

**Réponse du Transporteur aux commentaires de la
personne intéressée Regroupement pour la
transition, l'innovation et l'efficacité énergétiques
(« RTIÉÉ »)**

Table des matières

| | |
|------------------------|----|
| Introduction | 5 |
| Réponse au RTIÉÉ | 5 |
| Conclusion | 11 |

Introduction

1 Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a reçu les
2 commentaires du Regroupement pour la transition, l'innovation et l'efficacité énergétiques
3 (« RTIEÉ »).

4 De façon générale et sans égards à la validité du cheminement logique énoncé par le RTIEÉ,
5 le Transporteur prend note de la recommandation à la Régie du RTIEÉ visant à autoriser les
6 investissements relatifs au Projet Saraguay, au Projet Ligne 1230 ainsi qu'au Projet
7 Côte-Saint-Luc et ce, sans conditions.

8 Le Transporteur réitère que sa preuve documentaire produite est complète, probante et
9 contient l'ensemble des informations réglementaires requises selon la *Loi sur la Régie de*
10 *l'énergie* (la « Loi » ou « LRÉ »).

11 Le Transporteur offre à la Régie de l'énergie (la « Régie ») sa réponse ci-après.

Réponse au RTIEÉ

12 Le Transporteur offre sa réplique à certains commentaires du RTIEÉ¹, tel que ci-après.

13 En page 5, le RTIEÉ mentionne :

14 *«Par ailleurs, l'affirmation d'Hydro-Québec selon laquelle celle-ci ne détiendrait pas*
15 *d'estimation des coûts d'entretien et des coûts en pertes évités est inexacte. En effet,*
16 *le logiciel PSSE1 de Siemens qu'Hydro-Québec utilise depuis plus de 20 ans produit,*
17 *pour tout scénario, des écoulements de puissance incluant une quantification des*
18 *pertes en MW; Hydro-Québec est donc déjà apte à obtenir cette information. De plus,*
19 *Hydro-Québec serait déjà en mesure d'obtenir des estimations au moins partielles des*
20 *coûts évités en maintenance. En effet, les transformateurs visés comportent de l'huile,*
21 *de même que les câbles à huile qui seront remplacés. Plus ces équipements sont*
22 *anciens, plus l'huile amène des décharges partielles qui génèrent de l'hydrogène*
23 *posant un risque de sécurité. Pour y pallier, à intervalles réguliers (et plus fréquents*
24 *lorsque les équipements sont anciens), le Transporteur doit encourir des coûts élevés*
25 *de dégazéification de l'huile. Hydro-Québec possède vraisemblablement l'information*
26 *sur ces coûts et sur la part qui pourra dorénavant en être évitée. Si Hydro-Québec*
27 *avait fourni ces informations, cela aurait appuyé encore davantage son présent*
28 *Projet.»*

29 Le Transporteur s'étonne de la position du RTIEÉ qui considère que « [...] l'affirmation
30 d'Hydro-Québec selon laquelle celle-ci ne détiendrait pas d'estimation des coûts d'entretien
31 et des coûts en pertes évités est inexacte ». Pour les motifs expliqués ci-après, le

¹ [D-0003](#).

1 Transporteur soutient que cette position du RTIEÉ est dépourvue d'assises techniques et
2 réglementaires et ne devrait pas être retenue par la Régie.

3 Le Transporteur rappelle avoir précisé, en réponse à la question 5.1 de la demande de
4 renseignements no 1² de la Régie, que les trois projets entraînent chacun une diminution des
5 coûts d'entretien et d'exploitation, ainsi qu'une diminution des pertes électriques. Il a ensuite
6 élaboré de façon plus précise sur les impacts de chacun des projets sur les coûts d'entretien
7 et d'exploitation et sur la valeur des pertes électriques, par rapport à la situation actuelle.
8 Enfin, le Transporteur a précisé qu'il ne détient aucune estimation quantitative à ce sujet.

9 Le Transporteur rappelle que l'estimation des coûts des solutions envisagées a été examinée
10 par la Régie dans le cadre du dossier R-4112-2019, Demande d'autorisation d'Hydro-Québec
11 dans ses activités de transport d'électricité relative à la construction d'une ligne à 320 kV et à
12 l'installation d'équipements au poste des Appalaches et que la Régie s'est prononcée à ce
13 sujet par la décision D-2020-083³ :

14 « [104] La Régie est d'avis qu'il est pertinent d'inclure à l'analyse économique des solutions,
15 l'information relative aux coûts d'exploitation et d'entretien dès le dépôt initial d'un projet.
16 En effet, la conclusion selon laquelle ces coûts sont équivalents ne peut être fondée qu'en
17 ayant ces montants. De plus, même dans le cas où ces coûts avantagent la solution
18 retenue, cette information justifie encore mieux le choix de la solution. Dans le cas où ces
19 coûts ne sont pas à l'avantage de la solution retenue, leur inclusion permet alors une
20 meilleure transparence de l'analyse économique.

