

1



1, Place Ville Marie
37^e étage
Montréal (Québec)
Canada H3B 3P4
Tél. (514) 878-9641
Télec. (514) 878-1450
www.gowlings.com

Montréal, le 18 mars 2010

PAR COURRIER ÉLECTRONIQUE
ET PAR LA POSTE

Pierre Legault
Ligne directe (514) 392-9599
Adjoint(e) : (514) 878-1041, poste 65251
pierre.legault@gowlings.com

Me Véronique Dubois
Secrétaire de la Régie de l'énergie
Régie de l'Énergie
800, Place Victoria, bureau 255
Montréal (Québec) H4Z 1A2

Objet : Demande d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité afin d'obtenir l'autorisation requise pour l'acquisition et la construction d'immeubles ou d'actifs destinés au transport de l'électricité – Projet du Transporteur d'ajouts et modifications des équipements de transport requis pour l'utilisation des interconnexions HQT-MASS et HQT-NE (R-3715-2009)
Notre dossier : L113490012

Chère consœur,

Nous vous prions de bien vouloir trouver sous ce pli la demande de renseignements #1 que Énergie Brookfield Marketing Inc. adresse au Transporteur, dont 8 exemplaires vous seront également acheminés par la poste.

Énergie Brookfield Marketing Inc. réserve son droit de demander des renseignements additionnels en fonction des documents que le Transporteur sera appelé à produire dans le cadre de la présente demande de renseignements.

Veuillez agréer, chère consœur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

GOWLING LAFLEUR HENDERSON S.E.N.C.R.L.


Pierre Legault
PH/st

c.c. Me Yves Fréchette, Hydro-Québec
Intervenants

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1
D'ÉNERGIE BROOKFIELD MARKETING INC. (« EBMI »)
RELATIVE AU PROJET D'AJOUTS ET MODIFICATIONS DES ÉQUIPEMENTS DE
TRANSPORT REQUIS POUR L'UTILISATION DES INTERCONNEXIONS HQT-MASS
ET HQT-NE**

1. **Référence :** HQT-1, Document 1, page 5, lignes 8 à 14 :

Préambule :

« Le Projet vise à fournir le service requis sur l'interconnexion HQT-MASS, constituée de l'interconnexion entre le poste Châteauguay au Québec et le poste Massena dans l'état de New York, reliés par une ligne à courant alternatif de 765 kV, ainsi que sur l'interconnexion HQT-NE qui comprend le réseau multiterminal à courant continu entre le poste Radisson et le poste Nicolet au Québec, ainsi que le poste Sandy Pond en Nouvelle-Angleterre, reliés par une ligne à courant continu de 450 kV. »

(Nos soulignés)

Demandes :

- 1.1 Veuillez indiquer si le projet dont le budget doit être approuvé par le Régie inclut des ajouts ou modifications à des équipements situés à l'extérieur du Québec?
- 1.2 Est-ce que les réseaux voisins (NYISO et ISO-NE) doivent faire des ajouts sur leurs réseaux en vue de permettre l'acheminement de l'ensemble de la capacité réservée en transport ferme sur les chemins HQT-MASS et HQT-NE, y compris les 2 400 MW liés à la demande de service du Producteur? Si oui, veuillez fournir les documents y faisant référence.

2. **Référence :** HQT-1, Document 1, page 7, lignes 16 à 18 :

Préambule :

« Il est à noter que le client d'un service de transport ferme de point à point à long terme a également un droit de reconduction ou de renouvellement de la convention de service à la fin de celle-ci. »

Demande :

- 2.1 Veuillez préciser pour chaque chemin HQT-MASS et HQT-NE, les clients et la capacité réservée aux termes de toute convention de transport ferme sujet à reconduction ou renouvellement dont le Transporteur a tenu compte dans le cadre des études d'impacts concernant les deux demandes de services (1 200 HQT-MASS et 1 200 HQT-NE), déposées par le Producteur le 20 janvier 2006?

3. **Référence :** HQT-1, Document 1, page 9, lignes 2 à 7 :

Préambule :

« La demande du Producteur auprès du Transporteur concerne le service de transport de 2 400 MW plus pertes de transport, découlant des demandes de réservation sur l'interconnexion HQT-MASS (demande #102T) et sur l'interconnexion HQT-NE (demande #103T). Ces demandes de réservation ont été effectuées par l'entremise du système d'information et de réservation des capacités de transport (« OASIS »). Le Transporteur a complété l'étude d'impact en mai 2008. »

(Nos soulignés)

Demandes :

- 3.1 Veuillez fournir l'avis du Transporteur au client de transport avisant de la nécessité de procéder à une étude d'impact en regard des demandes de réservation 102T et 103T.
- 3.2 Veuillez produire les conventions d'études d'impacts se rapportant à chacune des demandes de réservation 102T et 103T.
- 3.3 Veuillez fournir les rapports d'études d'impacts associées aux demandes de réservations 102T et 103 T mentionnées dans le préambule, ainsi que les documents de travail y afférents.

4. **Références :** (i) HQT-1, Document 1, page 9, lignes 11 et 12 :

(ii) HQT-1, Document 1, page 15, lignes 11 à 13 :

Préambule :

« (i) La puissance requise pour le service de transport requis s'ajoute à la charge locale et aux autres services de transport fermes fournis par le réseau de transport.

(ii) En bref, le Transporteur doit s'assurer que toutes les ressources disponibles soient transportables en tout temps afin de satisfaire les besoins globaux de sa clientèle, et ce tout en maintenant la fiabilité et la sécurité du réseau de transport. »

Demandes :

- 4.1 Veuillez préciser la puissance requise aux fins de la charge locale que le Transporteur a déterminée aux fins des études d'impacts concernant les demandes de réservations 102T et 103T et pour quelles périodes (i.e. 2009, 2012, 2014, 2020, 2044?).
- 4.2 Veuillez préciser les demandes de service de transport ferme fournis par le réseau de transport qui ont été pris en compte aux fins des études d'impacts se rapportant spécifiquement aux demandes de réservations 102T et 103T déposées par le Producteur et pour quelles périodes (i.e. 2009, 2012, 2014, 2020, 2044?)

5. **Références :** (i) HQT-1, Document 1, page 10, lignes 1 à 4:
(ii) HQT-1, Document 1, page 14, lignes 21 à 24 :

Préambule :

« (i) L'étude d'impact présentait deux solutions, dont celle préconisée par le Transporteur qui constitue la solution la moins coûteuse et la plus optimale d'un point de vue technique. À l'étape de l'avant-projet et par souci d'efficience, le Transporteur a effectué une seconde analyse qui a permis d'optimiser la solution recommandée.

« (ii) Par la suite, des analyses plus approfondies effectuées à l'étape de l'avant-projet, ont pris en compte les divers projets de développement du réseau de transport s'échelonnant jusqu'à 2020. D'autres aspects ont aussi été considérés, tels la fiabilité, la sécurité, la sensibilité de tension et le comportement dynamique du réseau. »

Demandes :

- 5.1 Veuillez produire la convention d'étude d'avant-projet à laquelle le Transporteur réfère concernant les demandes de réservations 102T et 103T.
- 5.2 Veuillez produire l'étude d'avant-projet complétée par le Transporteur et produire toutes les analyses, études ou documents de travail y afférents.
6. **Référence :** HQT-1, Document 1, page 10, lignes 4 à 8 :

Préambule :

« Or, cette optimisation a permis, notamment, de réduire les coûts du Projet en profitant d'occasions offertes par la réalisation de projets en cours et planifiés par le Transporteur. Cet arrimage permet au Transporteur d'optimiser ses investissements, et notamment ses besoins en approvisionnement et en main-d'œuvre. »

Demande :

- 6.1 Veuillez préciser les projets en cours et planifiés par le Transporteur auxquels l'on réfère en décrivant chaque projet de manière à ce que l'on puisse l'identifier (i.e. dossier de la Régie re : approbations ou informations permettant de déterminer la nature et l'étendue des travaux).
7. **Référence :** HQT-1, Document 1, page 10, lignes 9 à 15 :

Préambule :

« Le Transporteur a procédé à un raffinement de la solution recommandée à l'étude d'impact afin de dégager une solution optimale en tenant compte de diverses étapes de développement du réseau de transport et notamment de l'évolution des besoins de la charge locale et des demandes sur OASIS. En effet, la période d'analyse est marquée

par la réalisation de plusieurs travaux majeurs en cours ou planifiés qui doivent être réalisés afin de répondre aux besoins globaux des clients du Transporteur et maintenir la fiabilité du réseau de transport. »

Demandes :

- 7.1 Veuillez préciser les hypothèses que le Transporteur a retenues dans son analyse, tant à l'égard du développement du réseau de transport que de l'évaluation des besoins de la charge locale et des demandes de transport sur OASIS pour chaque demande de réservation (102T et 103T).
- 7.2 Produire tout document de travail reflétant les hypothèses examinées et en précisant celles qui ont été retenues.
- 7.3 Veuillez préciser si ces hypothèses et travaux majeurs en cours ou planifiés ont été examinés en fonction de chaque demande de réservation distinctement ou concurremment comme s'il s'agissait d'une seule demande de 2 400 MW ayant comme point de livraison HQT-MASS et HQT-NE à part égale.
- 7.4 Veuillez préciser si l'une ou l'autre des demandes de service ferme (102T et 103T) considérée distinctement aurait requis des ajouts ou modifications au réseau de transport? Si oui, préciser les raisons et la nature des ajouts ou modifications requises.

8. **Référence :** HQT-1, Document 1, page 13, lignes 16 à 19 :

Préambule :

« Par ailleurs, le Transporteur rappelle qu'il a l'obligation, en vertu des Tarifs et conditions, de maintenir un service de transport qui répond aux besoins des clients, le tout dans le respect des critères de conception de son réseau de transport et de sa mission de base. À son avis, le Projet s'inscrit assurément dans cette mission de base...»

(Nos soulignés)

Demande :

- 8.1 Veuillez définir le terme "mission de base".

9. **Référence :** HQT-1, Document 1, page 15, lignes 5 à 8 :

Préambule :

« Afin de répondre à l'ensemble des besoins de la clientèle et d'assurer le service de transport requis, le Transporteur a retenu comme hypothèse, à l'étape de l'étude d'impact, que les ressources nécessaires, hydrauliques et éoliennes et, au besoin, thermiques, seront disponibles. »

(nos soulignés)

Demandes :

- 9.1 Quelles sont les réservations de transport ferme qui ont été prises en compte dans la détermination de l'ensemble des besoins de la clientèle pour chacun des points de livraison identifiés aux demandes du Producteur?
- 9.2 Est-ce que le Transporteur a considéré les réservations de transport ferme bénéficiant d'un droit de reconduction ou renouvellement pour chacun des points de livraison (HQT-MASS/HQT-NE) et si oui, lesquelles?
- 9.3 Veuillez énumérer les ressources (centrales) utilisées dans les études d'impacts du Transporteur et qui ont été identifiées par le Producteur pour le service requis (art. 17.2 (IV)) Tarifs et conditions.
- 9.4 Est-ce que le Transporteur a mis à jour les hypothèses de ses études d'impacts? Si oui, indiquer à quel moment cette mise à jour a eu lieu et produire cette mise à jour et les documents de travail y afférents.
10. **Références :** (i) HQT-1, Document 1, page 31, lignes 18 et 19 :
(ii) Annexe 1, convention de service accéléré, demandes #102 et #103, p. 7 de 7, par. 8.8:

Préambule :

« (i) Pour l'ensemble de ces périodes, le Projet ne génère pas d'impact à la hausse sur le tarif de transport.

(ii) 8.8 Durée de vie utile des interconnexions existantes :

L'interconnexion existante impliquée dans les présentes est apte à fournir le service demandé dès le 1^{er} juillet 2009 et ce, jusqu'à la fin de sa vie utile, soit 2036. À ce moment, une nouvelle interconnexion devra être construite pour assurer le service de transport demandé. Le client du service de transport doit donc s'engager à assumer les coûts de cette nouvelle construction qui lui seront attribuables. La date du début de la construction de cette nouvelle interconnexion pourra être précisée ultérieurement lors d'une étude d'avant-projet qui est requise afin d'effectuer une analyse plus détaillée. »

Demandes :

- 10.1 Veuillez préciser les coûts qui devront être engagés à l'égard de chaque interconnexion dont la durée de vie utile aura été atteinte, afin que le Transporteur soit en mesure de continuer de fournir les services requis au-delà de 2036 et ce jusqu'en 2044.
- 10.2 Veuillez préciser si les calculs à l'annexe 8 – Impact Tarifaire (HQT-1, Document 1, Annexe 8) tiennent compte des coûts afférents aux travaux devant être exécutés en 2036 aux deux interconnexions HQT-MASS et HQT-NE, auxquelles réfère le paragraphe 8.8 des conventions de service accéléré (HQT-1, Document 1, Annexe 1) Sinon, veuillez refaire les calculs à l'annexe 8 en tenant compte de ces coûts.
11. **Référence :** HQT-1, Document 1, page 32, lignes 4 à 7 :

Préambule :

« Les travaux préconisés par le Transporteur dans le cadre du Projet permettent de répondre à la demande du client de façon sécuritaire et efficiente en résolvant un ensemble de problématiques qui se présente sur le réseau de transport et qui requièrent des interventions qui sont essentielles et stratégiques. »

(Nos soulignés)

Demande :

- 11.1 Veuillez préciser tous les travaux associés à la résolution d'un ensemble de problématiques qui se présentent sur le réseau de transport auxquels vous réferez, outre ceux associés directement aux demandes de réservations (102T et 103T) et leurs causes.
12. **Références :** (i) HQT-1, Document 1, page 32, lignes 8 à 12 :
(ii) Annexe 1, convention de service accéléré (demandes #102 et #103), p. 5 de 7, article 1.0 :
(iii) Site OASIS de TransÉnergie (Voir Annexe A)

Préambule :

« (i) Ainsi, le Transporteur souligne que les restrictions précisées aux Conventions de service accéléré de transport et mentionnées à la section 2 précédente s'appliquent jusqu'à la mise en service des équipements requis. Ces restrictions visent à s'assurer que le service de transport requis ne portera pas atteinte à la performance du réseau de transport, ni à la sécurité d'alimentation en électricité de l'ensemble de la clientèle.

(ii) 1.0 Durée de la transaction : Trente-cinq (35) ans

Date du début : 1^{er} juillet 2009

Date de fin : 30 juin 2044, soit trente-cinq (35) ans suivant la date du début du service de transport

(iii) Voir annexe A ».

Demande:

- 12.1 À la référence (ii), il est indiqué que la durée de la transaction est de trente-cinq (35) ans et alors qu'à la référence (iii) il est indiqué que la fin de service est le 1 juillet 2019. (Nos soulignés) La réservation faite sur OASIS par Hydro-Québec Production (HQM) étant d'une durée de 10 ans alors que la convention de service accélérée mentionnée à la référence (ii) stipule 35 ans, veuillez produire l'amendement à la demande de réservation et expliquer en quoi les impacts tarifaires présentés à l'annexe 8 seraient modifiés si le service est d'une durée de 10 ans.
13. **Référence:** (i) Annexe 1, convention de service accéléré (demande #102T), p. 5 de 7, article 3.0 :
(ii) Annexe 1, convention de service accéléré (demande #103T), p. 5 de 7, article 3.0 :

Préambule :

« 3.0 Point(s) de réception : HQT

Fournisseur : Hydro-Québec Production »

Demandes :

- 13.1 Aux références (i) et (ii), il est mentionné que le point de réception pour le service point à point est le point HQT. Veuillez expliquer comment, eu égard à l'article 17.2 (IV) des Tarifs et conditions, le Producteur peut présenter une demande de réservation de point à point jugée complète sans préciser la localisation des installations de production fournissant la puissance et l'énergie associée à ce service.
- 13.2 Veuillez expliquer comment le Transporteur peut faire une étude d'impact pour une demande de service de transport de point à point sans savoir la source et la localisation précise du point de réception de l'énergie qui sera acheminé au point de sortie soit l'interconnexion NE et MASS?

14. **Référence:** Annexe 1 - convention de service accéléré (demande #103), page 6 de 7, article 5.0

Préambule :

« Selon l'évaluation effectuée par le Transporteur et en considérant l'ampleur et la complexité des ajouts requis à son réseau de transport, le Transporteur estime que ces ajouts ne peuvent pas être complétés avant 2014. Ceci occasionne donc un service de transport avec restrictions possibles applicables lors de périodes critiques ou lors de la pointe hivernale et ce, du 1er juillet 2009 jusqu'en décembre 2013 où l'on prévoit une première mise en service des nouveaux équipements de transport. »

(Nos soulignés)

Demandes :

- 14.1 Veuillez expliquer pour chaque demande de réservation (102T et 103T), ce que le Transporteur entend par le terme « *périodes critiques* » et illustrer par des exemples concrets.
- 14.2 Veuillez indiquer chacune des heures, s'il y a eu, depuis le 1 juillet 2009, que le Transporteur a considérée, rencontrant sa définition de « *périodes critiques* » et donnant ouverture à une réduction du service requis par le Producteur pour chaque demande de réservation.
- 14.3 Veuillez expliquer pour chaque demande de réservation (102T et 103T), ce que le Transporteur entend par « *lors de la pointe hivernale* » (i.e. préciser le niveau de demande de charge locale ou tout autre critère).
- 14.4 Veuillez indiquer chacune des heures s'il y a eu, depuis le 1 juillet 2009, que le Transporteur a considérée être « *lors de la pointe hivernale* » et qui aurait donné ouverture à une réduction du service requis par le Producteur pour chaque demande de réservation.
- 14.5 Veuillez préciser la puissance que le réseau de transport est en mesure d'acheminer, eu égard de chacune des demandes de réservation (102T et 103T), que le Transporteur est en mesure de fournir lors « *des périodes critiques* » et de « *pointe hivernale* ». Si moins que la capacité réservée, expliquer pourquoi.
- 14.6 Veuillez préciser dans l'hypothèse où le Projet n'était pas réalisé, la puissance que le réseau de transport serait en mesure d'acheminer, en tout temps, vers les points de livraison (HQT-MASS et HQT-NE), eu égard à la capacité réservée;
- 14.7 Veuillez indiquer chacune des heures, s'il y a eu, depuis le 1 juillet 2009, où le Transporteur a appliqué des restrictions énoncées aux conventions de service accéléré (102T et 103T) et ce, pour chaque demande de service distinctement en précisant la réduction offerte via le service imposé.

- 14.8 Le Transporteur a-t-il déterminé l'impact tarifaire associé exclusivement aux coûts du Projet par rapport aux volumes additionnels de transport ferme et aux revenus y afférents que les travaux du Projet permettent de réaliser eu égard aux demandes de réservation 102T et 103T?
- 14.9 Compte tenu des restrictions possibles applicables mentionnées en préambule, veuillez indiquer si cela implique que le Transporteur ne pourra offrir un service complet à l'ensemble de ses clients utilisant du transport ferme de long terme sur cette interconnexion. Veuillez élaborer votre réponse.
15. **Référence:** Annexe 1 – convention de service accélérée, demande #103, HQT-NE, page 7 de 7, section 8.8.

Préambule :

« La date de début de cette nouvelle interconnexion pourra être précisée ultérieurement lors d'une étude d'avant projet qui est requise afin d'effectuer une analyse plus détaillée. »

Demande :

- 15.1 Veuillez expliquer ce qui arrivera si HQP n'est pas d'accord avec les coûts et/ou les solutions proposés par HQT dans cette étude d'avant-projet et refuse d'aller de l'avant avec le projet et/ou d'en assumer les coûts et ainsi décide de mettre un terme à son engagement avant le terme de 2044.

