 à 5 fois plus que celle des années subséquentes lors*  
8        *desquelles une croissance naturelle de l'ordre 30 MVA explique l'essentiel de l'augmentation de*  
9        *la croissance.*

10       *Bien que le Distributeur ait ventilé sa prévision de demande, la FCEI juge que l'information*  
11       *offerte demeure limitée pour permettre à la Régie de porter un jugement éclairé sur la croissance*  
12       *des besoins, notamment en ce qui a trait aux charges ponctuelles qui représentent près de 300*  
13       *MW sur les années 2021-2022 à 2024-2025 » (Page 5)*

14       *« La FCEI recommande à la Régie d'exiger du Transporteur qu'il produise les informations*  
15       *nécessaires pour qu'elle puisse porter un jugement sur le réalisme des prévisions de demande*  
16       *du Distributeur plutôt que de simplement la constater à un niveau plus désagrégé, dont*  
17       *notamment une analyse historique de la probabilité de réalisation des charges ponctuelles*  
18       *prévues. » (Page 8)*

19       *« La FCEI recommande à la Régie d'exiger du Transporteur qu'il clarifie si la prévision de*  
20       *demande du poste Duvernay représente l'addition simple des pointes non coïncidentes des*  
21       *postes qu'il alimente et, si oui, de présenter la prévision à la pointe coïncidente et d'en expliquer*  
22       *la méthodologie. » (Page 8)*

23       En réponse, le Transporteur réitère les mêmes commentaires qu'il a formulés à l'AHQ-ARQ  
24       à la section 5.1 à l'égard de la prévision de la demande du Distributeur.

25       Avec égards, les propos de l'intervenant devraient être écartés.

26       L'intervenant dans son mémoire<sup>30</sup> mentionne :

27       *« La FCEI note qu'une capacité excédentaire significative semble toujours disponible au poste*  
28       *Fleury à l'hiver 2021, à savoir 74 MVA sur la section 120-12 et 159 MVA sur la nouvelle section*  
29       *315-2517. Elle soumet que des explications devraient être demandées au Transporteur eu*  
30       *égard à la possibilité de mettre en place cette mesure de manière à réduire la demande du poste*  
31       *Duvernay.*

---

<sup>30</sup> [C-FCEI-0012](#), Mémoire révisé de FCEI, 15 mars 2022.

1            *La FCEI estime que le Transporteur devrait expliquer que la charge prévue au poste Saraguay*  
2            *excède sa capacité ferme en hiver. Elle se questionne à savoir s'il est réaliste, dans ces*  
3            *circonstances, d'attendre la demande prévue à partir de ce poste ou si cette situation ne sera*  
4            *pas plutôt gérée par des transferts vers le poste Fleury. [...]*

5            *Finally, eu égard à la possibilité d'opérer les transformateurs en surcharge, la FCEI se*  
6            *questionne quant à la possibilité d'appliquer une mesure similaire au poste Duvernay,*  
7            *considérant notamment que la preuve disponible suggère que le Transporteur applique*  
8            *actuellement cette mesure au poste Saraguay. » (Page 7)*

9            *« La FCEI recommande à la Régie d'exiger du Transporteur qu'il explique comment il compte*  
10           *gérer le dépassement de capacité des postes alimentés par le poste Duvernay, dont notamment*  
11           *le poste Saraguay et, le cas échéant, d'expliquer pourquoi un transfert de charge au poste Fleury*  
12           *ne permettrait pas de pallier le dépassement de capacité du poste Duvernay à court terme. »*  
13           *(Page 8)*

14          Le Transporteur, par sa demande R-3858-2013, a procédé en 2017 à la construction du  
15          nouveau poste Fleury à 315-25 kV afin de remplacer le poste Fleury à 120 kV et assurer la  
16          pérennité du réseau tout en répondant aux besoins de croissance de la clientèle. La charge  
17          de la section à 120-12 kV doit ainsi être transférée sur la nouvelle section à 315-25 kV  
18          permettant d'éliminer l'utilisation de la section vétuste à 12 kV de façon définitive. La capacité  
19          de la section à 315-25 kV du poste Fleury doit donc servir en priorité à reprendre la charge  
20          de l'ancienne section à 12 kV et répondre aux besoins de croissance dans la zone.

21          Par ailleurs le transporteur souligne que le transfert du poste Reed vers le poste Fleury n'est  
22          pas possible dans la configuration actuelle du réseau.

23          Pour ce qui est de la possibilité d'exploiter les transformateurs de Duvernay en surcharge, le  
24          Transporteur souligne que la capacité ferme du poste Duvernay de 4366 MVA considère déjà  
25          l'utilisation du facteur de surcharge admissible intrinsèque des transformateurs. L'atteinte de  
26          cette capacité justifie la réalisation de la partie croissance du Projet.

27          Avec égards, les propos de l'intervenant devraient être écartés.

## **6 Conclusion**

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

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

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