21 [105] Par conséquent, la Régie demande au Transporteur d'inclure les coûts d'entretien et
22 d'exploitation dans l'analyse économique des solutions des prochains projets
23 d'investissement qu'il soumettra pour autorisation. Compte tenu de ce qui précède, la Régie
24 n'estime pas nécessaire d'aborder la recommandation de l'AHQ-ARQ portant sur une
25 éventuelle modification au Règlement. »

26 Le Transporteur rappelle également la décision D-2020-041⁴ rendue dans le cadre de la
27 demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec
28 à compter du 1^{er} janvier 2020 :

29 « [624] La Régie retient le fait que le Transporteur considère les pertes dans ses analyses
30 économiques des projets d'investissement, si le projet recommandé et au moins une des
31 autres solutions envisagées ont un impact différent sur la topologie du réseau.

32 [625] Toutefois, en cohérence avec le suivi des impacts notables sur le réseau de transport,
33 la Régie est d'avis que le Transporteur devrait au minimum indiquer, dans le cadre des

² [B-0019](#), R5.1, p. 15.

³ [D-2020-083](#), p. 29.

⁴ [D-2020-041](#), p. 160.

1 projets d'investissement, le sens de la variation sur les pertes d'un projet ayant un impact
2 sur la topologie du réseau ». [le Transporteur souligne]

3 Le Transporteur s'est conformé au suivi du paragraphe 625 de la décision D-2020-041 et il a
4 indiqué, dans sa preuve en chef, que la construction du nouveau poste de Côte-Saint-Luc à
5 315-25 kV entraîne une diminution des pertes électriques⁵.

6 Par ailleurs, le Transporteur rappelle que les analyses à fournir lors des dossiers
7 d'investissement, dès le dépôt initial de la preuve, pour démontrer l'impact d'un projet sur les
8 pertes de transport, sont clairement identifiées au paragraphe 616 de la décision
9 D-2020-041⁶.

10 Lorsqu'il prépare une demande d'autorisation de projet d'investissement, le Transporteur
11 considère les différentes exigences réglementaires, y compris les différents suivis de
12 décisions de la Régie, de façon à s'appuyer sur un cadre réglementaire référencé
13 d'application obligatoire. Il n'est pas loisible aux différentes personnes intéressées, soit le
14 RTIEÉE en l'espèce, de requérir des justificatifs des investissements allant au-delà de ceux
15 qui sont prévus au règlement, à la Loi et énoncés dans les différentes décisions de la Régie.

16 Le Transporteur réitère qu'il ne détient pas les estimations des coûts d'entretien et des coûts
17 en pertes évités spécifiques aux trois projets d'investissements déposés. Il rappelle que ces
18 éléments font l'objet d'une analyse uniquement lorsque plusieurs solutions sont envisagées
19 et doivent être comparées entre-elles.

20 Une comparaison détaillée et approfondie de la situation projetée avec la situation actuelle
21 ne pourrait apporter aucun éclairage additionnel à l'examen de la Régie, puisque le maintien
22 de la situation actuelle ne constitue pas une solution viable permettant de répondre aux
23 objectifs des projets.

24 L'affirmation du Transporteur à l'effet qu'il ne détient aucune estimation quant aux coûts
25 d'entretien et d'exploitation et des pertes électriques est donc exacte.

26 De plus, le RTIEÉ semble vouloir remettre en question cette affirmation et profiter de
27 l'occasion afin de faire valoir la possibilité d'obtenir ces informations, qui semble être de
28 processus très simple selon le RTIEÉ. Il ajoute que « *Hydro-Québec possède*
29 *vraisemblablement l'information sur ces coûts et sur la part qui pourra dorénavant en être*
30 *évitée* ». Avec égards, le RTIEÉ semble vouloir induire la Régie en erreur en l'orientant vers
31 de fausses perceptions par rapport aux trois projets soumis pour autorisation.

32 Par souci de transparence envers la Régie et nonobstant de ce qui précède, le Transporteur
33 précise que les coûts d'entretien passés associés à chacun des équipements ne sauraient

⁵ [B-0020](#), p. 46.

⁶ [D-2020-041](#), p. 158.