ANNEXE A

Internet

TRANSSTATUS

15 mars 2010 16:00:26 HAE

200 Opération réussie

Description de la demande de service de transport

[Modifier la requête](#)

TÃ©Ã©charger

Liens: [\[Consulter les réaiguillages\]](#),

No de la demande	499709
Code du vendeur	HQT
No DUNS du vendeur	207262296
Code du client	HQM
No DUNS du client	249224247
Client associé	OUI
Nom du chemin	HQT-MASS
Point de réception	HQT
Point de livraison	MASS
Lieu de production	(Masqué)
Lieu de consommation	(Masqué)

Début du service	Fin du service	Prix d'achat	Prix de vente	Capacité demandée	Capacité attribuée
1 juill. 2009 00:00 HAE	1 juill. 2019 00:00 HAE	\$72910.00	\$72910.00	1200	1200
Rythme		ANNUEL			

Classe	GARANTI
Type	POINT_A_POINT
Période	COMPLET
Fenêtre	MOBILE
Sous-classe	STANDARD
Priorité du NERC	7
Autre priorité	0
Prix plafond	\$72000.00
Unité monétaire	CAD/MW-ANNEE
Demande préconfirmée	OUI
No de l'offre	
No de la vente	
No de référence du client	198524
No du contrat	
Nombre de réaiguillages	3714
Demande concurrente	N
Type de la demande	ORIGINAL
No de la demande primaire	
Prix négocié	
État	CONFIRME

Adresse du destinataire des avis	
Remarques sur l'état	CC
Dépôt de la demande	20 janv. 2006 15:09:43 HNE
Échéance imposée au client	1 mai 2009 00:00:00 HAE
Dernière mise à jour	16 avr. 2009 14:45:18 HAE
Remarques du transporteur	
Référence du vendeur	
Remarques du vendeur	ATC insuffisants, mais acceptation forcee!\`Y% \`p-
Remarques du client	demande pour 35 ans valide jusqu'au 30 juin 2044 limite informatique de date fin
Nom du vendeur	TransEnergie
Téléphone du vendeur	514-289-4365
Télécopieur du vendeur	514-289-4693\4688
Adresse courriel du vendeur	hqt.hqc@ccr.hydro.qc.ca
Nom du client	vincent pouliot
Téléphone du client	514-289-6732
Télécopieur du client	514-289-6722
Adresse courriel du client	pouliot.vincent@hydro.qc.ca

Afficher

No de la demande	499709
------------------	--------

Afficher

Internet

TRANSSTATUS

15 mars 2010 14:52:03 HAE

200 Opération réussie

Description de la demande de service de transport

Top of Form 1

[Modifier la requête](#)

TACIACharger

Bottom of Form 1

Liens: [[Consulter les réaiguillages](#)],

No de la demande	499706
Code du vendeur	HQT
No DUNS du vendeur	207262296
Code du client	HQM
No DUNS du client	249224247
Client associé	OUI
Nom du chemin	HQT-NE
Point de réception	HQT
Point de livraison	NE
Lieu de production	(Masqué)
Lieu de consommation	(Masqué)

Début du service	Fin du service	Prix d'achat	Prix de vente	Capacité demandée	Capacité attribuée
1 juill. 2009 00:00 HAE	1 juill. 2019 00:00 HAE	\$72910.00	\$72910.00	1200	1200

Rythme	ANNUEL
Classe	GARANTI
Type	POINT_A_POINT
Période	COMPLET
Fenêtre	MOBILE
Sous-classe	STANDARD
Priorité du NERC	7
Autre priorité	0
Prix plafond	\$72000.00
Unité monétaire	CAD/MW-ANNEE
Demande préconfirmée	OUI
No de l'offre	
No de la vente	
No de référence du client	198524
No du contrat	
Nombre de réaiguillages	3329
Demande concurrente	N
Type de la demande	ORIGINAL
No de la demande primaire	

Prix négocié	
État	CONFIRME
Adresse du destinataire des avis	
Remarques sur l'état	CC
Dépôt de la demande	20 janv. 2006 15:05:48 HNE
Échéance imposée au client	1 mai 2009 00:00:00 HAE
Dernière mise à jour	16 avr. 2009 14:48:56 HAE
Remarques du transporteur	
Référence du vendeur	
Remarques du vendeur	ATC insuffisants, mais acceptation forcee!`Y% \`p-
Remarques du client	Demande valide pour 35 ans (30 juin 2044)
Nom du vendeur	TransEnergie
Téléphone du vendeur	514-289-4365
Télécopieur du vendeur	514-289-4693\4688
Adresse courriel du vendeur	hqt.hqc@ccr.hydro.qc.ca
Nom du client	Gravel, Martin
Téléphone du client	514-289-6729
Télécopieur du client	514-289-6756
Adresse courriel du client	gravel.martin.3@hydro.qc.ca

Top of Form 2

Afficher

No de la demande	499706
------------------	--------

Afficher

2

**RÉPONSES DU TRANSPORTEUR
À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N^o 1
D'ÉNERGIE BROOKFIELD MARKETING INC.
(« EBMI »)**

1 **Demande de renseignements no. 1 de EBMI concernant la demande relative au**
2 **projet d'ajouts et de modifications des équipements de transport requis pour**
3 **l'utilisation des interconnexions HQT-MASS et HQT-NE**
4

5 1. **Référence :** HQT-1, Document 1, page 5, lignes 8 à14 :

6 **Préambule :**

7
8 *« Le Projet vise à fournir le service requis sur l'interconnexion HQT-MASS,*
9 *constituée de l'interconnexion entre le poste Châteauguay au Québec et le*
10 *poste Massena dans l'état de New York, reliés par une ligne à courant*
11 *alternatif de 765 kV, ainsi que sur l'interconnexion HQT-NE qui comprend le*
12 *réseau multiterminal à courant continu entre le poste Radisson et le poste*
13 *Nicolet au Québec, ainsi que le poste Sandy Pond en Nouvelle-Angleterre,*
14 *reliés par une ligne à courant continu de 450 kV . »*

15 (Nos soulignés)

16 **Demandes :**

17 1.1 Veuillez indiquer si le projet dont le budget doit être approuvé par le Régie
18 inclut des ajouts ou modifications à des équipements situés à l'extérieur du
19 Québec?

20 **R1.1**

21 **Non.**

22 1.2 Est-ce que les réseaux voisins (NYISO et ISO-NE) doivent faire des ajouts sur
23 leurs réseaux en vue de permettre l'acheminement de l'ensemble de la
24 capacité réservée en transport ferme sur les chemins HQT-MASS et HQT-NE,
25 y compris les 2 400 MW liés à la demande de service du Producteur? Si oui,
26 veuillez fournir les documents y faisant référence.

27 **R1.2**

28 **Le Transporteur porte à l'attention de l'intervenante que son rôle n'est pas**
29 **de faire des études d'intégration pour les réseaux voisins. Il appartient au**
30 **demandeur de service d'entreprendre les démarches appropriées afin que**
31 **le réseau voisin fasse les études nécessaires pour répondre à ses**
32 **besoins. En conséquence, le Transporteur mentionne qu'il n'est pas au**
33 **fait des ajouts projetés au réseau voisin.**

1 3.2 Veuillez produire les conventions d'études d'impacts se rapportant à chacune
2 des demandes de réservation 102T et 103T.

3 **R3.2**

4 **Un tel renseignement n'étant pas spécifiquement requis en vertu de**
5 **l'article 73 du *Règlement*, le Transporteur est d'avis que cette question**
6 **dépasse le cadre d'analyse du présent dossier.**

7 3.3 Veuillez fournir les rapports d'études d'impacts associées aux demandes de
8 réservations 102T et 103T mentionnées dans le préambule, ainsi que les
9 documents de travail y afférents.

10 **R3.3**

11 **Le Transporteur rappelle à l'intervenante qu'il lui a déjà transmis à deux**
12 **reprises les rapports d'études d'impacts demandés. En effet, dans un**
13 **premier temps, le Transporteur a transmis le 22 mai 2008 lesdites études à**
14 **monsieur Vincent Francoeur, Chef de l'exploitation, faisant suite à une**
15 **demande datant du 15 mai 2008. Dans un deuxième temps, le**
16 **Transporteur a transmis le 16 mars 2010 lesdites études à monsieur**
17 **Pascal Cormier, Directeur, Affaires réglementaires – Canada, faisant suite**
18 **à une demande datant du 5 mars 2010. L'intervenante dispose donc déjà**
19 **de l'information faisant l'objet de cette demande.**

20 4 **Références :** (i) HQT-1, Document 1, page 9, lignes 11 et 12 :

21 (ii) HQT-1, Document 1, page 15, lignes 11 à 13 :

22 **Préambule :**

23 « (i) *La puissance requise pour le service de transport requis s'ajoute à la*
24 *charge locale et aux autres services de transport fermes fournis par le réseau*
25 *de transport.*

26 (ii) *En bref, le Transporteur doit s'assurer que toutes les ressources*
27 *disponibles soient transportables en tout temps afin de satisfaire les besoins*
28 *globaux de sa clientèle, et ce tout en maintenant la fiabilité et la sécurité du*
29 *réseau de transport. »*

30 **Demandes :**

1 4.1 Veuillez préciser la puissance requise aux fins de la charge locale que le
2 Transporteur a déterminée aux fins des études d'impacts concernant les
3 demandes de réservations 102T et 103T et pour quelles périodes (i.e. 2009,
4 2012, 2014, 2020, 2044?).

5 **R4.1**

6 **Le Transporteur présente au tableau 1 suivant les données de la**
7 **puissance requise aux fins de la charge locale qu'il a utilisées.**

8 **Tableau 1**

9 **Puissance requise aux fins de la charge locale**

	2009-2010	2012-2013	2014-2015	2015-2016	2016-2017
Puissance requise (MW)	36 547	38 229	38 916	39 218	39 537

10 4.2 Veuillez préciser les demandes de service de transport ferme fournis par le
11 réseau de transport qui ont été pris en compte aux fins des études d'impacts
12 se rapportant spécifiquement aux demandes de réservations 102T et 103T
13 déposées par le Producteur et pour quelles périodes (i.e. 2009, 2012, 2014,
14 2020, 2044?)

15 **R4.2**

16 **L'ensemble des informations faisant l'objet de la présente demande a déjà**
17 **été porté à l'attention de l'intervenante.**

18 **Voir la réponse du Transporteur à la question 3.3 précédente.**

19 5 **Références :** (i) HQT-1, Document 1, page 10, lignes 1 à 4:

20 (ii) HQT-1, Document 1, page 14, lignes 21 à 24 :

21 **Préambule :**

22 « (i) L'étude d'impact présentait deux solutions, dont celle préconisée par le
23 Transporteur qui constitue la solution la moins coûteuse et la plus optimale
24 d'un point de vue technique. À l'étape de l'avant-projet et par souci
25 d'efficacité, le Transporteur a effectué une seconde analyse qui a permis
26 d'optimiser la solution recommandée.

27 (ii) Par la suite, des analyses plus approfondies effectuées à l'étape de
28 l'avant-projet, ont pris en compte les divers projets de développement du
29 réseau de transport s'échelonnant jusqu'à 2020. D'autres aspects ont aussi

1 *été considérés, tels la fiabilité, la sécurité, la sensibilité de tension et le*
2 *comportement dynamique du réseau. »*

3 **Demandes :**

4 5.1 Veuillez produire la convention d'étude d'avant-projet à laquelle le
5 Transporteur réfère concernant les demandes de réservations 102T et 103T.

6 **R5.1**

7 **Un tel renseignement n'étant pas spécifiquement requis en vertu de**
8 **l'article 73 du *Règlement*, le Transporteur est d'avis que cette question**
9 **dépasse le cadre d'analyse du présent dossier.**

10 5.2 Veuillez produire l'étude d'avant-projet complétée par le Transporteur et
11 produire toutes les analyses, études ou documents de travail y afférents.

12 **R5.2**

13 **Un tel renseignement n'étant pas spécifiquement requis en vertu de**
14 **l'article 73 du *Règlement*, le Transporteur est d'avis que cette question**
15 **dépasse le cadre d'analyse du présent dossier.**

16 6 **Référence :** HQT-1, Document 1, page 10, lignes 4 à 8 :

17 **Préambule :**

18 *« Or, cette optimisation a permis, notamment, de réduire les coûts du Projet*
19 *en profitant d'occasions offertes par la réalisation de projets en cours et*
20 *planifiés par le Transporteur. Cet arrimage permet au Transporteur*
21 *d'optimiser ses investissements, et notamment ses besoins en*
22 *approvisionnement et en main-d'œuvre. »*

23 **Demande :**

24 6.1 Veuillez préciser les projets en cours et planifiés par le Transporteur auxquels
25 l'on réfère en décrivant chaque projet de manière à ce que l'on puisse
26 l'identifier (i.e. dossier de la Régie re: approbations ou informations
27 permettant de déterminer la nature et l'étendue des travaux).

28 **R6.1**

29 **Voir la réponse du Transporteur à la question 1.1 de la Régie à la pièce**
30 **HQT-2, Document 1.**

31 7 **Référence :** HQT-1, Document 1, page 10, lignes 9 à 15 :

1 **Préambule :**

2 « Le Transporteur a procédé à un raffinement de la solution recommandée à
3 l'étude d'impact afin de dégager une solution optimale en tenant compte de
4 diverses étapes de développement du réseau de transport et notamment de
5 l'évolution des besoins de la charge locale et des demandes sur OASIS. En
6 effet, la période d'analyse est marquée par la réalisation de plusieurs travaux
7 majeurs en cours ou planifiés qui doivent être réalisés afin de répondre aux
8 besoins globaux des clients du Transporteur et maintenir la fiabilité du réseau
9 de transport. »

10 **Demandes :**

11 7.1 Veuillez préciser les hypothèses que le Transporteur a retenues dans son
12 analyse, tant à l'égard du développement du réseau de transport que de
13 l'évaluation des besoins de la charge locale et des demandes de transport sur
14 OASIS pour chaque demande de réservation (102T et 103T).

15 **R7.1**

16 **Voir la réponse du Transporteur à la question 3.3 précédente.**

17 7.2 Produire tout document de travail reflétant les hypothèses examinées et en
18 précisant celles qui ont été retenues.

19 **R7.2**

20 **Un tel renseignement n'étant pas spécifiquement requis en vertu de**
21 **l'article 73 du Règlement, le Transporteur est d'avis que cette question**
22 **dépasse le cadre d'analyse du présent dossier.**

23 7.3 Veuillez préciser si ces hypothèses et travaux majeurs en cours ou planifiés
24 ont été examinés en fonction de chaque demande de réservation
25 distinctement ou concurremment comme s'il s'agissait d'une seule demande
26 de 2 400 MW ayant comme point de livraison HQT-MASS et HQT-NE à part
27 égale.

28 **R7.3**

29 **Voir la réponse du Transporteur à la question 3.3 précédente.**

30 7.4 Veuillez préciser si l'une ou l'autre des demandes de service ferme (102T et
31 103T) considérée distinctement aurait requis des ajouts ou modifications au
32 réseau de transport? Si oui, préciser les raisons et la nature des ajouts ou
33 modifications requises.

34 **R7.4**

35 **Voir la réponse du Transporteur à la question 3.3 précédente.**

1 **Demandes :**

2 9.1 Quelles sont les réservations de transport ferme qui ont été prises en compte
3 dans la détermination de l'ensemble des besoins de la clientèle pour chacun
4 des points de livraison identifiés aux demandes du Producteur?

5 **R9.1**

6 **Voir la réponse du Transporteur à la question 3.3 précédente.**

7 9.2 Est-ce que le Transporteur a considéré les réservations de transport ferme
8 bénéficiant d'un droit de reconduction ou renouvellement pour chacun des
9 points de livraison (HQT-MASS/HQT-NE) et si oui, lesquelles?

10 **R9.2**

11 **Voir la réponse du Transporteur à la question 3.3 précédente.**

12 9.3 Veuillez énumérer les ressources (centrales) utilisées dans les études
13 d'impacts du Transporteur et qui ont été identifiées par le Producteur pour le
14 service requis (art. 17.2 (IV)) Tarifs et conditions.

15 **R9.3**

16 **Conformément à l'article 13.7 b) des *Tarifs et conditions*, le Producteur a**
17 **désigné le point de réception HQT pour faire des ventes de puissance et**
18 **d'énergie provenant de différents groupes turbine-alternateurs qui se**
19 **trouvent sur le réseau de transport du Transporteur. Le Transporteur**
20 **dispose de toutes les informations requises concernant la localisation et**
21 **les caractéristiques des différents groupes turbine-alternateurs qui se**
22 **trouvent sur le réseau de transport du Transporteur. Toutes les**
23 **ressources, même les plus contraignantes, sont utilisées afin de répondre**
24 **aux services demandés.**

25 9.4 Est-ce que le Transporteur a mis à jour les hypothèses de ses études
26 d'impacts? Si oui, indiquer à quel moment cette mise à jour a eu lieu et
27 produire cette mise à jour et les documents de travail y afférents.

28 **R9.4**

29 **En effet, des mises à jour ont été faites à l'étape d'avant-projet pour tenir**
30 **compte de certains changements dans le réseau principal comme**
31 **l'annulation de certains projets. Ainsi, lors de la réalisation des études, le**
32 **Transporteur a utilisé le tableau des études d'impact pour les demandes**
33 **de service de transport et pour les raccordements ou les modifications de**

1 centrales du site OASIS afin d'effectuer la mise à jour en question.

2 **Concernant le dépôt de documents de travail, le Transporteur mentionne**
3 **qu'un tel renseignement n'étant pas spécifiquement requis en vertu de**
4 **l'article 73 du *Règlement*, il est d'avis que cette partie de la question**
5 **dépasse le cadre d'analyse du présent dossier.**

6 10 **Références :** (i) HQT-1, Document 1, page 31, lignes 18 et 19 :

7 (ii) Annexe 1, convention de service accéléré, demandes
8 #102 et #103, p. 7 de 7, par. 8.8:

9 **Préambule :**

10 « (i) Pour l'ensemble de ces périodes, le Projet ne génère pas d'impact à la
11 hausse sur le tarif de transport.

12 (ii) 8.8 Durée de vie utile des interconnexions existantes :

13 *L'interconnexion existante impliquée dans les présentes est apte à fournir le*
14 *service demandé dès le 1^{er} juillet 2009 et ce, jusqu'à la fin de sa vie utile, soit*
15 *2036. À ce moment, une nouvelle interconnexion devra être construite pour*
16 *assurer le service de transport demandé. Le client du service de transport*
17 *doit donc s'engager à assumer les coûts de cette nouvelle construction qui lui*
18 *seront attribuables. La date du début de la construction de cette nouvelle*
19 *interconnexion pourra être précisée ultérieurement lors d'une étude d'avant-*
20 *projet qui est requise afin d'effectuer une analyse plus détaillée. »*

21 **Demandes :**

22 10.1 Veuillez préciser les coûts qui devront être engagés à l'égard de chaque
23 interconnexion dont la durée de vie utile aura été atteinte, afin que le
24 Transporteur soit en mesure de continuer de fournir les services requis au-
25 delà de 2036 et ce jusqu'en 2044.

26 **R10.1**

27 **Le Transporteur souligne que les divers équipements qui composent une**
28 **interconnexion ont une durée de vie utile comprise entre 20 et 50 ans. Or,**
29 **au cas présent, les travaux et les coûts qui devront être engagés à l'égard**
30 **de chaque interconnexion dont la durée de vie aura été atteinte seront**
31 **sujets à analyse au cas par cas et étude sur le terrain au moment jugé**
32 **opportun. Dans ce contexte, le Transporteur n'est pas en mesure de**
33 **fournir l'information demandée.**

1 10.2 Veuillez préciser si les calculs à l'annexe 8 – Impact Tarifaire (HQT-1,
2 Document 1, Annexe 8) tiennent compte des coûts afférents aux travaux
3 devant être exécutés en 2036 aux deux interconnexions HQT-MASS et HQT-
4 NE, auxquelles réfère le paragraphe 8.8 des conventions de service accéléré
5 (HQT-1, Document 1, Annexe 1) Sinon, veuillez refaire les calculs à l'annexe
6 8 en tenant compte de ces coûts.

