



**Par dépôt électronique seulement**

Le 20 avril 2026

Me Carolina Rinfret, secrétaire  
Régie de l'énergie  
500, boulevard René-Lévesque Ouest  
5e étage, bureau 5.100  
Case postale 43  
Montréal (Québec) H2Z 1W7

**Yves Fréchette**  
Avocat

Hydro-Québec - Affaires juridiques  
16<sup>e</sup> étage

1001, boulevard Robert-Bourassa  
Montréal (Québec) H3B 0B6

C. élec. : [frechette.yves@hydroquebec.com](mailto:frechette.yves@hydroquebec.com)

OBJET : Demande relative à l'intégration des parcs éoliens Des Neiges –  
Secteurs Charlevoix, Ouest-A et Ouest-B au réseau de transport  
Votre dossier : R-4327-2025  
Notre dossier : LTG08314 YF

---

Chère consœur,

Hydro-Québec, dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur »), a reçu les contestations de ses réponses de la part de l'AHQ-ARQ dans le dossier décrit en rubrique.

La présente constitue la réponse du Transporteur à ces contestations.

**AHQ-ARQ**

À la lettre précitée, on mentionne :

***Demande 1.7 [...]***

*Les réponses du Transporteur ne répondent pas à la question posée.*

*Le Transporteur inclut dans les coûts du Projet la mise en oeuvre du système CCTG aux centrales Sainte-Marguerite-3, Romaine-1 et Romaine-2 (référence (i)). Par ailleurs, le Transporteur indique que ce système CCTG a pour visées de « faire reculer les limites de transit et ainsi offrir une solution de rechange, à moindre coût, aux méthodes habituelles d'augmentation des capacités de transit » et comme principaux bénéfices attendus, « une réduction importante du coût de l'intégration de nouvelles capacités de production » (référence (ii)).*

*L'AHQ-ARQ, par sa question 1.7, veut connaître le gain escompté de la mise en oeuvre du système CCTG sur les limites de transit pertinentes au Projet pouvant mener, selon le Transporteur dans le passé, à « une réduction importante du coût de l'intégration de nouvelles capacités de production » comme ce qui fait l'objet du Projet.*

*Dans ses réponses, le Transporteur ne fournit pas le gain escompté de l'initiative CCTG dont il demande l'approbation du coût et ce malgré ce qu'il affirmait dans le passé, soit des gains entre 400 MW (référence (iii)) et 450 MW (référence (v)) sur l'ensemble du réseau.*

*Puisque la mise en oeuvre du système CCTG aux trois centrales précitées apporte vraisemblablement un impact favorable sur les limites de transit affectant le Projet, l'AHQ-ARQ considère que sa demande 1.7 est pertinente et, conséquemment, demande à la Régie d'ordonner au Transporteur d'y répondre de façon complète.*

D'abord, le Transporteur précise que contrairement à ce qu'avance l'intervenante, il n'existe pas de limites de transit pertinentes au Projet. Les limites de transit sont un concept relevant de l'exploitation du réseau et ne sont donc pas pertinentes à l'analyse du présent dossier. Par ailleurs, le Transporteur précise également qu'un gain potentiel sur une limite d'exploitation ne se traduit pas en une capacité d'intégration de production additionnelle.

Par ailleurs, le Transporteur réitère que les données recherchées par l'intervenante n'existent pas. En effet, les limites de transit sont calculées par l'exploitant en considérant les équipements en service et ne sont d'ailleurs pas calculées avec la granularité demandée.

Enfin, le Transporteur réfère à sa preuve en ce qui a trait à la justification du Projet en lien avec les objectifs visés pour l'implantation du système CCTG. Dans le cadre du présent Projet, l'implantation de ce système vise à corriger des problèmes d'oscillations transitoires et ainsi permettre le respect des critères de conception du Transporteur. Le lien que l'intervenante tente de faire avec les limites de transit n'est pas pertinent.

Le Transporteur estime avoir déposé toute l'information pertinente et disponible à l'examen du dossier, et ce conformément au cadre réglementaire. Il demande à la Régie de rejeter ces contestations sur la base des arguments énoncés.

À la lettre précitée, on mentionne : (notes de bas de pages omises)

***Demandes 2.1 à 2.9, 3.1 et 3.2***

*Aux références (i) et (iv), le Transporteur invoque des dépassements de capacités et de limites de transit avec l'intégration de 798 MW de puissance additionnelle éolienne. Or, le Transporteur ne fournit pas la quantification de tels dépassements, ce que les demandes de l'AHQ-ARQ visent à obtenir.*

*Comme elle l'a exprimé dans sa liste des sujets, l'AHQ-ARQ veut bien comprendre les hypothèses derrière les besoins de renforcement du réseau, notamment la production à raccorder et les charges prévues, étant donné que la production éolienne en amont de tels raccordements n'est jamais ou très rarement au maximum de sa puissance installée.*

