



**Réponse aux questions des Commissions**

**Le projet la Romaine :  
l'énergie de nos ambitions**

**Présenté à la  
Commission du Bureau d'audiences publiques en environnement  
et à la  
Commission fédérale provinciale d'examen conjoint**

**Le 23 décembre 2008**

Le 3 décembre dernier, l'Association de l'industrie électrique du Québec présentait son mémoire d'appui au projet hydroélectrique La Romaine. Au cours de cet exposé, les Commissions posaient deux questions à l'AIEQ pour lesquelles elle s'est engagée à répondre par écrit après validation auprès de ses membres.

**QUESTION N°1:  
PAR LE PRÉSIDENT**

240

«Donc la Commission aimerait ça vous entendre sur l'aspect, quel est le potentiel, d'après vous, énergétique, pour l'utilisation de l'électricité dans le domaine des transports, dans un horizon, bien entendu, qui correspond à la mise en service du projet de la Romaine, c'est-à-dire dans les années 2010 à 2020?»

**Réponse de l'AIEQ**

L'utilisation de l'électricité dans le transport des passagers, notamment par les trains de banlieue, aura un impact positif significatif dans le plan gouvernemental de lutte aux GES.

Le profil de consommation des trains de banlieue est le suivant :

- Chaque train est doté d'une motorisation de 2,5 MW;
- Le profil de consommation variera selon le nombre de trains en fonction entre 2,5 MW et 7,5 MW à la pointe;
- Cette pointe est constatée aux heures de grandes affluences, soit entre 7h00 et 9h00 le matin et entre 16h00 et 18h00 le soir;
- Il y a donc une fluctuation significative de la demande.

La ligne Montréal-Deux-Montagnes est la seule à être électrifiée à ce jour. Cependant, l'AMT procède actuellement aux études requises en vue de l'électrification de ces quatre autres lignes existantes ainsi que pour celle du train de l'Est qui s'ajoutera à son réseau sous peu. Au terme de cette intégration, la consommation annuelle serait supérieure à 60 GWh pour les trains de banlieue.

À cette demande devra également s'ajouter celle des lignes de tramway et des autobus électriques prévus au Plan de transport de la ville de Montréal. Certaines autres villes emboîteront également le pas et accroîtront la demande en électricité pour le transport collectif. Plusieurs études ont actuellement cours et serviront à procéder à cette intégration de façon efficiente dans les meilleurs délais et au meilleur coût.

**Question No2****PAR LE PRÉSIDENT:**

290

« On a vu à quelques reprises jusqu'à maintenant des personnes qui s'intéressent au potentiel des voitures hybrides rechargeables. À votre connaissance, jusqu'à maintenant, est-ce qu'il y a eu des évaluations prévisionnelles, on pourrait appeler ça comme ça, sur le potentiel en besoins d'énergie, en termes de térawattheures, qui ont été faites éventuellement pour les besoins du Québec, mais des évaluations qui sont aussi comme validées par les pairs? »

Bon, on voit que des fois, à date ce que j'ai pu entrevoir, ce sont des auteurs plutôt isolés qui disent, ah, tel potentiel, tel potentiel, mais à votre connaissance, est-ce qu'il y a eu des études à date qui sont faites de façon assez large, dans le sens faites par plusieurs auteurs et validées par des pairs, qui nous permettent de savoir quel pourrait être ce potentiel-là à moyen terme? »

**Réponse de l'AIEQ**

Des études approfondies ont actuellement en cours au Québec afin de préparer le réseau de distribution en vue de l'intégration des véhicules électriques rechargeables au réseau.

Ceci étant, nous portons à l'attention des Commissions une étude réalisée en 2007 par le U.S. Department of Energy intitulée : «[Impacts assesement of PHEV on Electric Utilities and Regional U.S. Power Grids](#) ».