7 **R10.2**

8 **Les calculs présentés à l'annexe 8 - Impact tarifaire tiennent compte des**
9 **coûts spécifiques au projet faisant l'objet de la présente demande.**
10 **L'impact tarifaire de projets éventuels en 2036 dépasse le cadre de la**
11 **présente demande et sera présenté, le cas échéant, lorsque ces projets se**
12 **matérialiseront.**

13 **De plus, le Transporteur allègue que son rôle n'est pas de procéder à des**
14 **analyses ou des simulations au bénéfice des démonstrations que**
15 **souhaite réaliser l'intervenante.**

16 11 **Référence :** HQT-1, Document 1, page 32, lignes 4 à 7 :

17 **Préambule :**

18 *« Les travaux préconisés par le Transporteur dans le cadre du Projet*
19 *permettent de répondre à la demande du client de façon sécuritaire et*
20 *efficace en résolvant un ensemble de problématiques qui se présente sur le*
21 *réseau de transport et qui requièrent des interventions qui sont essentielles et*
22 *stratégiques. »*

23 (Nos soulignés)

24 **Demande :**

25 11.1 Veuillez préciser tous les travaux associés à la résolution d'un ensemble de
26 problématiques qui se présentent sur le réseau de transport auxquels vous
27 référez, outre ceux associés directement aux demandes de réservations
28 (102T et 103T) et leurs causes.

29 **R11.1**

30 **Voir la réponse du Transporteur à la question 1.1 de la Régie à la pièce**
31 **HQT-1, Document 1.**

- 1 12 **Références :** (i) HQT-1, Document 1, page 32, lignes 8 à 12 :
2 (ii) Annexe 1, convention de service accéléré (demandes
3 #102 et #103), p. 5 de 7, article 1.0 :
4 (iii) Site OASIS de TransÉnergie (Voir Annexe A)

5 **Préambule :**

6 « (i) Ainsi, le Transporteur souligne que les restrictions précisées aux
7 Conventions de service accéléré de transport et mentionnées à la section 2
8 précédente s'appliquent jusqu'à la mise en service des équipements requis.
9 Ces restrictions visent à s'assurer que le service de transport requis ne
10 portera pas atteinte à la performance du réseau de transport, ni à la sécurité
11 d'alimentation en électricité de l'ensemble de la clientèle.

12 (ii) 1.0 Durée de la transaction : Trente-cinq (35) ans

13 Date du début : 1^{er} juillet 2009

14 Date de fin : 30 juin 2044, soit trente-cinq (35) ans suivant la
15 date du début du service de transport

16 (iii) Voir annexe A ».

17 **Demande:**

18 12.1 À la référence (ii), il est indiqué que la durée de la transaction est de trente-
19 cinq (35) ans et alors qu'à la référence (iii) il est indiqué que la fin de service
20 est le 1 juillet 2019. (Nos soulignés) La réservation faite sur OASIS par Hydro-
21 Québec Production (HQM) étant d'une durée de 10 ans alors que la
22 convention de service accélérée mentionnée à la référence (ii) stipule 35 ans,
23 veuillez produire l'amendement à la demande de réservation et expliquer en
24 quoi les impacts tarifaires présentés à l'annexe 8 seraient modifiés si le
25 service est d'une durée de 10 ans.

26 **R12.1**

27 **Le Transporteur confirme que la durée des transactions est bel et bien de**
28 **35 ans. En effet, le Transporteur désire faire remarquer à l'intervenante**
29 **que les descriptions des demandes de service de transport présentées en**
30 **annexe A mentionnée en préambule, précisent aux pages 12 et 15 que ces**
31 **demandes sont valides pour 35 ans. De plus, comme présentée à ces**
32 **mêmes descriptions, une limite informatique ne permet pas d'indiquer**
33 **une date ultérieure au 1^{er} juillet 2019.**

- 1 13 **Référence:** (i) Annexe 1, convention de service accéléré (demande
2 #102T), p. 5 de 7, article 3.0 :
- 3 (ii) Annexe 1, convention de service accéléré (demande
4 #103T), p. 5 de 7, article 3.0 :

5 **Préambule :**

6 « 3.0 Point(s) de réception : HQT
7 Fournisseur : Hydro-Québec Production »

8 **Demandes :**

- 9 13.1 Aux références (i) et (ii), il est mentionné que le point de réception pour le
10 service point à point est le point HQT. Veuillez expliquer comment, eu égard à
11 l'article 17.2 (IV) des Tarifs et conditions, le Producteur peut présenter une
12 demande de réservation de point à point jugée complète sans préciser la
13 localisation des installations de production fournissant la puissance et
14 l'énergie associée à ce service.

15 **R13.1**

16 **Voir la réponse du Transporteur à la question 9.3 précédente.**

- 17 13.2 Veuillez expliquer comment le Transporteur peut faire une étude d'impact
18 pour une demande de service de transport de point à point sans savoir la
19 source et la localisation précise du point de réception de l'énergie qui sera
20 acheminé au point de sortie soit l'interconnexion NE et MASS?

21 **R13.2**

22 **Voir la réponse du Transporteur à la question 9.3 précédente.**

- 23 14 **Référence:** Annexe 1 - convention de service accéléré (demande #103),
24 page 6 de 7, article 5.0

25 **Préambule :**

26 « Selon l'évaluation effectuée par le Transporteur et en considérant l'ampleur
27 et la complexité des ajouts requis à son réseau de transport, le Transporteur
28 estime que ces ajouts ne peuvent pas être complétés avant 2014. Ceci
29 occasionne donc un service de transport avec restrictions possibles
30 applicables lors de périodes critiques ou lors de la pointe hivernale et ce, du
31 1er juillet 2009 jusqu'en décembre 2013 où l'on prévoit une première mise en
32 service des nouveaux équipements de transport. »

33

(Nos soulignés)

1 **Demandes :**

2 14.1 Veuillez expliquer pour chaque demande de réservation (102T et 103T), ce
3 que le Transporteur entend par le terme « *périodes critiques* » et illustrer par
4 des exemples concrets.

5 **R14.1**

6 **Les périodes critiques surviennent lors de la pointe annuelle de la charge**
7 **locale. Cette période se produit durant les mois d'hiver. Également, des**
8 **restrictions peuvent survenir dans le cas de retraits forcés**
9 **d'équipements. Ces évènements peuvent se produire toute l'année.**

10 14.2 Veuillez indiquer chacune des heures, s'il y a eu, depuis le 1 juillet 2009, que
11 le Transporteur a considérée, rencontrant sa définition de « *périodes*
12 *critiques* » et donnant ouverture à une réduction du service requis par le
13 Producteur pour chaque demande de réservation.

14 **R14.2**

15 **Un tel renseignement n'étant pas spécifiquement requis en vertu de**
16 **l'article 73 du *Règlement*, le Transporteur est d'avis que cette question**
17 **dépasse le cadre d'analyse du présent dossier.**

18 14.3 Veuillez expliquer pour chaque demande de réservation (102T et 103T), ce
19 que le Transporteur entend par « lors de la pointe hivernale » (i.e. préciser le
20 niveau de demande de charge locale ou tout autre critère).

21 **R14.3**

22 **La pointe hivernale désigne la période pendant laquelle les besoins du**
23 **réseau de transport du Transporteur sont à leurs niveaux les plus**
24 **élevés, notamment en raison des besoins importants de chauffage des**
25 **locaux pendant cette période. Compte tenu du climat du Québec, cette**
26 **période survient normalement entre le 1^{er} décembre d'une année et le**
27 **31 mars de l'année suivante. Le niveau de la pointe hivernale a été de**
28 **34 659 MW pour l'année 2009-2010.**

29 14.4 Veuillez indiquer chacune des heures s'il y a eu, depuis le 1 juillet 2009, que
30 le Transporteur a considérée être « lors de la pointe hivernale » et qui aurait
31 donné ouverture à une réduction du service requis par le Producteur pour
32 chaque demande de réservation.

1 **R14.4**

2 **Un tel renseignement n'étant pas spécifiquement requis en vertu de**
3 **l'article 73 du *Règlement*, le Transporteur est d'avis que cette question**
4 **dépasse le cadre d'analyse du présent dossier.**

5 14.5 Veuillez préciser la puissance que le réseau de transport est en mesure
6 d'acheminer, eu égard de chacune des demandes de réservation (102T et
7 103T), que le Transporteur est en mesure de fournir lors « des périodes
8 critiques » et de « pointe hivernale ». Si moins que la capacité réservée,
9 expliquer pourquoi.

10 **R14.5**

11 **Un tel renseignement n'étant pas spécifiquement requis en vertu de**
12 **l'article 73 du *Règlement*, le Transporteur est d'avis que cette question**
13 **dépasse le cadre d'analyse du présent dossier.**

14 14.6 Veuillez préciser dans l'hypothèse où le Projet n'était pas réalisé, la puissance
15 que le réseau de transport serait en mesure d'acheminer, en tout temps, vers
16 les points de livraison (HQT-MASS et HQT-NE), eu égard à la capacité
17 réservée;

18 **R14.6**

19 **Un tel renseignement n'étant pas spécifiquement requis en vertu de**
20 **l'article 73 du *Règlement*, le Transporteur est d'avis que cette question**
21 **dépasse le cadre d'analyse du présent dossier.**

22 14.7 Veuillez indiquer chacune des heures, s'il y a eu, depuis le 1 juillet 2009, où le
23 Transporteur a appliqué des restrictions énoncées aux conventions de service
24 accéléré (102T et 103T) et ce, pour chaque demande de service
25 distinctement en précisant la réduction offerte via le service imposé.

26 **R14.7**

27 **Un tel renseignement n'étant pas spécifiquement requis en vertu de**
28 **l'article 73 du *Règlement*, le Transporteur est d'avis que cette question**
29 **dépasse le cadre d'analyse du présent dossier.**

30 14.8 Le Transporteur a-t-il déterminé l'impact tarifaire associé exclusivement aux
31 coûts du Projet par rapport aux volumes additionnels de transport ferme et
32 aux revenus y afférents que les travaux du Projet permettent de réaliser eu
33 égard aux demandes de réservation 102T et 103T?

1 **R14.8**

2 **Comme mentionné à la pièce HQT-1, Document 1, page 31 de la présente**
3 **demande, l'impact tarifaire prend en compte les coûts associés au projet,**
4 **soit l'amortissement, le financement, la taxe sur les services publics et les**
5 **frais d'entretien et d'exploitation, ainsi que les besoins de transport de 2**
6 **527 MW provenant des demandes de réservation de transport ferme.**

7 14.9 Compte tenu des restrictions possibles applicables mentionnées en
8 préambule, veuillez indiquer si cela implique que le Transporteur ne pourra
9 offrir un service complet à l'ensemble de ses clients utilisant du transport
10 ferme de long terme sur cette interconnexion. Veuillez élaborer votre réponse.

11 **R14.9**

12 **Les restrictions possibles auxquelles fait référence le préambule ci-**
13 **dessus s'appliquent à la convention de service de point à point signée.**
14 **Toute autre demande de service de transport sur le chemin HQT-NE sera**
15 **traitée conformément aux *Tarifs et conditions*.**

16 15 **Référence:** Annexe 1 – convention de service accélérée, demande #103,
17 HQT-NE, page 7 de 7, section 8.8.

18 **Préambule :**

19 *« La date de début de cette nouvelle interconnexion pourra être précisée*
20 *ultérieurement lors d'une étude d'avant projet qui est requise afin d'effectuer*
21 *une analyse plus détaillée. »*

22 **Demande :**

23 15.1 Veuillez expliquer ce qui arrivera si HQP n'est pas d'accord avec les coûts
24 et/ou les solutions proposées par HQT dans cette étude d'avant-projet et
25 refuse d'aller de l'avant avec le projet et/ou d'en assumer les coûts et ainsi
26 décide de mettre un terme à son engagement avant le terme de 2044.

27 **R15.1**

28 **Voir la réponse du Transporteur à la question 10.1 précédente.**

3

Montréal, le 28 avril 2010

PAR COURRIER ÉLECTRONIQUE
ET PAR LA POSTE

Me Véronique Dubois
Secrétaire de la Régie de l'énergie
Régie de l'Énergie
800, Place Victoria, bureau 255
Montréal (Québec) H4Z 1A2

Paule Hamelin
Ligne directe : 514-392-9411
Télec. : 514-876-9011
paule.hamelin@gowlings.com

Adjointe
Tél. : (514) 878-1041, poste n° : 65254

Objet : Demande d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité afin d'obtenir l'autorisation requise pour l'acquisition et la construction d'immeubles ou d'actifs destinés au transport de l'électricité – Projet du Transporteur d'ajouts et modifications des équipements de transport requis pour l'utilisation des interconnexions HQT-MASS et HQT-NE (R-3715-2009)
Notre dossier : L113490012

Chère consœur,

En date du 21 avril 2010, le Transporteur transmettait à EBMI ses réponses à la demande de renseignements n° 1 dans le cadre du dossier mentionné en titre (HQD-2, Document 2). Nous sommes d'avis que le Transporteur a fourni des réponses qui dans certains cas sont incomplètes ou encore a refusé de fournir certaines réponses pour des motifs que nous estimons non fondés. Nous nous excusons de n'avoir pu donner suite à la transmission des réponses du Transporteur avant ce jour, mais ce délai s'explique en raison de la prise de connaissance des réponses fournies par le Transporteur et les autres engagements professionnels des soussignés.

Par la présente, nous demandons à la Régie de requérir du Transporteur de répondre aux questions ci-après exposées. Aussi, tel qu'expliqué ci-après, nous demandons à la Régie d'autoriser une deuxième ronde de demandes de renseignements. Nous pourrions y procéder rapidement sur réception des documents que le Transporteur a refusé de produire jusqu'à ce jour.

Finalement, nous demandons également à la Régie de nous accorder un délai supplémentaire pour la production de notre preuve pour tenir compte des réponses additionnelles que nous apprécierions obtenir et de la deuxième ronde de demandes de renseignements qui s'avère nécessaire.

Question 2.1

« 2. *Référence : HQT-1, Document 1, page 7, lignes 16 à 18 :*

Préambule :

« *Il est à noter que le client d'un service de transport ferme de point à point à long terme a également un droit de reconduction ou de renouvellement de la convention de service à la fin de celle-ci. »*

Demande :

2.1 *Veillez préciser pour chaque chemin HQT-MASS et HQT-NE, les clients et la capacité réservée aux termes de toute convention de transport ferme sujet à reconduction ou renouvellement dont le Transporteur a tenu compte dans le cadre des études d'impacts concernant les deux demandes de services (1 200 HQT-MASS et 1 200 HQT-NE), déposées par le Producteur le 20 janvier 2006?*

R 2.1 : Voir la réponse du Transporteur à la question 3.3 suivante. »

Le Transporteur nous rapporte à la réponse à la question 3.3. À la réponse 3.3, le Transporteur réfère aux rapports d'études d'impacts associés aux demandes de réservations 102-T et 103-T en disant que ces rapports nous avaient déjà été transmis. Un commentaire s'impose ici relativement à la production du rapport d'étude d'impact. L'objectif de notre question 3.3 était de s'assurer que le Transporteur produise au soutien de son dossier le rapport d'étude d'impact. En effet, nous estimons que le rapport d'étude d'impact aurait dû être produit par le Transporteur dans le cadre du présent dossier afin d'éclairer tous les intervenants et la Régie au sujet du présent projet. Nous joignons, à la présente, copie du rapport d'étude d'impact au soutien des présentes comme pièce au dossier (C-1-5 EBMI prenant en considération que la présente lettre devrait être cotée (C-1-4 EBMI). Nous croyons que la Régie devrait autoriser EBMI et les intervenants, le cas échéant, à soumettre des demandes de renseignements quant à ce rapport par le biais d'une deuxième ronde de demandes de renseignements, puisque celui-ci n'était pas encore produit au dossier.

Ceci étant dit, dans sa réponse, le Transporteur en référant à ce rapport d'étude d'impact n'indique pas, tel que demandé, si le Transporteur a tenu compte des autres demandes de service de transport ferme pour la période visée par la demande 102-T et 103-T à l'égard des chemins HQT-MASS et HQT-NE. Nous avons d'ailleurs posé une question similaire à 4.2 qui n'a pas été répondue complètement, puisque l'on a encore référé à l'étude d'impact sans préciser les passages pertinents.

Advenant que cette étude d'impact réponde effectivement à la question posée, nous croyons que le Transporteur devrait indiquer précisément à quel passage ou extrait celui-ci réfère. Si tel n'est pas le cas, nous estimons qu'il devrait fournir une réponse.

Finalement, nous estimons qu'il est pertinent de savoir si le Transporteur a uniquement considéré les demandes de service du Producteur ou si celui-ci a tenu compte de d'autres demandes de service et si oui, lesquelles.

Questions 3.1, 3.2 et 3.3

« 3. **Référence :** HQT-1, Document 1, page 9, lignes 2 à 7 :

Préambule :

« La demande du Producteur auprès du Transporteur concerne le service de transport de 2 400 MW plus pertes de transport, découlant des demandes de réservation sur l'interconnexion HQT-MASS (demande #102T) et sur l'interconnexion HQT-NE (demande #103T). Ces demandes de réservation ont été effectuées par l'entremise du système d'information et de réservation des capacités de transport (« OASIS »). Le Transporteur a complété l'étude d'impact en mai 2008. »

(Nos soulignés)

Demande :

3.1 Veuillez fournir l'avis du Transporteur au client de transport avisant de la nécessité de procéder à une étude d'impact en regard des demandes de réservation 102T et 103T.

R3.1 : Un tel renseignement n'étant pas spécifiquement requis en vertu de l'article 73 du Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie (le « Règlement »), le Transporteur est d'avis que cette question dépasse le cadre d'analyse du présent dossier. »

Dans sa réponse, le Transporteur indique que la question posée dépasse le cadre d'analyse du présent dossier et n'est pas requise en vertu du Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie (le « Règlement »).

Nous notons qu'en vertu de l'article 2, alinéa 3 du Règlement, il est prévu que le Transporteur doit soumettre la justification du projet en relation avec les objectifs visés. Il est également prévu au paragraphe 9 du même Règlement que le Transporteur doit soumettre les autres solutions envisagées, accompagnées des renseignements visés aux paragraphes précédents de l'article 3 du Règlement. Nous estimons qu'il est important de vérifier quels étaient les paramètres initiaux entendus entre les parties afin de mieux comprendre les modifications qui y ont été apportées et les justifications qui ont été fournies. Cette information est également pertinente afin de comprendre le processus de planification du Transporteur. Par ailleurs, nous estimons qu'il est pertinent d'obtenir copie des

échanges entre le Transporteur et le Producteur dans le cadre de ces demandes pour s'assurer de la transparence du processus et de la non-discrimination des autres clients de service de transport de point à point du Transporteur.

« **Demande :**

3.2 *Veillez produire les conventions d'études d'impacts se rapportant à chacune des demandes de réservation 102T et 103T.*

R3.2 : *Un tel renseignement n'étant pas spécifiquement requis en vertu de l'article 73 du Règlement, le Transporteur est d'avis que cette question dépasse le cadre d'analyse du présent dossier. »*

Nous estimons que les commentaires effectués pour la demande 3.1 s'appliquent à la demande formulée à 3.2 et demandons au Transporteur d'y répondre. Nous demandons la production des conventions d'études d'impacts pour les mêmes motifs.

« 3.3 *Veillez fournir les rapports d'études d'impacts associées aux demandes de réservations 102T et 103 T mentionnées dans le préambule, ainsi que les documents de travail y afférents.*

R3.3 : *Le Transporteur rappelle à l'intervenante qu'il lui a déjà transmis à deux reprises les rapports d'études d'impacts demandés. En effet, dans un premier temps, le Transporteur a transmis le 22 mai 2008 lesdites études à monsieur Vincent Francoeur, Chef de l'exploitation, faisant suite à une demande datant du 15 mai 2008. Dans un deuxième temps, le Transporteur a transmis le 16 mars 2010 lesdites études à monsieur Pascal Cormier, Directeur, Affaires réglementaires – Canada, faisant suite à une demande datant du 5 mars 2010. L'intervenante dispose donc déjà de l'information faisant l'objet de cette demande. »*

Tel qu'indiqué sous nos commentaires à la question 2.1, l'objectif de cette question était de s'assurer que le Transporteur produise pour les fins de son dossier le rapport d'étude d'impact joint à la présente pour faire partie intégrante de sa preuve. Il faut d'ailleurs insister sur le fait que le Transporteur y réfère de façon spécifique dans sa preuve (voir le préambule de la question 3).