*Par exemple, en cas de faible dépassement prévu aux capacités et limites de transit, Hydro-Québec pourrait éviter des coûts d'investissements significatifs en comptant plutôt sur le plafonnement occasionnel de la production éolienne pour les parcs éoliens sous contrat avec Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le « Distributeur ») tel que mentionné à la référence (ii), en l'occurrence pour les parcs Rivière-du-Moulin et ceux de la Seigneurie-de-Beaupré et ce, sans affecter l'intégration ferme des 798 MW à laquelle le Transporteur fait référence à plusieurs reprises afin de refuser de répondre.*

*Le Transporteur ne fournit aucune information quantitative sur les dépassements de capacité, sur les productions (hydroélectriques et éoliennes) et les charges en amont des zones pertinentes au Projet, lesquelles informations pouvant permettre de démontrer le besoin pour les renforcements*

*demandés comme la Régie l'avait par exemple demandé pour le projet Micoua-Saguenay. Sans de telles informations, l'AHQ-ARQ pourra difficilement vérifier le besoin pour le Projet et devra soit formuler ses propres hypothèses ou simplement recommander à la Régie de ne pas approuver le Projet par manque d'information probante justifiant le besoin.*

*Pour l'ensemble de ces raisons, l'AHQ-ARQ demande à la Régie d'ordonner au Transporteur de fournir des réponses complètes aux demandes 2.1 à 2.9, 3.1 et 3.2 de la DDR no. 1 de l'AHQ-ARQ.*

Le Transporteur soumet ce qui suit en réplique.

### Dépassements de capacité

Tout d'abord, le Transporteur souligne qu'il n'est aucunement mention de limite de transit dans la preuve du Transporteur. Le Transporteur utilise le terme « transit » en référence à la puissance circulant dans les lignes de transport dans ses simulations. Il n'y a pas de lien à établir avec les limites de transit de l'exploitant calculées par celui-ci pour la conduite du réseau.

Le Transporteur a effectivement identifié des dépassements de capacité des jeux de barres du poste des Laurentides qui sont issues d'analyses complexes à l'aide d'outils de simulation et qui demandent des connaissances approfondies du réseau et de la configuration du poste des Laurentides pour en interpréter les résultats. Par conséquent, il n'est pas possible valider ces dépassements par des bilans comme demandé par l'intervenante.

Dans un contexte d'une demande d'intégration ferme de production, la quantification de ces dépassements n'est pas pertinente à l'étude du dossier. Le Transporteur doit en effet s'assurer que la totalité de la production puisse être intégrée de façon fiable et durable au réseau de transport en respect de ses critères de conception. Les renforcements identifiés à la preuve permettent de répondre à l'objectif visé du Projet, soit l'intégration de 798 MW de production.

### Plafonnement de la production

L'intervenante soutient que la limitation occasionnelle de la production éolienne est une solution pour le Transporteur et réfère aux contrats d'approvisionnement intervenus entre le Distributeur et les fournisseurs des parc Rivière-du-Moulin et de la Seigneurie-de-Beaupré, contrats pour lesquels le Transporteur n'est d'ailleurs pas partie prenante. Or, les parcs éoliens cités par l'intervenante ont été intégrés à leur puissance installée, et ce sans égard aux clauses de plafonnement de production intervenues avec le Distributeur<sup>1</sup>.

Ces clauses de plafonnement de la production permettent de limiter la production lors d'évènement exceptionnel ou lors d'indisponibilités ponctuelles d'équipements, ainsi que de dédommager les producteurs privés pour un élément qui est hors de leur contrôle. Elles ne sont toutefois pas considérées pour la détermination de la solution de

---

<sup>1</sup> R-3742-2010, D-2010-165.

raccordement dans le cadre de la planification du réseau de transport comme dans le présent dossier.

Le Transporteur rappelle que le Projet répond à une demande d'intégration ferme des 798 MW. Aux fins du raccordement des parcs éoliens, il doit procéder aux travaux tels que décrits dans sa preuve afin d'assurer l'intégration fiable de la production, conformément aux critères de conception de son réseau et la demande des clients.

L'intervenante laisse croire que l'application des critères de conception du réseau de transport amènerait à le surdimensionner ou conduirait à un renforcement inutile de celui-ci. Or, le Transporteur planifie son réseau pour répondre à l'intégration de l'ensemble de la production afin de pouvoir satisfaire l'ensemble des besoins de ses clients, actuellement et dans le futur. Le Transporteur souligne que ses critères de conception respectent les normes de fiabilité adoptées par la Régie qui sont elles-mêmes dérivées des normes de la NERC et du NPCC.

Le Transporteur estime avoir déposé toute l'information pertinente et disponible à l'examen du dossier, et ce conformément au cadre réglementaire. Il demande à la Régie de rejeter ces contestations sur la base des arguments énoncés.

Le Transporteur soutient que la contestation de ses réponses est non fondée et devrait être rejetée par la Régie, notamment en ce que les informations recherchées sont sans pertinence à l'égard du dossier.

Veillez recevoir, chère consœur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

*(s) Yves Fréchette*

Me Yves Fréchette