1 être à eux seuls suffisants pour établir une prévision future des coûts d'entretien associés aux
2 équipements ayant dépassé leur durée de vie utile. Pour ce qui est des nouveaux
3 équipements, il peut être possible de réaliser une estimation *ceteris paribus* des coûts
4 d'entretien typique en fonction des plans d'entretien. Toutefois, en l'absence d'un scénario
5 alternatif auquel comparer ces coûts, ces informations ne seraient d'aucune utilité pour
6 apprécier les projets en l'instance. De plus, le Transporteur rappelle que même dans les
7 dossiers faisant l'objet de l'analyse d'une solution alternative, ces coûts n'influencent pas de
8 manière significative le résultat de cette analyse.

9 De plus, toujours par souci de transparence, le Transporteur rappelle que, tel que plus
10 amplement décrit dans plusieurs dossiers tarifaires et décisions de la Régie⁷, que les
11 simulations réalisées dans le cadre de sa Planification du réseau de transport permettent
12 d'établir des écoulements de puissance et pourraient permettre d'obtenir les pertes
13 électriques associées à ceux-ci dans des conditions données. Toutefois, les données
14 obtenues lors de ces simulations ne sauraient constituer à elles seules une analyse des pertes
15 électriques en énergie et en puissance sur la durée de vie des projets. En outre, le
16 Transporteur réitère que l'enjeu des analyses à fournir lors des dossiers d'investissement
17 pour démontrer l'impact d'un projet sur les pertes de transport, a été largement débattu lors
18 des dossiers tarifaires R-4058-2018 et R-4096-2016 et que la Régie a retenu la proposition
19 du Transporteur à cet égard telle qu'identifiée au paragraphe 616 de la décision D-2020-041⁸.
20 Entre autres, la Régie s'est prononcée comme suit :

21 « [614] La Régie estime que la Proposition finale représente une réponse adaptée à la
22 difficulté du problème. Elle est d'avis que cette proposition est satisfaisante, puisqu'elle
23 permet une prise en compte efficiente des pertes de transport dans les prochains dossiers
24 d'investissement, dès le dépôt initial de la preuve »⁹.

25 L'exercice théorique et inusité au niveau des coûts d'entretien et d'exploitation ainsi qu'au
26 niveau des pertes électriques pour les projets, tel qu'énoncé par le RTIEÉ, demanderait non
27 seulement des efforts importants au Transporteur et, qui plus est, ne permettrait pas à la
28 Régie d'obtenir des conclusions davantage probantes pour sa prise de décision. À cet égard,
29 le Transporteur rappelle que :

- 30 - Dans le cadre de son processus de planification du réseau de transport, le
31 Transporteur estime que le remplacement des huit transformateurs de puissance du
32 poste de Saraguay par trois transformateurs de puissance de 450 MVA normalisés
33 est la seule solution possible des points de vue technique, économique et

⁷ R-4096-2019, [D-2020-041](#); R-4058-2018, [D-2019-047](#).

⁸ [D-2020-041](#), p. 158.

⁹ [D-2020-041](#), p. 157.

1 environnemental, afin d'assurer la pérennité de la transformation à 315-120 kV du
2 poste source de Saraguay¹⁰;

3 - Dans le cadre de son processus de planification du réseau de transport, le
4 Transporteur estime que la reconstruction complète du circuit 1230 entre les postes
5 de Saraguay et de Mont-Royal est la seule solution possible, des points de vue
6 technique, économique et environnemental, afin d'en assurer la pérennité¹¹;

7 - Dans le cadre de son processus de planification du réseau de transport, le
8 Transporteur estime que le remplacement du poste de Hampstead à 120 kV par le
9 nouveau poste de Côte-Saint-Luc à 315 kV est la seule option envisageable, des
10 points de vue technique, économique et environnemental, qui lui permet d'atteindre
11 tous les objectifs du projet¹².

12 Le Transporteur est préoccupé par la possibilité d'un tel fardeau de preuve réglementaire
13 sans précédent dépourvu d'utilité et de pertinence.

14 Le Transporteur soumet que cette recommandation du RTIEÉ devrait être rejetée.

15 En page 15, le RTIEÉ mentionne :

16 *« Il nous semble que pour l'avenir, il ne soit pas optimal pour la Régie de procéder
17 seulement à la pièce à l'autorisation, un par un (comme au présent dossier), des
18 investissements qui sont prévus au Plan d'évolution du réseau de l'Île de Montréal sans
19 examiner cette planification dans son ensemble.*

20 *Certes, suivant l'article 73 de la Loi, chaque investissement d'un montant supérieur au
21 seuil de HQT requiert une autorisation distincte.*

22 *Toutefois la preuve principale B-0020, HQT-1, Doc. 1 vrr, le Plan d'évolution du réseau
23 de l'Île de Montréal d'HQT tel que modifié en 2016 (version caviardée) B-0009, HQT-1,
24 Doc. 1, Annexe 7.1 et la pièce B-0019, HQT-2, Doc. 1, répondant à la demande de
25 renseignements no. 1 de la Régie montrent que tous les investissements prévus sur l'Île
26 de Montréal sont interreliés. Les questions de la Régie ont porté non seulement sur le
27 présent Projet mais aussi sur de nombreux investissements interreliés prévus au Plan.*

28 *Le Regroupement pour la transition, l'innovation et l'efficacité énergétiques (RTIEÉ)
29 soumet donc respectueusement qu'il serait plus logique, à l'avenir, que ce soit*

¹⁰ [B-0020](#), p. 18 et 19.