Question 4.1

« 4. **Références :** (i) HQT-1, Document 1, page 9, lignes 11 et 12 :

(ii) HQT-1, Document 1, page 15, lignes 11 à 13 :

Préambule :

« (i) *La puissance requise pour le service de transport requis s'ajoute à la charge locale et aux autres services de transport fermes fournis par le réseau de transport.*

(ii) En bref, le Transporteur doit s'assurer que toutes les ressources disponibles soient transportables en tout temps afin de satisfaire les besoins globaux de sa clientèle, et ce tout en maintenant la fiabilité et la sécurité du réseau de transport. »

Demande :

4.1 Veuillez préciser la puissance requise aux fins de la charge locale que le Transporteur a déterminée aux fins des études d'impacts concernant les demandes de réservations 102T et 103T et pour quelles périodes (i.e. 2009, 2012, 2014, 2020, 2044?).

R4.1 : *Le Transporteur présente au tableau 1 suivant les données de la puissance requise aux fins de la charge locale qu'il a utilisées.*

Tableau 1

Puissance requise aux fins de la charge locale

	2009- 2010	2012- 2013	2014- 2015	2015- 2016	2016- 2017
Puissance requis (MW)	36 547	38 229	38 916	39 218	39 537

Le Transporteur n'a pas répondu complètement à la question puisqu'il s'est arrêté à la période 2016-2017. Nous demandons à ce que le Transporteur complète la réponse déjà fournie.

Questions 5.1 et 5.2

« 5.1 Références : (i) *HQT-1, Document 1, page 10, lignes 1 à 4:*

(ii) *HQT-1, Document 1, page 14, lignes 21 à 24 :*

Préambule :

« (i) L'étude d'impact présentait deux solutions, dont celle préconisée par le Transporteur qui constitue la solution la moins coûteuse et la plus optimale d'un point de vue technique. À l'étape de l'avant-projet et par souci d'efficacité, le Transporteur a effectué une seconde analyse qui a permis d'optimiser la solution recommandée.

(ii) Par la suite, des analyses plus approfondies effectuées à l'étape de l'avant-projet, ont pris en compte les divers projets de développement du réseau de transport s'échelonnant jusqu'à 2020. D'autres aspects ont aussi été considérés, tels la fiabilité, la sécurité, la sensibilité de tension et le comportement dynamique du réseau. »

Demandes :

5.1 Veuillez produire la convention d'étude d'avant-projet à laquelle le Transporteur réfère concernant les demandes de réservations 102T et 103T.

R5.1 : Un tel renseignement n'étant pas spécifiquement requis en vertu de l'article 73 du Règlement, le Transporteur est d'avis que cette question dépasse le cadre d'analyse du présent dossier.

5.2 Veuillez produire l'étude d'avant-projet complétée par le Transporteur et produire toutes les analyses, études ou documents de travail y afférents.

R5.2 : Un tel renseignement n'étant pas spécifiquement requis en vertu de l'article 73 du Règlement, le Transporteur est d'avis que cette question dépasse le cadre d'analyse du présent dossier. »

Nous référons à nos commentaires formulés plus haut relativement à la question 3.1 et la question 3.2.

Par ailleurs, en ce qui a trait à l'étude d'avant-projet complétée par le Transporteur, nous demandons à ce que le Transporteur nous en fournisse copie et la produise au dossier. Dans les extraits cités en préambule, le Transporteur fait spécifiquement référence à l'étape de l'avant-projet et du fait qu'il a effectué une seconde analyse permettant selon lui d'optimiser la solution recommandée. Il mentionne également qu'à l'étape de l'avant-projet il a effectué des analyses plus approfondies prenant en compte les divers projets de développement du réseau de transport s'échelonnant jusqu'à 2020. Nous estimons que ces informations sont des plus pertinentes relativement au présent dossier et à l'évaluation du projet en fonction des objectifs visés (voir l'article 2, alinéas 3, 5 et 9 du Règlement). Nous estimons également qu'une fois l'étude d'avant-projet fournie et déposée en preuve, EBMI devrait avoir l'opportunité de poser au Transporteur toutes questions jugées utiles et pertinentes au débat par le biais d'une deuxième ronde de demandes de renseignements tel qu'indiqué précédemment.

Question 6.1

« 6. Référence : HQT-1, Document 1, page 10, lignes 4 à 8 :

Préambule :

« Or, cette optimisation a permis, notamment, de réduire les coûts du Projet en profitant d'occasions offertes par la réalisation de projets en cours et planifiés par le Transporteur. Cet arrimage permet au Transporteur d'optimiser ses investissements, et notamment ses besoins en approvisionnement et en main-d'œuvre. »

Demande :

6.1 Veuillez préciser les projets en cours et planifiés par le Transporteur auxquels l'on réfère en décrivant chaque projet de manière à ce que l'on puisse l'identifier (i.e. dossier de la Régie re : approbations ou informations permettant de déterminer la nature et l'étendue des travaux).

R61. : Voir la réponse du Transporteur à la question 1.1 de la Régie à la pièce HQT-2, Document 1. »

Dans sa réponse, le Transporteur réfère à la réponse fournie à la question 1.1 de la Régie (HQT-2, Document 1). Or, dans notre question, nous avons demandé de façon précise au Transporteur d'indiquer de façon spécifique chacun des projets auxquels il référerait en indiquant notamment le numéro de dossier de la Régie afin de vérifier notamment si des approbations ont déjà été données. Nous demandons que le Transporteur complète sa réponse.

Questions 7.1 à 7.4

« 7. Référence : HQT-1, Document 1, page 10, lignes 9 à 15 :

Preamble :

« Le Transporteur a procédé à un raffinement de la solution recommandée à l'étude d'impact afin de dégager une solution optimale en tenant compte de diverses étapes de développement du réseau de transport et notamment de l'évolution des besoins de la charge locale et des demandes sur OASIS. En effet, la période d'analyse est marquée par la réalisation de plusieurs travaux majeurs en cours ou planifiés qui doivent être réalisés afin de répondre aux besoins globaux des clients du Transporteur et maintenir la fiabilité du réseau de transport. »

Demandes :

7.1 Veuillez préciser les hypothèses que le Transporteur a retenues dans son analyse, tant à l'égard du développement du réseau de transport que de l'évaluation des besoins de la charge locale et des demandes de transport sur OASIS pour chaque demande de réservation (102T et 103T).

R7.1 Voir la réponse du Transporteur à la question 3.3 précédente. »

À nouveau, le Transporteur réfère à l'étude d'impact que nous avons jointe à la présente. Nous estimons que si l'étude d'impact répond à la question formulée, le Transporteur devrait indiquer à quel endroit de façon spécifique cette étude d'impact répond à la question formulée. Si l'étude d'impact n'y répond pas, nous demandons que le Transporteur explique sa réponse.

« 7.2 Produire tout document de travail reflétant les hypothèses examinées et en précisant celles qui ont été retenues.

R7.2 : *Un tel renseignement n'étant pas spécifiquement requis en vertu de l'article 73 du Règlement, le Transporteur est d'avis que cette question dépasse le cadre d'analyse du présent dossier. »*

En vertu du paragraphe 9 de l'article 2 du Règlement, nous croyons que toutes les autres solutions envisagées accompagnées des renseignements prévus aux paragraphes 1 à 8 de l'article 2 du Règlement sont pertinentes et nous demandons à ce que le Transporteur réponde à la question posée.

« 7.3 Veuillez préciser si ces hypothèses et travaux majeurs en cours ou planifiés ont été examinés en fonction de chaque demande de réservation distinctement ou concurremment comme s'il s'agissait d'une seule demande de 2 400 MW ayant comme point de livraison HQT-MASS et HQT-NE à part égale.

R7.3 *Voir la réponse du Transporteur à la question 3.3 précédente. »*

Tel qu'indiqué pour la réponse formulée à la demande 7.1, nous demandons au Transporteur de confirmer à quel endroit dans l'étude d'impact celui-ci répond à la question formulée. Si l'étude n'y répond pas, nous requérons du Transporteur une réponse précise.

« 7.4 Veuillez préciser si l'une ou l'autre des demandes de service ferme (102T et 103T) considérée distinctement aurait requis des ajouts ou modifications au réseau de transport? Si oui, préciser les raisons et la nature des ajouts ou modifications requises.

R7.4 *Voir la réponse du Transporteur à la question 3.3 précédente. »*

Le même commentaire relativement à la question 7.3 s'applique ici. Advenant que le Transporteur ait traité ces demandes de service de façon distincte, nous tentons de déterminer si les travaux qui sont requis auraient été les mêmes et quels auraient été les coûts correspondant.

Questions 9.1, 9.2 et 9.4

« 9.1 **Référence :** HQT-1, Document 1, page 15, lignes 5 à 8 :

Préambule :

« Afin de répondre à l'ensemble des besoins de la clientèle et d'assurer le service de transport requis, le Transporteur a retenu comme hypothèse, à l'étape de l'étude d'impact, que les ressources nécessaires, hydrauliques et éoliennes et, au besoin, thermiques, seront disponibles. »

(nos soulignés)

Demands :

9.1 *Quelles sont les réservations de transport ferme qui ont été prises en compte dans la détermination de l'ensemble des besoins de la clientèle pour chacun des points de livraison identifiés aux demandes du Producteur? »*

R9.1 *Voir la réponse du Transporteur à la question 3.3 précédente.*

9.2 *Est-ce que le Transporteur a considéré les réservations de transport ferme bénéficiant d'un droit de reconduction ou renouvellement pour chacun des points de livraison (HQT-MASS/HQT-NE) et si oui, lesquelles?*

R9.2 *Voir la réponse du Transporteur à la question 3.3 précédente. »*

Le Transporteur fait référence à l'étude d'impact sans préciser, de façon spécifique, à quel endroit dans le document celui-ci prétend avoir répondu à la question formulée. Nous demandons au Transporteur de préciser ses réponses. Si l'étude d'impact ne répond pas à nos questions, nous demandons au Transporteur de répondre.

« 9.4 Est-ce que le Transporteur a mis à jour les hypothèses de ses études d'impacts? Si oui, indiquer à quel moment cette mise à jour a eu lieu et produire cette mise à jour et les documents de travail y afférents.

R9.4 *En effet, des mises à jour ont été faites à l'étape d'avant-projet pour tenir compte de certains changements dans le réseau principal comme l'annulation de certains projets. Ainsi, lors de la réalisation des études, le Transporteur a utilisé le tableau des études d'impact pour les demandes de service de transport et pour les raccordements ou les modifications de centrales du site OASIS afin d'effectuer la mise à jour en question.*

Concernant le dépôt de documents de travail, le Transporteur mentionne qu'un tel renseignement n'étant pas spécifiquement requis en vertu de l'article 73 du Règlement, il est d'avis que cette partie de la question dépasse le cadre d'analyse du présent dossier. »

Nous demandons au Transporteur de produire les mises à jour des hypothèses conformément au paragraphe 9 de l'article 2 du Règlement.

Question 14.2, 14.4 à 14.7

« 14. Référence: *Annexe 1 - convention de service accéléré (demande #103), page 6 de 7, article 5.0*

Préambule :

« Selon l'évaluation effectuée par le Transporteur et en considérant l'ampleur et la complexité des ajouts requis à son réseau de transport, le Transporteur estime que ces ajouts ne peuvent pas être complétés avant 2014. Ceci occasionne donc un service de transport avec restrictions possibles

applicables lors de périodes critiques ou lors de la pointe hivernale et ce, du 1er juillet 2009 jusqu'en décembre 2013 où l'on prévoit une première mise en service des nouveaux équipements de transport. »

(Nos soulignés)

Demands :

14.2 Veuillez indiquer chacune des heures, s'il y a eu, depuis le 1 juillet 2009, que le Transporteur a considérée, rencontrant sa définition de « périodes critiques » et donnant ouverture à une réduction du service requis par le Producteur pour chaque demande de réservation.

R14.2 : Un tel renseignement n'étant pas spécifiquement requis en vertu de l'article 73 du Règlement, le Transporteur est d'avis que cette question dépasse le cadre d'analyse du présent dossier.

14.4 Veuillez indiquer chacune des heures s'il y a eu, depuis le 1 juillet 2009, que le Transporteur a considérée être « lors de la pointe hivernale » et qui aurait donné ouverture à une réduction du service requis par le Producteur pour chaque demande de réservation.

R14.4 : Un tel renseignement n'étant pas spécifiquement requis en vertu de l'article 73 du Règlement, le Transporteur est d'avis que cette question dépasse le cadre d'analyse du présent dossier.

14.5 Veuillez préciser la puissance que le réseau de transport est en mesure d'acheminer, eu égard de chacune des demandes de réservation (102T et 103T), que le Transporteur est en mesure de fournir lors « des périodes critiques » et de « pointe hivernale ». Si moins que la capacité réservée, expliquer pourquoi.

R14.5 : Un tel renseignement n'étant pas spécifiquement requis en vertu de l'article 73 du Règlement, le Transporteur est d'avis que cette question dépasse le cadre d'analyse du présent dossier.

14.6 Veuillez préciser dans l'hypothèse où le Projet n'était pas réalisé, la puissance que le réseau de transport serait en mesure d'acheminer, en tout temps, vers les points de livraison (HQT-MASS et HQT-NE), eu égard à la capacité réservée;

R14.6 : Un tel renseignement n'étant pas spécifiquement requis en vertu de l'article 73 du Règlement, le Transporteur est d'avis que cette question dépasse le cadre d'analyse du présent dossier.

14.7 Veuillez indiquer chacune des heures, s'il y a eu, depuis le 1 juillet 2009, où le Transporteur a appliqué des restrictions énoncées aux conventions de service accéléré (102T et 103T) et ce, pour chaque demande de service distinctement en précisant la réduction offerte via le service imposé.

R14.7 : Un tel renseignement n'étant pas spécifiquement requis en vertu de l'article 73 du Règlement, le Transporteur est d'avis que cette question dépasse le cadre d'analyse du présent dossier. »

Nous estimons que toutes les questions qui ont été posées servent à comprendre le projet et sa justification. Nous tentons d'évaluer le risque associé aux situations de pointe hivernale ou encore aux situations de périodes critiques en comparaison des coûts associés à la fourniture des services de transport demandés. Ces informations permettraient d'apprécier la nécessité d'investir les sommes d'argent proposées sur le réseau de transport.

GOWLING LAFLEUR HENDERSON S.E.N.C.R.L.



Paule Hamelin

PH/st

p.j.

c.c. : Me Yves Fréchette, HYDRO-QUÉBEC
Intervenants

4



Yves Fréchette
Avocat

Hydro-Québec – Affaires juridiques
4^e étage
75, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec) H2Z 1A4

Tél. : (514) 289-2211, poste 6925
Télec. : (514) 289-2007
C. élec. : frechette.yves@hydro.qc.ca

Par courriel et poste

Le 1^{er} mai 2010

Me Véronique Dubois
Secrétaire
Régie de l'énergie
800, Place Victoria, bureau 255
Montréal, Québec
H4Z 1A2

OBJET : Demande d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité afin d'obtenir l'autorisation requise pour l'acquisition et la construction d'immeubles ou d'actifs destinés au transport de l'électricité - Projet du Transporteur d'ajouts et modifications des équipements de transport requis pour l'utilisation des interconnexions HQT-MASS et HQT-NE (R-3715-2009)
Notre dossier : R000336YF

Chère consœur,

Nous avons reçu copie d'une lettre portant date du 28 avril 2010 qui vous a été transmise par le procureur d'Énergie Brookfield Marketing Inc. (EBMI) à l'égard du dossier décrit en rubrique.

Dans sa lettre, EBMI déclare être insatisfaite des réponses fournies par le Transporteur à ses demandes de renseignements. L'intervenante demande que le Transporteur complète ses réponses, qu'une seconde ronde de demandes de renseignements soit autorisée et de lui accorder un délai supplémentaire pour la production de sa preuve.

Le Transporteur prie la Régie de rejeter ces demandes notamment en ce que les réponses du Transporteur sont valables, que les insatisfactions de l'intervenante ne trouvent pas appui dans le cadre réglementaire associé à la demande, qu'elles sont en contradiction avec les récentes décisions D-2010-024 et D-2010-036 et que ces demandes sont présentées à contretemps et sont susceptibles d'influer négativement sur la célérité et l'équité du processus, le tout tel que décrit ci-après.

Le Transporteur a produit sa demande d'approbation auprès de la Régie le 14 décembre 2009 et tel que mentionné à cette demande (paragraphe 11), le Transporteur doit

disposer de la décision de la Régie en juin 2010 afin, selon le cas, de respecter le calendrier d'exécution des travaux.

Le 9 mars 2010, la Régie dans sa décision D-2010-024 mentionne ce qui suit:

[12] Tout d'abord, la Régie constate des demandes d'intervention que les intéressés « s'interrogent », « se questionnent », « veulent s'assurer », sans toutefois exprimer de préoccupations ou d'éléments tangibles. À cet effet, la Régie invite les intervenants à lui présenter, dans le cadre de leur intervention, des préoccupations et des éléments tangibles et pertinents à la présente demande.

[13] La Régie rappelle également aux intervenants qu'ils doivent limiter leur intervention aux enjeux prévus à l'article 73 de la Loi. Ainsi, la Régie juge utile de mentionner que la répartition des coûts, la méthode d'amortissement des coûts, ainsi que l'utilisation d'un taux plutôt qu'un autre ne sont pas des enjeux dans le cadre de dossiers d'investissements, mais entrent plutôt dans le cadre de dossiers tarifaires. (Nos soulignés)

Le 6 avril 2010, la Régie dans sa décision D-2010-036 mentionne ce qui suit:

[25] La Régie juge nécessaire, à ce stade-ci, de rappeler à NLH que les questions qu'elle pourra aborder à l'occasion du dossier R-3715-2009 devront respecter le cadre d'analyse prescrit par l'article 73 de la Loi et être liées au Projet tel que présenté par le Transporteur et non pas relatives à l'éventuelle issue des plaintes citées précédemment.

[26] La Régie précise que dans le cadre de l'examen d'une demande d'investissement, c'est l'aspect technico économique du projet du Transporteur qu'elle examine, et non celui d'un projet alternatif ou hypothétique. Tel qu'elle le mentionnait dans sa décision D-2007-45, la Régie approuve ou refuse un projet faisant l'objet d'une demande d'autorisation sur la base des renseignements fournis dont, le cas échéant, ceux relatifs aux autres solutions que le Transporteur a envisagées. Elle rappelle qu'un intervenant peut soumettre des arguments ou une preuve pour répondre à ceux du Transporteur et expliquer pourquoi le projet, tel que présenté, devrait, ou ne devrait pas être autorisé par la Régie. (Nos soulignés)

Le cadre réglementaire relié à la demande du Transporteur dans ce dossier est balisé par les décisions de la Régie précitées qui s'appuient sur l'article 73 LRÉ, le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* et le *Guide de dépôt du Transporteur* qui décrit les documents requis par la Régie afin qu'elle dispose de l'information dont elle a besoin pour l'analyse du présent dossier (section 2.2, Chapitre 2).

Comme le Transporteur l'a déjà mentionné les motifs d'intervention d'EBMI décrit à sa demande d'intervention apparaissaient ténus. Or, il appert maintenant que l'intervention d'EBMI évolue et ce, avec respect, hors du cadre réglementaire précité.

Il est utile de rappeler le rôle de l'intervenant EBMI dans le cadre du dossier, soit une personne intéressée du public et non l'administré directement concerné par la demande d'autorisation du projet d'investissements destinés au transport de l'électricité en vertu de l'article 73 LRÉ. Il n'est donc pas de son rôle d'exiger du Transporteur la production de documents non pertinent dans le cadre de cette demande. La Régie a déjà largement balisé l'information requise.

La demande du Transporteur implique le contrôle d'une activité courante en dehors du champ tarifaire. Il est clair que la demande découlant d'un projet d'investissement doit être traitée avec célérité et c'est notamment pour ce motif que la Régie a balisé le cadre réglementaire relié à la fourniture d'information de la part du Transporteur par le biais du *Guide de dépôt du Transporteur*. Le Transporteur a respecté le cadre réglementaire et mis en preuve l'ensemble des informations nécessaires à l'étude de ce dossier.

