

Complément de preuve du Transporteur en réponse à la lettre de la Régie de l'énergie du 19 février 2026

Introduction

1 Dans sa lettre du 19 février 2026, la Régie de l'énergie (la « Régie ») requiert le dépôt d'une
2 preuve complémentaire portant sur les investissements relatifs au remplacement de la portion
3 de la ligne biterne 3001-3002, le rehaussement de la capacité du réseau de transport afin de
4 maximiser l'accès de nouvelles productions d'ici 2035, la justification du choix de la solution
5 de renforcement du réseau principal, ainsi que la méthode d'établissement des limites
6 d'exploitation du réseau pour l'horizon d'exploitation (FAC-011-3). Elle requiert également le
7 dépôt de la version caviardée de la pièce HQT-1, Document 1, Annexe 5.

8 Le Transporteur présente ci-après les informations demandées et dépose la version
9 caviardée de la pièce HQT-1, Document 1, Annexe 5¹.

Investissements relatifs au remplacement de la portion de la ligne biterne 3001-3002

10 Dans sa lettre, la Régie demande à la page 1 :

11 *Dans le dossier R-4272-2024, le Transporteur indiquait que l'âge moyen des composantes de la*
12 *portion de la ligne biterne 3001-3002 visée par le rehaussement thermique du projet était de 68*
13 *ans et que sa durée de vie utile était de 85 ans. La Régie comprend, dans ce contexte, que des*
14 *travaux significatifs sur la ligne pourraient avoir lieu dans 17 ans, étant donné la fin de vie utile*
15 *de l'actif. Toutefois, la Régie note que l'étude économique du Projet réalisé sur 40 ans ne semble*
16 *pas contenir d'évidence de montants relatifs au remplacement de la portion de la ligne biterne*
17 *3001-3002 au terme de sa durée de vie utile. Ainsi, la Régie requiert du Transporteur de justifier*
18 *comment ces travaux à venir ont été pris en compte dans l'analyse économique.*

19 En réponse, le Transporteur rappelle tout d'abord qu'il ne prévoit pas d'interventions majeures
20 (remplacement de pylônes ou de conducteurs) sur cette ligne biterne pour la durée de
21 l'engagement d'achat de services de transport² et qu'en outre, le raccordement du parc éolien
22 Des Neiges – Charlevoix en dérivation de cette ligne n'influence pas la stratégie de
23 maintenance à court, moyen ou long terme, qui doit d'ailleurs être appliquée sur toute sa
24 longueur de 380 km³. Le Transporteur souligne également que la durée de vie utile de 85 ans
25 est une durée de vie moyenne pour cette catégorie d'actif et ne tient pas compte de l'état et
26 de la performance réels des composantes de la ligne 3001-3002. Ainsi, le Transporteur
27 n'anticipe pas de « travaux significatifs » à l'horizon de l'analyse économique.

¹ Le Transporteur confirme l'appréciation de la Régie à sa lettre du 19 février 2026 quant aux schémas et a posé les actions requises pour corriger cette erreur cléricale. En bref, un schéma est public dans les ententes de raccordement et il se retrouve dans la pièce confidentielle des schémas de liaisons et unifilaires. L'objectif poursuivi par le Transporteur était de regrouper l'ensemble des schémas dans une seule et même pièce, afin que l'information soit complète en un même endroit. Dans l'opération, il y a eu omission de déposer une version caviardée pour que ce schéma soit public. Le Transporteur souligne que cette erreur cléricale n'affecte pas la demande globale de confidentialité déposée au dossier.

² R-4327-2025, [B-0004](#), HQT-1, Document 1, p. 7.

³ R-4272-2024, [B-0021](#), HQT-2, Document 2, p. 4.

1 Le Transporteur réfère d'ailleurs la Régie aux compléments de preuve⁴, déposés dans le
2 cadre du dossier R-4272-2024, dans lesquels il démontre que la reconstruction de la ligne
3 n'est pas une solution envisageable et que son état actuel ne justifie pas d'interventions
4 majeures à prévoir.

5 Ces constats demeurent valides pour le parc éolien Des Neiges – Charlevoix, puisque le
6 Transporteur vise à le raccorder à la même ligne, à une année d'intervalle.

7 Aux fins de l'analyse économique, le Transporteur prend en compte les coûts d'entretien des
8 actifs de transport qui font partie du programme d'équipements d'un scénario et qui
9 permettent de raccorder les Parcs éoliens au réseau de transport existant. De plus, il tient
10 également compte des réinvestissements nécessaires pour les équipements qui font partie
11 du projet et qui présentent une durée de vie moyenne inférieure à la durée d'analyse choisie.

12 Le Transporteur considère qu'il a tenu compte des travaux pertinents à l'analyse économique
13 visant à comparer les deux solutions de raccordement local.