¹¹ [B-0020](#), p. 27.

¹² [B-0020](#), p. 39.

1 *l'ensemble du Plan d'évolution du réseau de l'Île de Montréal et sa mise à jour (on l'a*
2 *vu pour un « réseau cible » en 2035) qui soit soumis à l'examen de la Régie*
3 *prochainement, avec participation d'intervenants. Cela réduirait la microgestion de la*
4 *part de la Régie et faciliterait une vue d'ensemble.*

5 *Signalons que, déjà, dans tous les dossiers tarifaires d'HQT, celle-ci présente*
6 *(usuellement comme pièce HQT-9, Doc. 1) une planification décennale de ses*
7 *investissements ainsi que, séparément, un état de la transformation de chacun de ses*
8 *postes.*

9 *De plus, dans les dossiers annuels d'autorisation des budgets des investissements*
10 *inférieurs au seuil d'HQT, la Stratégie de gestion de la pérennité et ses mises à jour*
11 *sont régulièrement examinées par la Régie et les intervenants, permettant ainsi une vue*
12 *d'ensemble.»*

13 Le Transporteur rappelle que, considérant les délais requis pour la réalisation des travaux et
14 afin que les travaux puissent se réaliser en coordination avec les divers partenaires selon les
15 séquences ainsi que les calendriers prévus, la Régie a mis en place un traitement procédural
16 adapté afin qu'une décision soit rendue en temps opportun.

17 Par souci de transparence et d'efficience réglementaire, le Transporteur a non seulement
18 fournit le Plan d'évolution dans sa preuve en chef, mais il s'est assuré de fournir en plus
19 l'ensemble des informations permettant de situer adéquatement sa demande dans le contexte
20 du réseau de l'Île de Montréal, fournissant des informations à cette fin en lien avec:

- 21 - Le réseau de l'île de Montréal et orientations, soit les orientations du Plan d'évolution,
22 le Réseau Ouest de l'île de Montréal, le Réseau Sud de l'île de Montréal et l'Axe
23 Saraguay-Aqueduc,
- 24 - La situation actuelle, soit le poste de Hampstead à 120-25-12 kV, les lignes
25 d'alimentation à 120 kV du poste de Hampstead, les lignes d'alimentation à 120-kV du
26 poste Mont-Royal et le poste de Saraguay à 315-120 kV.

27 Compte tenu de ce qui précède, le Transporteur soumet respectueusement que la
28 recommandation du RTIEÉ n'amène aucune plus-value pour justifier un projet identifié dans
29 le Plan d'évolution de l'Île de Montréal ou pour influencer une prise de décision concernant
30 un tel projet. En sus, cette recommandation ne repose sur aucune des assises qui compose
31 le cadre réglementaire pour l'autorisation de projets issus de l'article 73 de la Loi et la Régie
32 devrait la rejeter.

33 Avec égards, le Transporteur soumet que cette recommandation de suivi du RTIEÉ devrait
34 être rejetée.

Conclusion

1 Le Transporteur a non seulement fourni l'ensemble de l'information requise en vertu du
2 *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*
3 mais a également fourni le Plan d'évolution, des explications à son sujet dans sa preuve en
4 chef et a répondu à la demande de renseignements de la Régie selon les encadrements, les
5 données et informations dont il dispose et, ce, sans réticences.

6 La demande d'autorisation en cause et la preuve à son soutien :

- 7 - sont conformes au cadre réglementaire et probantes;
- 8 - démontrent que le Projet Saraguay, le Projet Ligne 1230 ainsi que le Projet
9 Côte-Saint-Luc sont requis afin que le Transporteur puisse s'acquitter de sa mission
10 et assurer la fiabilité du réseau de transport d'électricité.

11 Le Transporteur prie donc la Régie de rejeter la recommandation de suivi du RTIEÉ et
12 d'accueillir sa demande d'autorisation du Projet Saraguay, du Projet Ligne 1230 et du Projet
13 Côte-Saint-Luc selon ses conclusions.

14 Le tout respectueusement soumis.