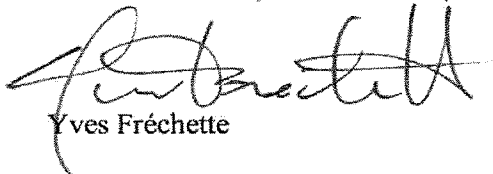
Avec égards, le Transporteur soumet que **toutes** les demandes de l'intervenante inscrites à sa lettre du 28 avril 2008 sont irrecevables, notamment en ce que:

- Elles excèdent le champ d'intervention d'EBMI dans le présent dossier.
- Elles ne trouvent pas d'assises dans le cadre réglementaire précité.
- Elles excèdent les balises émises par la Régie dans ses décisions D-2010-024 et D-2010-036 et ne reposent pas sur des préoccupations tangibles qui soient recevables dans le cadre d'un dossier comme celui en cause.
- Elles sont susceptibles d'entraîner des délais indus, d'influer négativement sur la célérité et l'équité du processus alors que la Régie a mis en place dans ce dossier des mesures pour assurer le déroulement équitable, rapide et simple de la procédure.

Le Transporteur soumet à nouveau que le présent dossier est présenté à la Régie avec toute l'information requise selon le cadre réglementaire en place. La Régie et les intervenants disposent de toute l'information pertinente à l'évaluation du présent projet.

Le Transporteur prie donc la Régie de rejeter les demandes d'EBMI (idem pour les éléments soumis par le RNCREQ dans sa lettre du 3 mai 2010) et de maintenir le calendrier de l'audience mis en place par la décision D-2010-036.

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



Yves Fréchette

c.c. Me Hamelin, Me Gariépy et Me Turmel.

5

DÉCISION

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2010-051

R-3715-2009

10 mai 2010

PRÉSENT :

Michel Hardy
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

et

Intervenants dont les noms apparaissent ci-après

Décision concernant la demande de EBMI d'ordonner au Transporteur de compléter certaines réponses à sa demande de renseignements, de proroger le délai pour le dépôt des commentaires des intervenants et de permettre une deuxième ronde de demandes de renseignements au Transporteur

Demande afin d'obtenir l'autorisation requise pour l'acquisition et la construction d'immeubles ou d'actifs destinés au transport de l'électricité - Projet du Transporteur d'ajouts et modifications des équipements de transport requis pour l'utilisation des interconnexions HQT-MASS et HQT-NE

Intervenants :

- Énergie Brookfield Marketing Inc. (EBMI);
- Newfoundland and Labrador Hydro (NLH);
- Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ).

1. INTRODUCTION

[1] Le 14 décembre 2009, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose une demande à la Régie de l'énergie (la Régie), en vertu des articles 31(5^o) et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi) et des articles 1, 2 et 3 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie*² (le Règlement), dans le cadre de la demande afin d'obtenir l'autorisation requise pour l'acquisition et la construction d'immeubles ou d'actifs destinés au transport de l'électricité - Projet du Transporteur d'ajouts et modifications des équipements de transport requis pour l'utilisation des interconnexions HQT-MASS et HQT-NE (le Projet).

[2] Le 8 janvier 2010, la Régie diffuse un avis sur son site internet, dans lequel elle indique qu'elle entend traiter cette demande sur dossier.

[3] Le 9 mars 2010, dans sa décision D-2010-024, la Régie accorde le statut d'intervenant à EBMI, le RNCREQ et NLH.

[4] Le 18 mars 2010, la Régie, EBMI et le RNCREQ soumettent des demandes de renseignements au Transporteur. NLH, quant à elle, dépose une demande de report de l'audience jusqu'à ce qu'une décision soit rendue dans ses dossiers de plaintes l'impliquant en cours devant la Régie.

[5] Le 6 avril 2010, la Régie rend la décision D-2010-036 par laquelle elle rejette la demande de report déposée par NLH et établit un nouveau calendrier.

[6] Le 15 avril 2010, NLH transmet une demande de renseignements au Transporteur.

[7] Le 21 avril 2010, le Transporteur répond aux demandes de renseignements de la Régie, de EBMI, de NLH et du RNCREQ.

[8] Le 28 avril 2010, EBMI demande à la Régie d'ordonner au Transporteur de compléter ses réponses à sa demande de renseignements, de consentir à une deuxième ronde de demandes de renseignements et de proroger le délai pour le dépôt des commentaires des intervenants.

¹ L.R.Q., c. R-6.01.

² (2001) 133 G.O. II, 6165.

[9] Le 3 mai 2010, le RNCREQ soumet une correspondance à la Régie selon laquelle il appuie les commentaires de EBMI formulés dans sa lettre du 28 avril 2010.

[10] Le 4 mai 2010, le Transporteur dépose sa réplique à la lettre de EBMI du 28 avril 2010. À cette même date, EBMI réitère sa demande à la Régie du 28 avril 2010.

[11] Dans la présente décision, la Régie se prononce sur les demandes de EBMI exprimées dans sa correspondance du 28 avril 2010.

2. COMPLÉMENTS DEMANDÉS AUX RÉPONSES DU TRANSPORTEUR À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS DE EBMI

[12] La Régie a pris connaissance des commentaires du Transporteur, du RNCREQ, ainsi que de la réponse de EBMI.

[13] Le Transporteur, en réponse aux questions 2.1, 3.3, 7.1, 7.3, 7.4, 9.1 et 9.2 de la demande de renseignements de EBMI la réfère à sa réponse à la question 3.3 de ladite demande de renseignements, soit :

« Le Transporteur rappelle à l'intervenante qu'il lui a déjà transmis à deux reprises les rapports d'études d'impacts demandés. [...] L'intervenante dispose donc déjà de l'information faisant l'objet de cette demande. »

[14] EBMI soutient que l'objectif des questions 2.1 et 3.3 était de :

« s'assurer que le Transporteur produise au soutien de son dossier le rapport d'étude d'impact. En effet, nous estimons que le rapport d'étude d'impact aurait dû être produit par le Transporteur dans le cadre du présent dossier afin d'éclairer tous les intervenants et la Régie au sujet du présent projet. »

[15] À cet effet, la Régie rappelle le cadre d'examen de la présente demande qu'elle a circonscrit dans sa décision D-2010-024 comme suit :

« [...] la Régie invite les intervenants à lui présenter, dans le cadre de leur intervention, des préoccupations et des éléments tangibles et pertinents à la présente demande [...].

La Régie rappelle également aux intervenants qu'ils doivent limiter leur intervention aux enjeux prévus à l'article 73 de la Loi. »

[16] Tout d'abord, la Régie constate que ces deux questions de EBMI, ainsi que la question 4.1 de cette dernière, visent le rapport d'étude d'impact effectuée par le Transporteur avant le dépôt du Projet tel que présenté dans le cadre du dossier R-3715-2009 et déposé pour approbation à la Régie. La Régie est d'avis que ce rapport d'étude d'impact n'est pas pertinent à l'étude d'une demande déposée en vertu de l'article 73 de la Loi, car il s'agit d'un document préparé préalablement à la présentation d'un projet et qui, de surcroît, est sujet à modifications tout au long de l'étude préalable de faisabilité de ce même projet. Le Projet qui doit être examiné par la Régie est donc le Projet tel que présenté par le Transporteur, suivant les exigences de l'article 73 de la Loi et des articles 1, 2 et 3 du Règlement.

[17] Quant aux questions 7.1, 7.3 et 7.4, EBMI demande que le Transporteur indique à quel endroit, de façon spécifique, l'étude d'impact répond aux questions formulées. Advenant le cas où l'étude d'impact n'y répond pas, l'intervenante demande que le Transporteur précise sa réponse. À cet effet, la Régie réitère le fait que l'étude d'impact n'est pas pertinente à l'analyse d'un dossier d'investissement et donc qu'il n'est pas utile et nécessaire que le Transporteur précise à quels endroits se retrouvent les informations demandées par EBMI.

[18] Aux questions 3.1, 3.2, 5.1, 5.2, 7.2, 9.4, 14.2 et 14.4 à 14.7, le Transporteur répond que les renseignements demandés par EBMI ne sont pas spécifiquement requis en vertu du Règlement et que ces questions dépassent le cadre d'analyse du présent dossier.

[19] EBMI, quant à elle, soutient que toutes ses questions servent à comprendre le projet et sa justification. L'intervenante souligne que par ces question, elle tente d'évaluer le risque associé aux situations de pointe hivernale ou encore aux situations de périodes critiques en comparaison des coûts associés à la fourniture des services de transport demandés et que ces informations permettraient d'apprécier la nécessité d'investir les sommes d'argent proposées sur le réseau de transport.

[20] La Régie considère que dans le cadre d'un besoin d'ajout au réseau, les *Tarifs et conditions de service de transport d'Hydro-Québec* (les Tarifs) en vigueur au moment du

dépôt de la demande ne font pas de distinction eut égard à la durée de la non-disponibilité du service ferme point à point demandé. L'article 15.4 des Tarifs prévoit que :

« [...] Si le Transporteur établit qu'il ne peut pas répondre favorablement à une demande complète visant un service de transport de point à point à cause de l'insuffisance de capacité sur son réseau de transport, le Transporteur agira avec diligence pour étendre ou modifier son réseau de transport afin de fournir le service de transport réclamé [...]. »

[21] L'article 13.2 des Tarifs précise que :

« Tout service de transport ferme à long terme de point à point aura une priorité d'accès supérieure au service de transport ferme à court terme de point à point et égale à celle des ressources désignées par le Distributeur pour alimenter la charge locale [...]. »

[22] Encore une fois la durée des non-disponibilités des services de transport pour la charge locale ou le service ferme long terme, n'est pas en cause.

[23] La Régie partage l'avis du Transporteur selon lequel les questions posées par l'intervenante dépassent le cadre d'analyse requis par le Règlement. En effet, la Régie est d'avis que l'évaluation de la disponibilité du service de transport du réseau, la gestion de la congestion sur le réseau à une période antérieure à la présente demande et l'étude d'impact réalisée par le Transporteur avant le dépôt du Projet ne sont pas pertinents à l'examen d'un dossier d'investissement déposé conformément au Règlement qui prévoit, à l'article 2, que :

« Toute demande d'autorisation en vertu du premier alinéa de l'article 1, doit être accompagnée des renseignements suivants :

1° les objectifs visés par le projet;

2° la description du projet;

3° la justification du projet en relation avec les objectifs visés;

4° les coûts associés au projet;

5° l'étude de faisabilité économique du projet;

6° la liste des autorisations exigées en vertu d'autres lois;

7° l'impact sur les tarifs incluant une analyse de sensibilité;

8° l'impact sur la fiabilité du réseau de transport d'électricité et sur la qualité de prestation du service de transport d'électricité ou de distribution d'électricité ou de gaz naturel;

9° le cas échéant, les autres solutions envisagées, accompagnées des renseignements visés aux paragraphes précédents. »

[24] Pour ces raisons, la Régie est d'avis que l'évaluation de la disponibilité du service de transport du réseau, la gestion de la congestion sur le réseau à une période antérieure à la présente demande et l'étude d'impact réalisée par le Transporteur avant le dépôt du Projet ne sont pas pertinents à l'examen du présent dossier d'investissement déposé conformément au Règlement.

[25] À la question 6.1, EBMI demande au Transporteur de préciser les « projets en cours et planifiés par le Transporteur auxquels l'on réfère en décrivant chaque projet de manière à ce que l'on puisse l'identifier ». Le Transporteur, à cet égard, réfère l'intervenante à sa réponse à la question 1.1 de la Régie à la pièce B-5, HQT-2, document 1. EBMI demande au Transporteur d'indiquer de façon spécifique chacun des projets en indiquant notamment le numéro de dossier de la Régie.

[26] La Régie juge satisfaisante la réponse fournie par le Transporteur à la question 6.1.

[27] En conséquence de ce qui précède, la Régie refuse la demande de EBMI de procéder à une deuxième ronde de demandes de renseignements, mais compte tenu des circonstances, prolonge le délai accordé aux intervenants pour soumettre leurs commentaires.

3. CALENDRIER DE L'AUDIENCE

[28] La Régie établit le nouveau calendrier suivant :

Date limite pour le dépôt des commentaires des intervenants	17 mai 2010 à 12 h
Date limite pour le dépôt de la réplique du Transporteur	31 mai 2010 à 12 h

[29] **Considérant ce qui précède;**

La Régie de l'énergie :

REJETTE la demande d'ordonner au Transporteur de répondre ou compléter les réponses fournies à la demande de renseignements n° 1 de EBMI;

REJETTE la demande de procéder à une deuxième ronde de demandes de renseignements;

ACCUEILLE la demande de prolonger le délai pour le dépôt des commentaires des intervenants;

ÉTABLIT le calendrier de traitement mentionné à la section 3 de la présente décision.

Michel Hardy
Régisseur

Représentants :

- Énergie Brookfield Marketing Inc. (EBMI) représentée par M^c Paule Hamelin;
- Hydro-Québec représentée par M^c Yves Fréchette;
- Newfoundland and Labrador Hydro (NLH) représentée par M^c André Turmel;
- Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) représenté par M^c Annie Gariépy.

6

Montréal, le 17 mai 2010

**PAR COURRIER ÉLECTRONIQUE
ET PAR LA POSTE**

Me Véronique Dubois
Secrétaire de la Régie de l'énergie
Régie de l'Énergie
800, Place Victoria, bureau 255
Montréal (Québec) H4Z 1A2

Paule Hamelin
Ligne directe : 514-392-9411
Télec. : 514-876-9011
paule.hamelin@gowlings.com

Adjointe
Tél. : (514) 878-1041, poste n° : 65254

**Objet : Demande d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité afin d'obtenir l'autorisation requise pour l'acquisition et la construction d'immeubles ou d'actifs destinés au transport de l'électricité – Projet du Transporteur d'ajouts et modifications des équipements de transport requis pour l'utilisation des interconnexions HQT-MASS et HQT-NE (R-3715-2009)
Notre dossier : L113490012**

Chère consœur,

EBMI a pris connaissance de la décision D-2010-051 et est présentement à considérer l'ensemble de ses droits et recours eu égard à cette décision. Dans ce contexte, EBMI ne sera pas en mesure de fournir à la date requise par la Régie ses observations écrites dans le cadre du présent dossier. Elle entend néanmoins soumettre les commentaires suivants en ce qui concerne la présente demande d'investissement eu égard à l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* L.R.Q. c. R-6.01 (ci-après la « Loi »).

LE CADRE D'EXAMEN DE LA DEMANDE D'INVESTISSEMENT

À la lumière de la décision D-2010-051 et sous réserve de nos droits tel que mentionné en début de lettre, nous notons que le cadre d'examen de la présente demande d'investissement est très limité. En effet, la Régie a considéré que les études d'impact ou les études d'avant-projets n'étaient pas pertinentes dans l'évaluation de cette demande qui devait être considérée telle que présentée.

Nous soumettons que nous ne sommes donc pas en mesure de questionner, d'analyser et de commenter valablement les différentes solutions envisagées auxquelles la preuve du Transporteur réfère.

Nos demandes avaient notamment pour but de mieux comprendre comment la présente demande s'inscrit notamment dans le cadre des demandes d'investissements passées (comme par exemple le dossier R-3696-2009 portant sur la mise à niveau du réseau de transport principal pour un montant d'environ 260 millions) et les projets futurs du Transporteur.

Vu ce qui précède, il appert que le processus d'examen en vertu de l'article 73 de la Loi ne semble pas permettre de considérer l'ensemble des projets d'investissement du Transporteur de façon intégrée ni le processus de planification du réseau de transport du Transporteur.

Finalement, nous sommes d'avis que dans le cadre de l'étude de ce type d'investissement, toutes les demandes de service de transport au moment où l'on requiert l'autorisation de la Régie devraient être prises en compte, ce qui ne semble pas être le cas.

Bien à vous,

GOWLING LAFLEUR HENDERSON S.E.N.C.R.L.



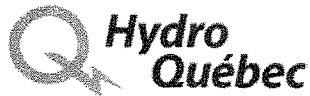
Paule Hamelin

PH/st

p.j.

c.c. : Me Yves Fréchette, HYDRO-QUÉBEC
Intervenants

7



Par courriel et poste

Le 31 mai 2010

Me Véronique Dubois
Secrétaire
Régie de l'énergie
800, Place Victoria, bureau 255
Montréal, Québec
H4Z 1A2

Yves Fréchette
Avocat

Hydro-Québec – Affaires juridiques
4^e étage
75, bouf. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec) H2Z 1A4

Tél. : (514) 289-2211, poste 6925
Télec. : (514) 289-2007
C. élec. : frchette.yves@hydro.qc.ca

OBJET : Demande d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité afin d'obtenir l'autorisation requise pour l'acquisition et la construction d'immeubles ou d'actifs destinés au transport de l'électricité - Projet du Transporteur d'ajouts et modifications des équipements de transport requis pour l'utilisation des interconnexions HQT-MASS et HQT-NE (R-3715-2009)

Notre dossier : R000336YF

Chère consœur,

La présente constitue la réplique d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») aux commentaires des intervenants Énergie Brookfield Marketing Inc. (« EBMI »), Newfoundland and Labrador Hydro (« NLH ») et Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec (« RNCREQ ») dans le dossier décrit en rubrique.

EBMI

Dans son envoi du 17 mai 2010, l'intervenant réservant ses droits et recours à l'égard de la décision D-2010-051, n'émet aucune observation à l'égard du dossier sous étude.

L'intervenant mentionne entre autres « *ne pas être en mesure de questionner, d'analyser et de commenter valablement les différentes solutions envisagées* » et « *que le processus*

d'examen en vertu de l'article 73 de la Loi ne semble pas permettre de considérer l'ensemble des projets d'investissements du Transporteur ».

L'intervenant est un participant régulier aux activités de la Régie de l'énergie (la « Régie ») et de tels propos surprennent.

La Régie a de longue date déterminé qu'une demande d'autorisation introduite en vertu de l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi ») et du *Règlement sur les conditions requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* (le « Règlement ») constitue un exercice d'analyse de nature technico-économique. Cette analyse porte notamment sur la justification du projet en regard de ses objectifs, de l'impact des coûts sur les tarifs et de l'impact du projet sur la fiabilité du réseau de transport d'électricité, conformément aux exigences prescrites par la Loi et le Règlement.

Par ailleurs, en février 2007, suite à une période de consultation auprès des personnes intéressées, la Régie a mis en place le *Guide de dépôt pour Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité* (le « Guide »). Ce Guide s'applique notamment aux demandes d'autorisation de projets d'investissements (Chapitre 2) et a pour objet de standardiser l'information documentaire requise afin, entre autres, d'améliorer l'efficacité de traitement des demandes du Transporteur.

Le Transporteur déplore l'affirmation de l'intéressé qui mentionne « *ne pas être en mesure de questionner, d'analyser et de commenter valablement les différentes solutions envisagées* » puisque toute l'information requise suivant la Loi, le Règlement et le Guide, disponible et pertinente a été produite au soutien du présent dossier. De plus, le Transporteur a produit ses réponses aux demandes de renseignements de la Régie et des intéressés, dont EBMI.

Avec égard, ce dossier ne comporte aucun élément inusité qui le distingue des nombreux dossiers antérieurs de même nature déposés par le Transporteur depuis son assujettissement à la réglementation de ses activités par la Régie. Le cadre réglementaire n'impose pas de fardeau supplémentaire ou particulier du fait que le client du service de transport est Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (le « Producteur »). Ce seul élément ne fait pas de ce dossier un dossier exceptionnel. D'ailleurs, il est de commune renommée que le Producteur est un client majeur du Transporteur. Cette réalité persistera pour de nombreuses années.

Enfin, l'affirmation de l'intervenant « *que le processus d'examen en vertu de l'article 73 de la Loi ne semble pas permettre de considérer l'ensemble des projets d'investissements du Transporteur* » est contraire au cadre réglementaire qui prescrit plus particulièrement qu'une autorisation est requise dans le cadre « *d'un projet* » du Transporteur.

L'intervenant qui souhaite saisir la Régie d'enjeux ou d'éléments plus globaux dispose d'un forum précis pour ce faire, soit notamment les dossiers tarifaires du Transporteur auxquels l'intervenant participe d'ailleurs systématiquement depuis plusieurs années.