Rehaussement de la capacité du réseau de transport afin de maximiser l'accès de nouvelles productions d'ici 2035

14 Dans sa lettre, la Régie demande à la page 2 :

15 *Le Plan d'action 2035 d'Hydro-Québec prévoit rehausser la capacité du réseau de transport afin*
16 *de maximiser l'accès de nouvelles productions d'ici 2035. Le Transporteur préconise la solution*
17 *avec le raccordement en dérivation de circuits existants à 315 kV, malgré des besoins*
18 *additionnels anticipés de raccordement de nouvelle production à l'horizon 2031 à 2035.*
19 *Dans une optique de planification intégrée du réseau de transport, la Régie demande au*
20 *Transporteur d'élaborer sur les raisons de son choix en tenant compte de la fiabilité et la qualité*
21 *de prestation du service de transport d'électricité et des renforcements potentiels à venir sur les*
22 *infrastructures existantes du réseau de transport afin de combler cette possible augmentation*
23 *de la production.*

24 Le Transporteur précise que dans le contexte d'un projet de raccordement d'une installation
25 d'un tiers, la planification intégrée vise généralement à optimiser ses interventions sur le
26 réseau de transport lorsque des travaux non déclenchés par l'objectif principal sont confirmés
27 comme nécessaires dans les installations touchées par le projet.

28 Le Transporteur ne prévoit pas à ce jour d'autres interventions qui permettrait de justifier des
29 renforcements additionnels dans le cadre du présent Projet. Par ailleurs, les projets à l'étude
30 pour le raccordement de nouvelles sources sont entièrement compatibles avec le présent
31 Projet.

32 En somme, le raccordement en dérivation demeure la solution optimale aux points de vue
33 économique, environnemental et social. En effet, comme indiqué dans la preuve, cette

⁴ R-4272-2024, [B-0018](#), HQT-2, Document 1, p. 5 et [B-0021](#), HQT-2, Document 2, pp. 3-4.

1 solution est avantageuse économiquement et permet de limiter au maximum les impacts sur
2 le milieu en réduisant la longueur des lignes à construire. Elle permet également d'éviter la
3 construction d'un nouveau poste⁵. Ce type de raccordement n'impacte pas la fiabilité et la
4 qualité de prestation du service de transport d'électricité, dans la mesure où sa conception
5 respecte les critères de planification du Transporteur.

Renforcement du réseau de transport principal

6 Dans sa lettre, la Régie demande à la page 2 (note de bas de page omise) :

7 *Concernant le renforcement du réseau de transport principal, étant donné les travaux à réaliser*
8 *au poste Nicolet planifié dans la preuve présentée au dossier R-4272-2024 et les raccordements*
9 *possibles de parcs éoliens au poste Nicolet, la Régie demande au Transporteur d'élaborer*
10 *davantage sur les raisons et motifs qui motivent le choix de la solution retenue par rapport à*
11 *l'ajout d'un compensateur statique au poste Nicolet, dans une perspective de planification*
12 *intégrée du réseau de transport.*

13 En réponse et comme indiqué précédemment, le Transporteur précise que dans le contexte
14 d'un projet de raccordement d'une installation d'un tiers, la planification intégrée vise
15 généralement à optimiser ses interventions sur le réseau de transport lorsque des travaux
16 non déclenchés par l'objectif principal sont confirmés comme nécessaires dans les
17 installations touchées par le projet.

18 En ce qui concerne le potentiel d'intégration d'énergie éolienne pour une mise en service à
19 l'horizon 2031 à 2035 auquel la Régie réfère, les capacités annoncées sont le résultat de
20 l'analyse du réseau du Transporteur visant à orienter les projets éoliens vers les
21 infrastructures les plus facilitantes techniquement pour l'intégration d'énergie éolienne. Cela
22 ne garantit en aucun cas qu'un parc éolien viendra se raccorder à ces infrastructures. Les
23 renforcements nécessaires seront évalués par le Transporteur en temps opportun, le cas
24 échéant.

25 Par ailleurs, tel qu'indiqué à sa preuve, le Transporteur réitère que l'ajout d'un compensateur
26 en présence des groupes convertisseurs du réseau multi-terminal à courant continu (RMCC)
27 présente des défis techniques particuliers, dont la faisabilité n'a pas été validée⁶. Cette
28 solution a été écartée, car en plus de présenter un coût significativement plus élevé, elle
29 impliquait des risques quant à sa faisabilité, celle-ci devant être confirmée par une phase
30 d'avant-projet. Le Transporteur considère par conséquent que la solution retenue pour le
31 renforcement du réseau de transport principal, consistant en l'ajout de batteries de
32 condensateurs à des endroits stratégiques sur le réseau, demeure la solution optimale dans
33 une perspective de planification intégrée, et compte-tenu des informations qu'il détient à ce
34 jour.

⁵ [B-0004](#), HQT-1, Document 1, p. 23.

⁶ [B-0004](#), HQT-1, Document 1, p. 24.