Avec respect, les griefs de l'intervenant dans sa correspondance du 17 mai 2010 ne sont pas fondés.

NLH

Dans sa demande d'intervention, l'intervenant s'exprime comme suit:

« 10. NLH veut questionner les investissements requis, les solutions et les coûts du projet. »

Or, l'intervenant conclut comme suit ses observations (page 4):

*« **REJETER** la demande d'HQT dans le dossier R-3715-2009;*

***ORDONNER** à HQT de modifier les conventions de service accéléré de transport ferme signées entre HQT et HQP le 31 mars 2009 pour l'utilisation des chemins HQT-MASS et HQT-NE afin que celles-ci respectent l'article 17.2 de l'OATT.»*

Ces conclusions s'appuient non pas sur des éléments reliés à la preuve de nature technico-économique produite par le Transporteur, tel qu'annoncé dans sa demande d'intervention, mais plutôt sur un élément très ciblé, à savoir:

« 10. Or, l'annexe 1 des deux conventions de service accéléré de transport ferme énonce, au point 3.0 sous l'item fournisseur, la mention « Hydro-Québec Production ». Cette seule information ne permet pas de connaître, tel que l'exige spécifiquement l'OATT, la localisation de l'installation de production fournissant la puissance et l'énergie.

11. Ce vice fondamental a pour conséquence de rendre inapplicables les deux conventions de service et, par le fait même, d'empêcher la Régie de statuer sur la présente demande d'HOT. En effet, dans la mesure où les documents déposés par HQT au soutien de sa demande ne respectent pas les dispositions de l'OATT, NLH est d'avis que la Régie ne devrait pas accueillir la requête d'HQT, telle que déposée. » (Nos soulignés)

Avec égards, ces conclusions et arguments sont inapplicables, ne reposent sur aucune assise juridique valable et témoignent d'une incompréhension des mécanismes prévus aux *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (« *Tarifs et conditions* »).

Tout d'abord, la référence de l'intervenant à l'article 17.2 des *Tarifs et conditions* est inexacte notamment en ce que l'intervenant omet de considérer que les conventions de service accéléré de transport ferme (les « conventions », produites à la pièce HQT-1, Document 1, annexe 1), constituent l'aboutissement d'une « demande complète ».

Les conventions sont conformes à l'appendice A ainsi qu'à l'article 13.4 des *Tarifs et conditions*. Ces conventions comportent d'ailleurs les mentions qui fournissent une description de la puissance et de l'énergie qui doivent être transportées par le Transporteur, y compris la zone de réglage d'électricité d'où la transaction origine (paragraphe 2.0, annexe 1 des conventions). Elles assurent également que le Transporteur soit compensé pour les investissements requis pour la desserte du service demandé, conformément aux dispositions des *Tarifs et conditions*.

Avec égards, dans le cadre de la présente audience, la Régie ne dispose pas des attributions législatives requises qui lui permettent d'ordonner au Transporteur de modifier des conventions de service surtout lorsque celles-ci sont conformes aux *Tarifs et conditions*.

Dans un dossier antérieur, l'intervenant a déjà plaidé que la Régie devait déclarer nulles des conventions de service intervenues entre le Transporteur et le Producteur « *au motif que le Transporteur n'aurait pas respecté certaines dispositions des Tarifs et conditions avant de la conclure* » (D-2009-026, page 7).

La Régie s'est prononcée comme suit à cet égard :

« Même si NLH avait identifié des dispositions des Tarifs et conditions que le Transporteur aurait dû appliquer avant de conclure la Convention de service HQT-HQP, la Régie ne pourrait, dans le cadre de l'examen d'une plainte, rendre une décision annulant la Convention de service HQT-HQP. »

La Régie n'a pas la compétence d'attribution pour annuler une convention conclue entre HQT et HQP. Cela relève de la juridiction des tribunaux civils. D'ailleurs, l'article 80 de la Loi citée par le Transporteur prévoit, dans le cas d'une convention allant à l'encontre des dispositions de cet article imposant des formalités pour l'aliénation d'une entreprise titulaire d'un droit exclusif de distribution, que toute personne peut s'adresser au tribunal pour faire prononcer la nullité d'une telle convention. (D-2009-026, page 10, nos soulignés)

Avec égards, le Transporteur soumet que les conventions de service sont valables, conformes aux *Tarifs et conditions* et que les conclusions recherchées ainsi que les arguments de l'intervenant doivent être rejetés.

RNCREQ

Dans un premier temps, le Transporteur désire rappeler les propos tenus par l'intervenant lors de sa demande d'intervention du 22 janvier 2010 à l'effet qu'il « [...] ne remet pas en question les solutions retenues par le Transporteur pour fournir un service garanti [...] » (page 5, paragraphe h).

Motifs d'intervention de l'intervenant

À la page 2 de ses observations, l'intervenant mentionne que par son intervention il « veut s'assurer que le projet se réalisera, le cas échéant, dans le respect des principes de développement durable, notamment en ce qui a trait à l'équité sociale en s'assurant que les coûts du projet sont partagés équitablement entre les clients du Transporteur et à l'équité intergénérationnelle en déterminant correctement les investissements totaux ».

En ce qui concerne le partage des coûts entre les clients, le Transporteur note que la Régie a jugé utile d'indiquer dans sa décision D-2010-024 que la répartition des coûts n'est pas un enjeu dans le cadre des dossiers d'investissements. De plus, le Transporteur rappelle que le client du service de transport requis, soit le Producteur, devra rembourser le coût réel des travaux réalisés, suivant les prédispositions des Tarifs et conditions, de sorte qu'il n'y a pas lieu de traiter de partage des coûts entre les clients et d'équité intergénérationnelle dans le présent dossier.

Toujours en page 2 de ses observations, l'intervenant précise que son analyse a porté sur les deux aspects suivants :

- La détermination de tous les investissements qui devraient être considérés; et
- L'analyse de l'impact tarifaire du projet.

Avec égards, le Transporteur est d'avis que la teneur générale des observations de l'intervenant, tel que plus amplement expliqué aux sections suivantes, déborde du cadre de participation établi par la Régie dans sa décision D-2010-024 lorsqu'elle a limité les sujets à couvrir par cet intervenant.

Détermination des investissements totaux

Aux sections 3.1 à 3.3 de ses observations, l'intervenant propose que les coûts de reconstructions futurs pour les interconnexions HQT-MASS et HQT-NE soient pris en compte dans les coûts du projet d'investissement présentement sous étude. Le Transporteur rappelle que les conventions précisent que ces reconstructions sont prévues en 2035 et 2036.

Le Transporteur soumet que cette proposition de l'intervenant est fondée sur des prémisses qui ne respectent pas le cadre réglementaire pour l'autorisation des projets d'investissements sous l'article 73 de la Loi.

À la section 3.1 de ses observations, l'intervenant mentionne que « [...] le Transporteur présente uniquement le coût des investissements correspondant aux ajouts et aux modifications décrits plus haut, même s'il admet que d'autres investissements seront nécessaires pour satisfaire la demande de service de transport ».

Même si le Transporteur devait éventuellement remettre à neuf ou reconstruire les interconnexions HQT-MASS et HQT-NE, cela ne veut pas dire que ces coûts futurs doivent faire partie du projet actuellement soumis à la Régie pour approbation. À preuve, le Transporteur n'a qu'à citer les projets distincts R-3560-2005 (projet de mise à niveau des protections du réseau régional Matapédia dans le cadre de l'intégration des éoliennes du premier appel d'offres du Distributeur) et R-3631-2007 (projet d'intégration des parcs éoliens au réseau régional Matapédia) pour constater qu'une seule demande d'un client peut très bien mener à plus d'un projet de la part du Transporteur, en fonction notamment de la séquence et la périodicité des travaux nécessaires dans le temps.

De même, dans les cas passés et futurs de demandes de raccordement de centrales par le Producteur, le Transporteur ne considère pas tous les coûts qu'il aura à assumer pour la totalité des prochaines années, pouvant être de plus de 50 ans, où il aura théoriquement à fournir le service de transport, cette période constituant la durée de vie utile théorique des centrales, d'une durée plus longue que celle des actifs du Transporteur.

Enfin, demander au Transporteur de considérer, au cas présent, des coûts hypothétiques qui auront cours théoriquement dans 25 ans semble déraisonnable et non équitable. En effet, les dossiers d'investissements sont soumis par le Transporteur à l'examen de la Régie dans le respect du cadre réglementaire en vigueur au moment du dépôt de ceux-ci. Or, nul ne peut présumer du cadre réglementaire qui sera en vigueur à des décennies du présent dossier. Au surplus, la formation de la Régie responsable de la présente demande ne peut statuer aujourd'hui de l'imputation des coûts de remise à neuf ou de reconstruction qui seront prévus à la fin de la durée de vie utile des installations faisant l'objet de la présente demande.

Par ailleurs, le Transporteur constate que d'une part, l'intervenant se questionne s'il est économiquement justifiable d'investir 120,2 M\$ dans le présent projet et que d'autre part, ce dernier propose d'amener le coût du présent projet à 845,7 M\$, ou à 1 414 M\$ suite à l'ajout par l'intervenant d'un taux d'inflation, au simple fait des démonstrations qu'il souhaite faire. Déjà dans sa demande d'intervention du 29 janvier 2010 (paragraphe f. ii), l'intéressé proposait des investissements plus importants que ceux requis pour les fins des demandes formulées par le Producteur, « [...] afin d'avoir une

capacité additionnelle à vendre dans les années à venir [...] », advenant le cas où le présent projet serait approuvé.

Comme la Régie l'a mentionné dans le passé (décision D-2009-068, page 7) : « [...] *c'est le Projet du Transporteur qu'elle examine, et non un projet alternatif que l'intéressée pourrait vouloir lui soumettre* ». Le Transporteur souligne respectueusement que la Régie a le pouvoir d'autoriser ou de refuser le projet qu'il lui est soumis pour approbation. Elle ne peut demander au Transporteur d'ajouter aujourd'hui des coûts hypothétiques devant être assumés en 2035 et 2036 pour la reconstruction d'équipements. Le moment venu, le Transporteur soumettra à la Régie une demande visant à faire autoriser ces travaux et la formation alors assigner à cette demande en disposera suivant le cadre réglementaire alors en place.

Bien qu'il ne souhaite pas traiter spécifiquement des coûts des interconnexions, le Transporteur ne peut s'empêcher de commenter les observations de l'intervenant de la section 3.3.

À la page 7 de ses observations, l'intervenant tente d'établir un parallèle entre le dossier de la centrale Eastmain-1 et le présent dossier. Afin de démontrer que le coût du présent projet devrait contenir les coûts de reconstruction des interconnexions, l'intervenant cite la décision D-2004-187 où la Régie est d'avis que les coûts totaux du projet devraient refléter des équipements neufs au lieu d'équipements usagés. Or, cette référence de la Régie porte sur des actifs d'un même projet. Par sa décision, la Régie ne demande pas (contrairement à la proposition de l'intervenant au présent dossier) au Transporteur d'ajouter des actifs ou des équipements futurs dans son projet.

De l'avis du Transporteur, l'exemple qu'il a présenté plus avant concernant les projets d'investissements des dossiers R-3560-2005 et R-3631-2007 portant sur l'intégration des parcs éoliens au réseau régional Matapédia du Distributeur et des décisions favorables de la Régie qui ont suivies, est probant dans ce cas.

Avec égards, le Transporteur est d'avis qu'il est justifié de rejeter le principe souhaité par l'intervenant d'ajouter aux coûts présentés par lui au présent dossier le coût de réalisation de deux interconnexions de 1 200 MW.

Le Transporteur constate à plusieurs reprises que l'intervenant démontre un intérêt marqué pour le futur. En effet, à la section 3.4 de ses observations, ce dernier y va de recommandations et de considérations portant encore une fois sur des projets futurs, qui ne font pas partie de la demande d'autorisation déposée à la Régie dans le cadre du présent dossier.

Le Transporteur note également que l'intervenant évoque l'esprit de la Loi sur le Développement durable (LDD). À cet égard, le Transporteur porte à l'attention de la Régie la décision D-2010-061 dans laquelle elle s'exprime comme suit : « *la Régie n'est*

pas assujettie à la LDD lorsqu'elle étudie une demande en vertu de l'article 73 de la Loi. »

Le Transporteur est d'avis que ces observations de l'intervenant dépassent le cadre d'analyse du présent dossier et se questionne sur leur utilité dans le présent contexte.

Analyse de l'impact tarifaire du projet

Analyse tarifaire

À la section 4 de ses observations, l'intervenant traite d'analyse de l'impact tarifaire en faisant des observations sur les revenus requis, les besoins de transport et le coût des investissements incluant la reconstruction des interconnexions. Le Transporteur présente globalement ses commentaires par rapport à ces observations, sans nécessairement citer chacune d'entre elles.

En ce qui concerne l'impact tarifaire, le Transporteur soumet que sa demande est conforme à l'exigence du Règlement de présenter l'impact sur les tarifs dans la demande d'autorisation d'un projet d'investissements d'un coût de 25 M\$ et plus. L'impact tarifaire à la pièce HQT-1, Document 1, annexe 8, vise à démontrer l'effet à la marge du projet par rapport à un référentiel. Tel qu'il appert de la preuve, l'effet à la marge du projet correspond à l'impact sur les revenus requis des coûts du projet, soit l'amortissement, le financement, la taxe sur les services publics et les frais d'entretien et d'exploitation ainsi que des besoins de transport de 2 527 MW. Le référentiel est le tarif de transport approuvé par la Régie qui est en vigueur en date du dépôt du dossier.

L'estimation de l'impact tarifaire à la marge est en continuité avec les demandes antérieures pour l'autorisation des projets d'investissements qui ont été entérinées par la Régie. Comme pour les dossiers précédents, l'impact tarifaire dans le cadre de la présente demande prend en considération les coûts associés aux mises en service du projet d'investissements, en supposant tous les autres paramètres constants, pour ensuite comparer le coût unitaire résultant au tarif en vigueur.

En ce qui concerne les besoins de transport qui reflètent les conventions de service avec le client, le Transporteur les présente en conformité avec l'article 73 de la Loi et le Règlement qui stipulent notamment que la Régie tient compte, le cas échéant, des engagements contractuels des consommateurs du service. Le Transporteur rappelle que selon les conditions de service, un client peut demander un service de transport à long terme pouvant nécessiter des ajouts au réseau de transport.

Pour le coût des investissements incluant la reconstruction des interconnexions, le Transporteur réitère ses arguments présentés dans la section précédente sur la détermination des investissements totaux. Il note aussi que l'intervenant utilise dans son analyse de l'impact tarifaire des montants tirés du rapport d'étude d'impact, dont la Régie

était d'avis dans sa décision D-2010-051 qu'il n'est pas pertinent à l'examen du présent dossier d'investissement.

Par ailleurs, le Transporteur souligne que l'analyse de l'impact tarifaire dans le cadre d'un dossier d'investissements ne vise pas la fixation du tarif de transport pour une année donnée. En effet, pour l'établissement du tarif de transport dans le cadre d'une demande tarifaire, d'autres éléments que le projet d'investissements de la présente demande peuvent avoir un impact, donc il est approprié de prendre en considération l'évolution de ces autres éléments. Ceci n'est cependant pas le cas dans le présent dossier déposé en vertu de l'article 73 de la Loi.

Le Transporteur constate que dans le cadre de ses observations, l'intervenant déroge de l'approche existante pour l'estimation de l'impact tarifaire, en modifiant les besoins de transport à long terme, en ajoutant des revenus à court terme et en considérant des coûts qui pourraient faire partie d'un investissement éventuel dans 25 ans. L'intervenant n'est cependant pas en mesure de faire une preuve probante que les ajustements apportés sont applicables au projet d'investissements sous étude et au service de transport ferme à long terme requis par le client. Par conséquent, cette façon de procéder ne reflète pas uniquement les effets à la marge associés au projet d'investissements. L'intégration de variables (coûts, revenus ou besoins de transport) qui ne sont pas en lien avec le projet fait en sorte que l'analyse de l'impact tarifaire ne permet pas de présenter les résultats à la marge de façon appropriée.

En termes de résultats de l'impact tarifaire, l'intervenant effectue une démonstration hypothétique en annexe, au tableau 2 de ses observations, sur la base de concepts et d'éléments qui débordent du cadre de la présente demande, soit en utilisant la somme des coûts du présent projet, des revenus à court terme de tous les clients du Transporteur lors d'une année antérieure et des coûts d'un projet éventuel qui n'est pas sous étude. Suite à cette addition inusitée de coûts d'investissements avec des revenus et de l'ajustement aléatoire des besoins de transport, l'intervenant indique qu'il y aurait une hausse tarifaire en 2035. En effet, le calcul de l'intervenant produit des revenus requis supérieurs à 200 M\$, ce qui serait l'équivalent d'un investissement de près de 2,5 milliards de dollars. Par conséquent, le Transporteur signale que les résultats de l'intervenant contiennent des erreurs de fond, introduisent de l'inconsistance dans la méthode d'estimation de l'impact tarifaire et sont inapplicables à la présente demande, dans laquelle le coût du projet est de 120,2 M\$ seulement.

Dans ses observations, l'intervenant demande à la Régie « [...] d'exiger que le Transporteur dépose de nouveaux tableaux présentant l'impact tarifaire du projet en ajoutant une contribution du Producteur qui assure que le projet n'a pas d'impact à la hausse sur le tarif annuel. » Le Transporteur a cependant démontré dans sa preuve que le projet d'investissement faisant l'objet de la présente demande n'a pas d'effet à la hausse sur le tarif de transport. L'intervenant indique d'ailleurs dans ses observations qu'il est possible de « [...] constater que les ajouts au réseau ont un impact

pratiquement neutre sur le tarif annuel jusqu'en 2035 », soit jusqu'à l'année au cours de laquelle l'intervenant intègre dans son analyse des coûts ne faisant pas l'objet de la présente demande.

Ainsi, le Transporteur constate que sa preuve à l'effet que le projet de la présente demande ne génère pas d'impact tarifaire à la hausse sur le tarif de transport n'est pas contredite, étant donné que les revenus des conventions permettent de couvrir les coûts de ce projet.

Dans ses conclusions à la section 6, l'intervenant recommande à la Régie « [...] de demander au Transporteur de fournir un nouveau tableau présentant l'impact tarifaire. Celui-ci devrait prendre en considération l'effet des conventions sur les revenus de transport de court terme, une correction des besoins de transport prévus par rapport à ceux de l'année 2009, et une période d'analyse de 40 ans incluant les coûts supplémentaires à prévoir vers l'année 2035. » Ainsi, l'intervenant demande à nouveau de déroger pour le présent dossier à la méthode existante d'estimation de l'impact tarifaire, de considérer les hypothèses qu'il suggère et d'inclure des coûts supplémentaires qui ne font pas partie de la présente demande d'autorisation. Pour des raisons d'équité et de cohérence réglementaire, le Transporteur est d'avis qu'il ne serait pas approprié de traiter la présente demande de façon complètement différente des dossiers précédents, du simple fait que l'intervenant a présenté ses observations.

Avec respect, le Transporteur croit qu'en permettant à l'intervenant de traiter de l'analyse de l'impact tarifaire du projet, la Régie ne visait pas la reconsidération et la modification de la méthode d'analyse de l'impact tarifaire et des paramètres à utiliser, ni la prise en compte d'éléments autres que ceux reliés au projet d'investissements du dossier.

En plus des points précités, le Transporteur porte à l'attention de la Régie qu'il est approprié de maintenir l'approche actuelle concernant l'impact tarifaire pour ce projet d'investissements, puisque toute modification aux fins de la présente demande pourrait avoir des répercussions sur d'autres dossiers, pouvant dépasser le cadre d'examen que la Régie a circonscrit dans ses décisions pour ce dossier ainsi que le cadre réglementaire des demandes d'investissements.

Analyse de neutralité tarifaire

À la section 5 de ses observations, l'intervenant débute en référant à la neutralité tarifaire, mais se concentre par la suite sur les périodes potentielles de non-disponibilité du service de transport requis par le client.

L'intervenant présente une analyse hypothétique en faisant des présomptions sur les périodes au cours desquelles le réseau ne serait peut-être pas en mesure d'offrir le service requis. Ne disposant pas de l'information qu'il aurait souhaité avoir (pour des raisons relatives à la décision D-2010-051, tel qu'expliqué ci-dessous), l'intervenant a réalisé son

analyse en utilisant d'autres informations disponibles. Cependant, l'approche retenue ne permet pas de tirer des conclusions fondées. En effet, l'utilisation d'une courbe de données réelles de la charge locale en 2008 à partir de laquelle l'intervenant retire les besoins de transport de conventions de transport de point à point dont le service débute ultérieurement, fournit une illustration arbitraire de la situation. Ainsi, l'affirmation de l'intervenant que « [...] le réseau est en mesure de satisfaire des besoins de point à point de 2 527 MW tout le temps sauf durant quelques heures de l'année où la demande de la charge locale est la plus élevée » est injustifiée. Les besoins de la charge locale ne sont pas fixes au fil des ans et les conditions climatiques pouvant les affecter ne le sont pas non plus. Il y a aussi d'autres besoins du service de transport de point à point à long terme sur le réseau, tout comme des exigences de conception et d'exploitation, auxquels l'intervenant ne fait pas référence. Le Transporteur doit fournir un service de transport ferme et fiable autant à la charge locale qu'au service de point à point à long terme et doit conséquemment pouvoir effectuer les ajouts au réseau qui sont nécessaires.

Par ailleurs, le Transporteur souligne que la Régie a indiqué dans sa décision D-2010-051, notamment au paragraphe 22, que « [...] la durée des non-disponibilités des services de transport pour la charge locale ou le service ferme long terme n'est pas en cause. » et au paragraphe 24 que « [...] la Régie est d'avis que l'évaluation de la disponibilité du service de transport du réseau, la gestion de la congestion sur le réseau à une période antérieure à la présente demande et l'étude d'impact réalisée par le Transporteur avant le dépôt du Projet ne sont pas pertinents à l'examen du présent dossier d'investissement déposé conformément au Règlement. »

Dans ses observations, l'intervenant recommande à la Régie « [...] de demander au Transporteur de faire les démarches requises auprès du Producteur pour l'informer des restrictions à la fourniture du service de transport durant les heures critiques et du coût des ajouts qu'il doit réaliser pour lever ces restrictions. Le Producteur devra lui confirmer ses exigences concernant les services requis et accepter d'en assumer les coûts applicables. » L'intervenant cite également un extrait de la décision D-2009-071, pages 22 et 23. Dans ses conclusions à la section 6, il recommande à la Régie en conformité avec cette décision « [...] d'exiger du Transporteur que celui-ci lui fournisse les revenus supplémentaires que les ajouts lui permettent d'obtenir durant les quelques heures où il y a des contraintes pour la fourniture des services prévus aux conventions. »

Le Transporteur réitère que les conditions du service de transport ferme à long terme sont définies dans les *Tarifs et conditions*. Ainsi, les conditions de service en vigueur ne permettent pas au Transporteur de créer et offrir un service de transport partiel en fonction des exigences confirmées avec un client. La présente demande d'autorisation reflète bien le projet d'investissement nécessaire afin d'offrir le service de transport requis.

Par ailleurs, le Transporteur se permet de mentionner que l'extrait de la décision D-2009-071 cité par l'intervenant fait partie de la section sur les ajouts au réseau pour le raccordement de centrales visant à alimenter la charge locale et que le débat sur les sujets correspondants est à venir devant la Régie dans le cadre d'une demande tarifaire, de sorte que cet extrait n'est pas directement applicable au présent dossier.

Enfin, il importe de rappeler que la Régie indique dans ses décisions D-2010-024 et D-2010-051 qu'elle a circonscrit le cadre d'examen de la présente demande comme suit : « [...] la Régie invite les intervenants à lui présenter, dans le cadre de leur intervention, des préoccupations et des éléments tangibles et pertinents à la présente demande [...]. »

Avec respect, le Transporteur est d'avis que dans les sections 4 et 5 de ses observations et les conclusions correspondantes à la section 6, l'intervenant ne s'est pas conformé aux décisions de la Régie, n'a pas apporté des éléments tangibles, utiles et pertinents pour l'examen de ce projet d'investissements et n'a pas présenté des justifications motivées qui permettraient de rejeter la présente demande. Même si les intentions initiales de l'intervenant pouvaient sembler d'intérêt, le raisonnement utilisé dans le cadre de son analyse contient des inconsistances et des erreurs de fond, prend en compte des informations qui ne sont pas applicables à la présente demande et porte à des conclusions injustifiées et sans fondement réglementaire.

CONCLUSION

Le dossier produit par le Transporteur est conforme à l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, au *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* ainsi qu'au *Guide de dépôt pour Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité*. Avec respect pour l'avis contraire, le Transporteur a produit auprès de la Régie toute l'information requise et pertinente à l'étude de sa demande à l'instar des informations fournies au soutien de l'ensemble des projets soumis à l'approbation de la Régie depuis 2002.

De ce qui précède et de ce qui fût produit au dossier de la Régie, le Transporteur soutient que le projet est requis afin de donner suite aux demandes d'un client du service de transport et d'assurer la fiabilité et la stabilité du réseau de transport d'électricité.

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



Yves Fréchette

c.c. Mes Hamelin (EBMI), Turmel (NLH) et Gariépy (RNCREQ).

8

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2010-084

R-3715-2009

30 juin 2010

PRÉSENT :

Michel Hardy
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

Décision finale

Demande afin d'obtenir l'autorisation requise pour l'acquisition et la construction d'immeubles ou d'actifs destinés au transport de l'électricité. Projet du Transporteur d'ajouts et de modifications des équipements de transport requis pour l'utilisation des interconnexions HQT-MASS et HQT-NE

Intervenants :

- Énergie Brookfield Marketing Inc. (EBMI);
- Newfoundland and Labrador Hydro (NLH);
- Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ).

1. DEMANDE

[1] Le 14 décembre 2009, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose une demande à la Régie de l'énergie (la Régie), en vertu des articles 31(5^o) et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi) et des articles 1, 2 et 3 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie*² (le Règlement), afin d'obtenir l'autorisation requise pour l'acquisition et la construction d'immeubles ou d'actifs destinés au transport de l'électricité - Projet du Transporteur d'ajouts et modifications des équipements de transport requis pour l'utilisation des interconnexions HQT-MASS et HQT-NE (le Projet).

[2] Le 8 janvier 2010, la Régie diffuse un avis sur son site internet, dans lequel elle indique qu'elle entend traiter cette demande sur dossier. Elle invite les personnes intéressées à participer à son étude à soumettre une demande de statut d'intervenant.

[3] Le 22 janvier 2010, la Régie reçoit des demandes d'intervention de deux intéressés, soit EBMI et le RNCREQ et le 5 février 2010, NLH dépose à la Régie une demande d'intervention tardive. À la suite des commentaires du Transporteur et des répliques des intéressés, la Régie rend la décision D-2010-24 par laquelle elle accorde le statut d'intervenant aux trois intéressés et accueille la demande de traitement confidentiel des annexes 2, 3 et 4 de la pièce B-1, HQT-1, document 1 du Transporteur.

[4] Le 18 mars 2010, la Régie est saisie d'une demande de report de l'audition du Projet par NLH. Cette dernière lui demande de reporter l'examen du présent dossier jusqu'à ce que les décisions quant aux dossiers de ses plaintes³ contre le Transporteur soient rendues.

[5] Le même jour, la Régie ainsi que le RNCREQ et EBMI soumettent leur demande de renseignements au Transporteur.

[6] Le 25 mars 2010, le Transporteur dépose ses commentaires relativement à la demande de report de NLH et demande que la Régie l'autorise à retenir ses réponses aux demandes de renseignements, demande acceptée par la Régie.

¹ L.R.Q., c. R-6.01.

² (2001) 133 G.O. II, 6165 (no 36, 5/09/01).

³ Dossiers P-110-1565, P-110-1597 et P-110-1678.

[7] À la suite de la réplique de NLH, la Régie rend, le 6 avril 2010, la décision D-2010-036 par laquelle elle refuse de reporter le présent dossier et établit un nouveau calendrier.

[8] Le 15 avril 2010, NLH transmet sa demande de renseignements au Transporteur et celui-ci dépose ses réponses aux demandes de renseignements de la Régie et des intervenants le 21 avril 2010.

[9] Le 28 avril 2010, EBMI demande à la Régie d'ordonner au Transporteur de compléter ses réponses à sa demande de renseignements, de consentir à une deuxième ronde de demandes de renseignements et de proroger le délai pour le dépôt des commentaires des intervenants. Cette demande est appuyée par le RNCREQ le 3 mai 2010.

[10] Le 10 mai 2010, la Régie rend la décision D-2010-051 par laquelle elle rejette la demande de EBMI d'ordonner au Transporteur de répondre ou de compléter les réponses fournies à sa demande de renseignements, de procéder à une deuxième ronde de demandes de renseignements, mais elle accueille la demande de prolonger le délai pour le dépôt des commentaires qu'elle fixe au 17 mai 2010, suivi de la réplique du Transporteur au plus tard le 31 mai 2010.

[11] Le 17 mai 2010, NLH et le RNCREQ déposent leurs observations. EBMI fait valoir qu'elle a pris connaissance de la décision D-2010-051 et qu'elle considère l'ensemble de ses droits et recours eu égard à cette décision. Elle mentionne qu'elle n'est pas en mesure de fournir ses observations à cette date, mais elle émet certains commentaires sur le cadre d'examen de la demande d'investissement.

[12] Le 31 mai 2010, le Transporteur réplique aux observations et commentaires. Le dossier est alors pris en délibéré.

[13] Le 11 juin 2010, NLH dépose à la Régie une décision⁴ (la décision *Portland*) de la *Federal Energy Regulatory Commission* (la FERC) rendue le 4 juin 2010. Le Transporteur s'objecte à ce dépôt le 16 juin 2010.

[14] Le 17 juin 2010, NLH répond à l'objection du Transporteur.

⁴ *In re Portland General Electric Company*, Order Approving Stipulation and Consent Agreement, 131 FERC, Docket No. IN10-2-000.

2. CADRE RÉGLEMENTAIRE

[15] Aux termes de l'article 73 de la Loi, le Transporteur doit obtenir l'autorisation de la Régie, aux conditions et dans les cas qu'elle fixe par règlement, pour acquérir et construire des immeubles ou des actifs destinés au transport d'électricité, ainsi que pour étendre ou modifier son réseau de transport d'électricité.

[16] Le Règlement prévoit que le Transporteur doit obtenir une autorisation spécifique et préalable de la Régie lorsque le coût global d'un projet est égal ou supérieur à 25 M\$. Le Règlement prévoit les renseignements qui doivent accompagner une telle demande⁵.

3. ANALYSE

2 L R D D M N M S D S D D S N A I D S E R D N I D S

[17] Le Projet a trait au service de transport ferme de point à point de long terme de 2 400 MW plus pertes de transport, requis par le client Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (le Producteur). Le Projet vise à fournir le service requis sur l'interconnexion HQT-MASS, constituée de l'interconnexion entre le poste Châteauguay au Québec et le poste Massena dans l'état de New York, reliés par une ligne à courant alternatif de 765 kV, ainsi que sur l'interconnexion HQT-NE qui comprend le réseau multiterminal à courant continu entre le poste Radisson et le poste Nicolet au Québec, ainsi que le poste Sandy Pond en Nouvelle-Angleterre, reliés par une ligne à courant continu de 450 kV.

[18] Plus précisément, le Projet a trait au service de transport découlant des demandes de réservation sur l'interconnexion HQT-MASS (demande n° 102) et sur l'interconnexion HQT-NE (demande n° 103). Ces demandes de réservation ont été effectuées par l'entremise du système d'information et de réservation des capacités de transport (OASIS). Le Transporteur a complété l'étude d'impact en mai 2008. Le service de transport est requis de 2009 à 2044, soit sur une période de 35 ans.

⁵ Articles 1, 2 et 3 du Règlement.

[19] Le Transporteur, pour se conformer au texte des *Tarifs et conditions de service de transport d'Hydro-Québec*⁶ (Tarifs et conditions), doit étendre ou améliorer son réseau de transport si les demandes de services de transport ferme de point à point de long terme, qui ont une priorité d'accès au réseau égale à celle des ressources pour alimenter la charge locale ainsi qu'à celle des ressources du client du réseau intégré pour alimenter ces charges, excèdent la capacité du réseau.

[20] Selon le Transporteur, il doit s'assurer que toutes les ressources disponibles soient transportables en tout temps afin de satisfaire les besoins globaux de sa clientèle. S'il ne réalise pas le Projet, le réseau de transport ne peut pas fournir le service de transport ferme de point à point de long terme demandé, sans que la fiabilité des autres services (service de transport pour l'alimentation de la charge locale, service de transport en réseau intégré et autres clients des services de transport fermes) ne soit compromise ou réduite.

[21] Le Transporteur indique que le Projet, dont le coût total s'élève à 120,2 M\$, s'inscrit dans la catégorie d'investissements « croissance des besoins de la clientèle ». Les mises en service du Projet s'échelonnent de 2011 à 2014.

[22] Le Producteur et le Transporteur ont conclu le 31 mars 2009 deux conventions de service accéléré de transport ferme de point à point de long terme d'une durée de 35 ans, pour des livraisons de 1 200 MW vers l'état de New York via l'interconnexion HQT-MASS et de 1 200 MW vers la Nouvelle-Angleterre via l'interconnexion HQT-NE (les Conventions), à compter du 1^{er} juillet 2009.

[23] Le Projet soumis à la Régie constitue, selon le Transporteur, la solution la moins coûteuse permettant d'assurer le service de transport requis en tout temps, tout en tenant compte des étapes de développement du réseau de transport.

2 1 CDR S NMCT NIDS DS TS DRRN TS NMRDM R DR

[24] Le Projet soumis à la Régie consiste à réaliser les travaux suivants :

⁶ Approuvés par la Régie de l'énergie conformément à la décision D-2009-015, dossier R-3669-2008, et révisés le 11 mars 2009.

- ajout de branches inductives aux compensateurs statiques du poste Chénier prévu pour 2011 et 2012;
- ajout d'un compensateur statique au poste Boût-de-l'Île; la mise en service est prévue pour 2013;
- augmentation en courant de la capacité de la compensation série au poste Bergeronnes et modifications des protections des bancs de compensation série au sud du poste Arnaud; la mise en service est prévue pour 2014.

[25] L'ajout de branches inductives aux compensateurs statiques du poste Chénier améliore le comportement dynamique du réseau et réduit les restrictions qui s'appliquent en tenant compte du service requis en augmentant la plage réactive ainsi que la puissance réactive disponible. L'ajout d'un compensateur statique au poste Bout-de-l'Île permet notamment de respecter le critère relatif à la sensibilité de la tension lors de montées ou de baisses de charge. L'augmentation du courant nominal de la compensation série au poste Bergeronnes assure que toutes les ressources disponibles peuvent être acheminées pour alimenter les clients de la charge locale et les clients de point à point.

SOLUTIONS ENVISAGÉES

[26] Deux solutions ont été identifiées permettant de satisfaire aux différents critères de conception du réseau de transport, soit :

- solution 1 : ajout de compensateurs statiques et modifications de bancs de compensation série;
- solution 2 : nouveaux bancs de compensation série.

[27] L'analyse de ces solutions a été faite selon les hypothèses suivantes :

- les ressources nécessaires, hydrauliques, éoliennes ou thermiques, sont disponibles;
- les projets hydroélectriques et les projets éoliens du premier appel d'offres d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur) qui seront mis en service de 2011 à 2020 sont aussi pris en compte;
- les analyses du Transporteur pour la réalisation de l'étude d'impact ont été effectuées à partir du réseau de base prévu pour 2009, incluant l'ajout des

équipements nécessaires au développement du réseau de transport pour l'intégration de projets couvrant l'horizon 2009 à 2020;

- les ajouts et les modifications des équipements de transport débutent en 2012, aucun équipement ne pouvant être mis en service avant cette date;
- une autre date cible retenue pour l'analyse des solutions est 2014 puisque l'année 2014 marque l'intégration de plusieurs projets de production dont les demandes ont été faites antérieurement au service de transport visé par le Projet.

[28] De cet exercice le Transporteur a retenu la solution 1 comme la plus avantageuse. Il l'a par la suite optimisée en coordonnant sa réalisation, d'une part, à des projets en cours ou planifiés et, d'autre part, en tenant compte du critère sur la sensibilité de la tension adopté après la réalisation de l'étude d'impact.

[29] Le tableau suivant résume les résultats des comparaisons économiques entre ces trois solutions.

S

1

	R 1	R	R
	145 681	136 546	92 467
U	(1 940)	(1 812)	(1 843)
O	0	2 868	9 587
S	8 854	8 311	5 607
	1	3 2	

[30] La solution 1 optimisée est retenue par le Transporteur. Selon lui, cette solution respecte les principes de base d'une planification intégrée qui prend en compte un ensemble d'aspects permettant de planifier de façon optimale des solutions combinées et lui permet aussi de respecter ses engagements envers son client de façon efficiente, dans le respect des critères de conception et d'exploitation du réseau de transport, tout en assurant sa fiabilité dans le respect des normes en vigueur.

2 2 I T R S E S N M C T O N I D S

[31] Le Transporteur justifie le Projet en soulignant que les objectifs de celui-ci consistent à offrir le service de transport requis. Le Transporteur est d'avis que le Projet s'avère la solution optimale permettant au réseau de transport principal de disposer des équipements requis afin d'atteindre ces objectifs.

[32] De plus, le Transporteur considère que le Projet est réalisable, tant du point de vue technique que du point de vue de l'échéancier. Les avant-projets qu'il a réalisés à ce jour ont permis de confirmer la faisabilité du Projet et de préciser les contraintes inhérentes à ce dernier.

[33] Le Transporteur rappelle qu'il a l'obligation, en vertu des Tarifs et conditions, de maintenir un service de transport qui répond aux besoins des clients, le tout dans le respect des critères de conception de son réseau de transport et de sa mission de base.

[34] Enfin, le Transporteur mentionne que la solution retenue est celle dont les coûts sont les plus bas parmi les solutions envisagées.

23 N SR RRN R T O NIDS

[35] Le coût total des divers travaux associés au Projet, résumés au tableau suivant, s'élève à 120,2 M\$. Aucun élément d'actif de télécommunication n'y est relié.

S 1

Coûts des travaux avant-projet et projet par élément
(en milliers de dollars de réalisation)

	Volet Postes et Automatismes			Total Postes
	Poste Chénier - branches inductives	Poste Bout-de- l'île - compensateur statique	Poste Bergeronnes - mise à niveau compensation série (*)	
Coûts de l'avant-projet				
Analyse en avant-projet	87,3	658,6	122,3	868,2
Autres coûts directs	1,6	8,1	1,6	11,3
Frais financiers	2,3	20,9	18,1	41,3
Sous-total	91,2	687,6	142,0	920,8
Coûts du projet				
Ingénierie interne	149,4	1629,2	207,6	1986,2
Ingénierie externe	51,1	662,1		713,2
Client	589,4	3328,0	707,4	4624,8
Approvisionnement	204,0	3580,5	7848,0	11632,5
Construction	76,1	9867,7	1440,9	11384,7
Clé en main	10044,9	47793,4		57838,3
Gérance interne	406,4	4106,2	1115,5	5628,1
Gérance externe	124,2	1266,2		1390,4
Provision	2739,0	8023,1	2039,1	12801,2
Autres coûts	319,4	2351,0	447,3	3117,7
Frais financiers	1035,5	6362,0	723,5	8121,0
Sous-total	15739,4	88969,4	14529,3	119238,1
TOTAL	15830,6	89657,0	14671,3	120158,9

* estimation paramétrique

Source : Pièce B-1, HQT-1, document 1, page 23.

[36] Le Transporteur souligne que le coût total du Projet ne doit pas dépasser de plus de 15 % le montant autorisé par son Conseil d'administration, auquel cas il doit obtenir une nouvelle autorisation de ce dernier. Le cas échéant, le Transporteur s'engage à en informer la Régie en temps opportun.

2 L O S S E D

[37] Les mises en service sont prévues en décembre 2011, mai 2012, décembre 2013 et septembre 2014.