Impacts du Projet sur la fiabilité du réseau (norme FAC-011 et limite d'exploitation circuit 3095)

1 Dans sa lettre, la Régie demande aux pages 2 et 3 (notes de bas de page omises) :

2 *La Régie constate que le secteur Des Neiges - Ouest-A de 300 MW se raccorde en dérivation*
3 *sur le circuit 3095 (Laurentides-Delisle) qui est assujéti à une disposition particulière de la norme*
4 *FAC-011-3 « Méthode d'établissement des limites d'exploitation du réseau pour l'horizon*
5 *d'exploitation ». Cette disposition particulière permet que l'exigence E2.2.1 de cette norme ne*
6 *s'applique pas aux installations du réseau de transport principal (RTP) de 230 kV et plus qui*
7 *n'ont pas connu de modification substantielle après le 1er janvier 2019, pour les propriétaires*
8 *d'installation de production à vocation industrielle (PVI). Cette même disposition est également*
9 *reprise dans la norme FAC-011-4 qui est prévu entrer en vigueur le 1er octobre 2026. La preuve*
10 *ne semble pas faire état de ces impacts sur la fiabilité. La Régie demande au Transporteur de*
11 *justifier sa demande en ajoutant tous les impacts sur la fiabilité, dont celui mentionné ci-dessus.*
12 *Elle requiert également d'indiquer si le Projet pourrait potentiellement créer des problématiques*
13 *avec la limite SOL du circuit L-3095.*

14 Avec égard, le Transporteur soumet que l'impact sur la fiabilité de son Projet n'est pas
15 influencé par une norme de fiabilité visant l'établissement des limites d'exploitation. En effet,
16 l'application de cette norme donne l'assurance que les limites d'exploitation du réseau (SOL)
17 considérées pour l'exploitation fiable du système de production-transport d'électricité (BES)
18 sont déterminées selon une ou des méthodes bien définies⁷. L'établissement par l'exploitant
19 de limites d'exploitation appropriées, selon une méthode bien définie, renforce davantage la
20 fiabilité de l'exploitation du réseau de transport.

21 Aux fins de la planification du réseau de transport, le Transporteur utilise des critères de
22 conception qui visent à assurer que le réseau de transport principal ainsi que le réseau
23 régional disposent de suffisamment de souplesse et de robustesse dans leur conception pour
24 être en mesure de satisfaire les besoins de manière fiable et sécuritaire et ce, malgré les
25 nombreuses variations dans leurs conditions de fonctionnement et en dépit des défauts et
26 des indisponibilités normales d'équipement avec lesquels ils doivent composer⁸.

27 Ainsi, le Transporteur maintient que la réalisation du Projet et de l'ensemble des travaux
28 permettant de répondre à la demande des Producteurs n'aura pas d'impact négatif sur la
29 robustesse et la fiabilité du réseau de transport régional et principal. Le choix des
30 équipements permettra de répondre aux objectifs du Projet tout en permettant l'exploitation
31 sécuritaire du réseau de transport⁹.

32 La détermination des limites d'exploitation sécuritaires (SOL) est effectuée par l'exploitant du
33 réseau lorsque la mise en service d'un projet est imminente, sur la base des modèles du

⁷ Norme [FAC-011-3](#).

⁸ [B-0004](#), HQT-1, Document 1, p. 34.

⁹ [B-0004](#), HQT-1, Document 1, p. 35.

1 réseau et des équipements effectivement en service à ce moment, en tenant compte de
2 l'évolution du réseau dans son ensemble. Par conséquent, cette détermination ne fait pas
3 partie de l'évaluation qu'effectue le Transporteur dans le cadre d'une demande de
4 raccordement.

Conclusion

5 Comme indiqué dans la preuve, le Transporteur ne prévoit pas d'investissements relatifs au
6 remplacement de la portion de la ligne biterne 3001-3002 à l'horizon de l'étude économique.
7 L'analyse économique soumise tient compte des travaux pertinents afin de comparer les
8 solutions de raccordement local.

9 Le Projet tel que soumis tient compte des besoins requis à ce jour. Les interventions pour le
10 rehaussement de la capacité du réseau de transport afin de maximiser l'accès de nouvelles
11 productions d'ici 2035 sont à l'étude et seront présentées à la Régie au moment opportun.

12 Le choix de la solution de renforcement du réseau principal est fondé sur une analyse
13 technico-économique; il s'agit de la solution optimale. L'ajout d'un compensateur au poste de
14 la Nicolet n'est pas une alternative technico-économique envisageable dans le cadre du
15 Projet.

16 Le Transporteur maintient que l'application de la norme FAC-011 relève de l'exploitant et
17 qu'elle n'influence pas l'impact sur la fiabilité du Projet. Cette norme sera appliquée par
18 l'exploitant en temps opportun et permettra de contribuer à la fiabilité de l'exploitation par la
19 détermination de limites selon une méthode bien définie.

20 Enfin, le Transporteur réitère que le Projet retenu constitue la solution optimale des points de
21 vue technique, économique et environnemental permettant d'atteindre l'objectif d'intégrer les
22 Parcs éoliens au réseau de transport. Ces investissements sont nécessaires afin de répondre
23 à la demande de raccordement des Parcs éoliens, tout en permettant d'assurer la pérennité
24 d'équipements touchés par le Projet. La solution mise de l'avant est optimale et respecte les
25 critères de conception appliqués par le Transporteur.