[38] L'impact sur les revenus requis à la suite des mises en service du Projet prend en compte les coûts associés à l'amortissement, au financement, à la taxe sur les services publics, aux frais d'entretien et d'exploitation, ainsi que les besoins de transport de 2 527 MW (soit 2 400 MW plus pertes de transport).

[39] Les résultats sont présentés sur une période de 20 ans et une période de 40 ans, conformément à la décision D-2003-68 de la Régie. Cependant, les résultats pour la période de 40 ans sont plus représentatifs de l'impact sur les revenus requis puisqu'ils correspondent à la durée de vie utile estimée des immobilisations du Projet.

[40] Une analyse de sensibilité est également présentée selon l'hypothèse d'une variation à la hausse de 15 % du coût du Projet et du coût du capital prospectif.

[41] Pour l'ensemble de ces périodes, le Projet ne génère pas d'impact à la hausse sur le tarif de transport.

2 T S D R T S N R S N M R D T R D R

[42] Le Transporteur indique dans sa demande d'autorisation qu'un certificat d'autorisation sera requis du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement*⁷ pour la réalisation de certains travaux et qu'au soutien d'une demande de certificat d'autorisation auprès du MDDEP, un certificat attestant que le Projet ne contrevient à aucun règlement municipal est requis de la municipalité locale sur le territoire de laquelle se situe le projet en vertu du *Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement*⁸.

[43] Aucune autorisation fédérale n'est nécessaire pour la réalisation du Projet.

⁷ L.R.Q. c. Q-2, art.22.

⁸ L.R.Q. c. Q-2, r.1, 1.001, art.8.

2 L O S RT E A S CT RD T DS RT T S CD O DRS S NMCT RD U E DE TRANSPORT D'ÉLE S S

[44] Selon le Transporteur, les travaux préconisés dans le cadre du Projet permettent de répondre à la demande du client de façon sécuritaire et efficiente en résolvant un ensemble de problèmes présents sur le réseau de transport et qui requièrent des interventions essentielles et stratégiques. Le Projet soumis pour autorisation n'aura pas d'impact négatif sur la robustesse et la fiabilité du réseau de transport.

4. OBSERVATIONS DES INTERVENANTS ET RÉPLIQUE DU TRANSPORTEUR

3 PROCESSUS D'EXAMEN DT CNRR DQ

[45] EBMI note que le cadre d'examen de la présente demande d'investissement est très limité. L'intervenante soumet que le processus d'examen en vertu de l'article 73 de la Loi ne semble pas permettre de considérer l'ensemble des projets d'investissement du Transporteur de façon intégrée ni son processus de planification du réseau de transport. Elle est d'avis que toutes les demandes de service de transport au moment où le Transporteur requiert l'autorisation de la Régie devraient être prises en compte.

[46] En réplique, le Transporteur se dit surpris des propos de l'intervenante qui est un participant régulier aux activités de la Régie. Il ajoute que sa demande a été soumise en respectant toutes les exigences du Règlement et que le dossier ne comporte aucun élément inusité le distinguant des nombreux dossiers antérieurs de même nature. Le Transporteur rappelle aussi que l'autorisation est demandée pour un projet et que l'analyse d'enjeux et d'éléments plus globaux relève plutôt d'une requête tarifaire.

3.1 OBLIGATION SELON L'AQS B D 1 CDRS Q ERDS BNMC S NMR

[47] Selon NLH, une lecture attentive des Conventions ne lui permet pas de constater que celles-ci respectent le contenu obligatoire prévu à l'article 17.2 du texte des Tarifs et conditions.

[48] En effet, il est prévu au paragraphe (iv) de cet article que :

« [...] la localisation de l'installation (des installations) de production fournissant la puissance et l'énergie et la localisation de la charge desservie ultimement par la puissance et l'énergie transportées. Le Transporteur traitera cette information comme étant confidentielle, sauf dans la mesure où sa divulgation est requise par les présentes, par un règlement ou par une ordonnance judiciaire, à des fins de fiabilité, conformément aux pratiques usuelles des services publics ou conformément aux ententes de partage d'information sur le transport des GTR. Le Transporteur traitera cette information conformément au Code de conduite du Transporteur; » [NLH souligne]

[49] L'intervenante s'appuie sur le Règlement ainsi que sur le texte des Tarifs et conditions pour en arriver à conclure que la Régie doit « rejeter la demande d'HQT dans le dossier R-3715-2009 » et ordonner au Transporteur « de modifier les conventions de service accéléré de transport ferme signées entre HQT et HQP le 31 mars 2009 pour l'utilisation des chemins HQT-MASS et HQT-NE afin que celles-ci respectent l'article 17.2 de l'OATT⁹ ».

[50] Dans sa réplique, le Transporteur conteste les conclusions recherchées par NLH au motif qu'elles s'appuient « non pas sur des éléments reliés à la preuve de nature technicoéconomique produite par le Transporteur, tel qu'annoncé dans sa demande d'intervention, mais plutôt sur un élément très ciblé [...] » à savoir une information très précise manquante, selon NLH, aux conventions déposées dans le dossier.

[51] Pour le Transporteur, « ces conclusions et arguments sont inapplicables, ne reposent sur aucune assise juridique et témoignent d'une incompréhension des mécanismes prévus aux Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec ».

[52] Le 11 juin 2010, alors que le dossier est pris en délibéré depuis le 31 mai, NLH dépose la décision *Portland* rendue par la FERC.

[53] Le Transporteur s'oppose à ce dépôt au motif que le dossier est en délibéré depuis le 31 mai, date à laquelle le Transporteur a déposé sa réplique aux commentaires des intervenants. Il réitère également, dans le cas où la Régie ne rejeterait pas d'emblée le dépôt de NLH, toutes et chacune de ses représentations faites à la Régie dans sa lettre de réplique du 31 mai 2010 à l'encontre de la position de NLH. Selon le Transporteur, la

⁹ OATT (*Open Access Transmission Tariff*).

décision de la FERC déposée par NLH n'est d'aucune application dans le présent cas et ne valide en rien l'argument que l'intervenante présente.

[54] En réponse à la lettre du Transporteur, NLH soumet tout d'abord que la Régie devrait tenir compte de la décision *Portland* car elle porte directement sur l'un des enjeux du présent dossier, soit le respect, lors de la signature par le Transporteur et le Producteur des Conventions, des obligations strictes prévues à l'article 17.2(iv) du texte des Tarifs et conditions, notamment l'identification de la provenance de l'électricité dans une demande de service de transport.

[55] NLH soutient également que le Transporteur, lorsqu'il mentionne à la page 4 de sa réplique du 31 mai 2010, que la Régie ne peut lui ordonner de modifier les Conventions, surtout lorsqu'elles sont conformes au texte des Tarifs et conditions, va directement à l'encontre de la règle établie par la Régie dans sa décision D-2006-143¹⁰ selon laquelle, lorsque lui est soumise une demande d'investissement, la Régie doit non seulement s'assurer de recevoir tous les documents mentionnés au Règlement, mais en plus elle doit s'assurer de la validité de ces documents. Selon l'intervenante, lorsque les conventions de service qui sont à l'origine d'une demande d'investissement sont contraires au texte des Tarifs et conditions, la Régie peut rejeter la demande d'investissement ou lui demander de soumettre de nouvelles conventions de service, conformes audit texte.

[56] NLH cite également plusieurs passages de la décision D-2006-143 à l'appui de ses prétentions, tels que ceux-ci :

« En appliquant le Règlement, le premier régisseur devait tenir compte des renseignements exigés, dont l'impact sur les tarifs, la sensibilité des tarifs aux coûts des Projets et les engagements contractuels des consommateurs du service de transport. [...]

Le premier régisseur pouvait certes, le cas échéant, déclarer insatisfaisants les engagements contractuels du Producteur, suspendre sa décision et demander au Transporteur de revenir avec des engagements contractuels différents. [...]

Le premier régisseur aurait pu également refuser les Projets s'il considérait que les engagements contractuels soumis par le Transporteur ne satisfaisaient pas aux conditions du Règlement. Pour refuser les projets, il aurait fallu que ces

¹⁰ Dossier R-3598-2006.

*engagements soient à ce point déficients qu'ils rendaient les Projets contraires à l'intérêt public*¹¹.» [NLH souligne]

[57] NLH ajoute que le dépôt de la décision *Portland* est nécessaire puisque cette décision démontre que les conventions de service ne sont pas conformes au texte des Tarifs et conditions et que c'est dans cette optique qu'elle l'invoque à l'appui de ses conclusions.

[58] Quant à l'argument du Transporteur selon lequel le dépôt de cette autorité serait tardif, NLH répond que rien n'empêche qu'une autorité soit soumise pendant le délibéré, à plus forte raison lorsqu'elle n'existait pas lors de la prise en délibéré, d'autant plus que le dépôt d'une nouvelle autorité après la prise en délibéré n'est pas soumis à des conditions aussi strictes que le dépôt d'une preuve nouvelle. Elle réitère également l'importance de la décision *Portland* aux fins du présent dossier.

3 2 MUDRS RRDL DMSR

[59] Au terme de ses observations, le RNCREQ conclut que la Régie doit demander au Transporteur de calculer la contribution du Producteur en tenant compte des coûts de la reconstruction des interconnexions mentionnés dans l'étude d'impact déposée par EBMI¹². Il veut de plus que la Régie demande au Transporteur de fournir la capacité supplémentaire que les ajouts permettent de transporter afin de déterminer le montant maximum que peut assumer le Transporteur.

[60] Le Transporteur estime que la prise en compte des coûts de reconstruction futurs des interconnexions dans les coûts du projet d'investissement présentement sous étude est fondée sur des prémisses qui ne respectent pas le cadre réglementaire pour l'autorisation des projets d'investissements sous l'article 73 de la Loi.

3 3 L O B S S Q E Q D

[61] Le RNCREQ recommande à la Régie d'exiger que le calcul de l'impact tarifaire soit repris pour tenir compte de l'effet des Conventions sur les revenus de court terme, des

¹¹ Pièce C-3-9, page 3.

¹² Pièce C-1-4.

besoins de transport prévus par rapport à ceux de l'année 2009 et d'une période d'analyse de 40 ans incluant les coûts supplémentaires de reconstruction à prévoir vers l'année 2035.

[62] En réplique, le Transporteur constate que l'intervenant déroge de l'approche existante pour l'estimation de l'impact tarifaire en modifiant les besoins de transport à long terme, en ajoutant des revenus à court terme et en considérant des coûts qui pourraient faire partie d'un investissement éventuel dans 25 ans. Le Transporteur affirme que l'intervenant n'est pas en mesure de prouver de façon probante que les ajustements qu'il propose sont applicables au projet sous étude et au service de transport à long terme requis par le client. Pour le Transporteur, l'intégration de variables qui ne sont pas en lien avec le Projet fait en sorte que l'analyse de l'impact tarifaire ne permet pas de présenter les résultats à la marge de façon appropriée.

3 4 M D T S Q S S Q E Q D

[63] Le RNCREQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de faire les démarches requises auprès du Producteur pour l'informer des restrictions à la fourniture du service de transport durant les heures critiques et du coût des ajouts qu'il doit réaliser pour lever ces restrictions. Le Producteur devra confirmer au Transporteur ses exigences concernant les services requis et accepter d'en assumer les coûts applicables.

[64] Le cas échéant, en conformité avec la décision D-2009-071 indiquant que « *l'ajout sera neutre sur le plan tarifaire si les nouveaux revenus, incluant, le cas échéant, une contribution du client, sont suffisants pour couvrir les coûts d'intégration* », l'intervenant recommande à la Régie d'exiger du Transporteur que celui-ci lui fournisse les revenus supplémentaires que les ajouts lui permettent d'obtenir durant les quelques heures où il y a des contraintes pour la fourniture des services prévus aux conventions.

[65] Le Transporteur réfute les considérations de l'intervenant relatives à l'analyse de neutralité tarifaire et réitère que les conditions de service de transport ferme de long terme sont définies au texte des Tarifs et conditions et que le Projet présenté pour autorisation a pour but de faire les ajouts requis pour offrir le service de transport demandé par le client.

[66] Enfin, le Transporteur se dit d'avis que la teneur générale des observations du RNCREQ déborde du cadre de participation établi par la Régie lorsqu'elle a limité les sujets à couvrir par cet intervenant.

5. OPINION DE LA RÉGIE

[67] Le Projet pour lequel le Transporteur demande une autorisation a trait au service de transport ferme de point à point de long terme de 2 527 MW (soit 2 400 MW plus pertes de transport) requis par le Producteur. Le Projet vise à fournir le service requis sur l'interconnexion HQT-MASS, constituée de l'interconnexion entre le poste Châteauguay au Québec et le poste Massena dans l'état de New York, reliés par une ligne à courant alternatif de 765 kV, ainsi que sur l'interconnexion HQT-NE qui comprend le réseau multiterminal à courant continu entre le poste Radisson et le poste Nicolet au Québec, ainsi que le poste Sandy Pond en Nouvelle-Angleterre, reliés par une ligne à courant continu de 450 kV.

[68] Les trois intervenants reconnus par la Régie au dossier ont soumis des observations et des commentaires qui, entre autres, remettent en question soit le Projet lui-même, ou encore sa justification dans le cadre général des activités règlementées du Transporteur.

[69] En général, la Régie, aux fins du présent dossier d'investissement déposé sous l'article 73 de la Loi, considère suffisantes et satisfaisantes les informations déposées à la pièce HQT-1, document-1, annexe 1.

[70] La Régie considère que les engagements contractuels associés au Projet garantissent les revenus du Transporteur et assurent la neutralité tarifaire du Projet.

[71] Elle considère également que les engagements contractuels contiennent toutes les informations exigées au texte des Tarifs et conditions, bien qu'elles ne soient pas précisées davantage que ne l'exige ledit texte. À cet effet, la Régie rappelle qu'elle ne peut ajouter au texte des Tarifs et conditions des exigences ou des clarifications qui n'y sont pas prévues à l'occasion d'une demande déposée sous l'article 73 de la Loi, ce qui dépasserait le cadre de son intervention. En effet, de telles modifications doivent être effectuées dans le cadre d'une demande tarifaire et examinées par une formation composée de trois régisseurs.

[72] Quant aux arguments de NLH relatifs au fait que les Conventions ne respecteraient pas les obligations strictes prévues à l'article 17.2(iv) du texte des Tarifs et conditions, notamment quant à l'identification de la provenance de l'électricité dans une demande de service de transport et que dès lors, la Régie devrait rejeter la demande du Transporteur et lui ordonner de signer de nouvelles Conventions, la Régie ne peut que les rejeter.

[73] Tout d'abord, la Régie rappelle que la décision D-2006-143 citée par NLH dans sa lettre du 17 juin 2010, consistait en une demande de révision des décisions D-2006-25 et D-2006-36 par lesquelles la Régie avait approuvé les projets en cause, mais exigeait que le Transporteur contracte auprès du propriétaire des centrales en question (le Producteur), des nouvelles garanties d'achat qui assureraient la neutralité tarifaire des projets. La Régie demandait également au Transporteur de présenter de nouvelles garanties contractuelles au moment où il demanderait d'inclure ces investissements à sa base de tarification, car elle n'était pas convaincue que la neutralité tarifaire était assurée par les ententes entre le Transporteur et le Producteur. La demande de révision a été rejetée.

[74] Contrairement aux engagements contractuels examinés dans les décisions D-2006-25 et D-2006-36, la Régie est satisfaite de ceux fournis par le Transporteur dans le présent dossier. Elle est d'avis que ces engagements satisfont aux conditions du Règlement dans le cadre d'un dossier d'investissement déposé sous l'article 73 de la Loi. De plus, la Régie constate qu'à sa face même, la pièce HQT-1 document 1, annexe 1, soit les Conventions, contient tous les éléments requis à l'article 17.2(iv) du texte des Tarifs et conditions.

[75] Quant au dépôt tardif, par NLH, de la décision *Portland* rendue par la FERC, la Régie accepte ledit document, étant donné les circonstances, cette dernière décision ayant été rendue le 4 juin 2010, alors que le présent dossier a été pris en délibéré le 31 mai 2010. Elle juge qu'il ne s'agit pas d'une preuve, mais plutôt d'une décision visant à appuyer la position de l'intervenante exposée lors du dépôt de ses commentaires et observations le 17 mai 2010. Cependant, la Régie est d'avis que cette décision ne s'applique pas au présent dossier, et ce, pour les raisons qui suivent.

[76] En premier lieu, dans sa décision, la FERC blâme le transporteur *Portland General Electric Company* (PGE) de ne pas avoir respecté certaines conditions prévues à son OATT. Deux principaux thèmes sont abordés, soit :

- A) La capacité de transport réservée pour la charge locale - *Reserving capacity for Native Load Without Adequate Designated Resources*;
- B) Le codage des transactions de puissance et de leurs réservations de transport – *Accounts 103 and 303*.

[77] Par la suite, la FERC soulève, sans les approfondir, plusieurs autres anomalies ayant rapport avec la gestion de l'utilisation du réseau, des réservations de transport et de l'information pertinente au transport (*Other issues*). Ces aspects, selon l'OATT de PGE, doivent être réalisés de façon transparente et publique en utilisant le système OASIS conçu à ces fins.

[78] La Régie étant d'avis que ces aspects, effleurés par la FERC dans la décision *Portland*, ne sont pas en cause dans le présent dossier, elle s'attardera davantage aux thèmes A) et B) précités.

B

[79] Au paragraphe 7 de sa décision, la FERC souligne que :

« [...] *PGE violated section 28.2 and 29.2 of its OATT by setting aside transmission capacity that was not adequately supported by designated network resources.* » [nous soulignons]

[80] PGE aurait ainsi retiré du marché des capacités de transport pour les besoins de sa charge locale, sans définir de ressources désignées associées à l'alimentation de ladite charge. Le blâme porte sur un retrait indu de capacité de transport pour les propres besoins du transporteur.

[81] Dans le présent dossier, contrairement à ce qui était en cause dans la décision *Portland*, le service de transport est réservé et payé par une entité autre que le Transporteur, soit Hydro-Québec dans ses activités de production. De plus, le présent dossier repose sur un service de transport point à point et non sur un service de transport en réseau intégré.

[82] La Régie est donc d'avis que ce thème de la décision de la FERC n'est pas applicable au présent dossier.

A B

[83] Au paragraphe 9 de sa décision, la FERC conclut que :

« [...] *PGE provided an undue preference to its wholesale merchant affiliate, PGEM, by allowing PGEM to schedule firm point-to-point transmission service using non-public scheduling numbers 103 and 303 instead of using an OASIS reservation for the first leg of certain transaction* ». [nous soulignons]

[84] PGE aurait géré l'utilisation de son réseau par sa filiale marchande d'une façon particulière et différente des conditions prévues à son OATT. Le cas traité par la FERC dans la décision *Portland* aborde la question de la gestion du réseau en temps réel et l'utilisation effective du service de transport réservé.

[85] Le dossier d'investissement présentement devant la Régie porte sur les additions requises au réseau de transport en fonction d'une utilisation future, conformément à des réservations de transport ferme point à point affichées sur le site OASIS du Transporteur et ayant fait l'objet de conventions de service, tel qu'il est prévu au texte des Tarifs et conditions.

[86] La Régie est donc d'avis que ce thème, faisant l'objet de la décision de la FERC déposée par NLH, n'est pas applicable au présent dossier.

[87] La Régie ne retient donc pas la décision *Portland* aux fins de sa décision dans le présent dossier.

[88] En conclusion, la Régie considère que la démonstration du Transporteur quant au besoin d'effectuer le Projet est suffisante. Elle constate qu'il s'agit d'un projet qui n'aura pas d'impact négatif sur la robustesse et la fiabilité du réseau de transport. Elle est d'avis que le Projet est nécessaire, qu'il est dans l'intérêt public, qu'il satisfait aux conditions prévues au Règlement et qu'il y a lieu d'en autoriser la réalisation.

[89] La Régie rappelle que le Règlement limite l'analyse au projet soumis et indique au demandeur quelles sont les informations qu'il doit soumettre en appui à sa demande. Sans porter de jugement sur leur pertinence ou leur bien fondé, les considérations faisant appel à une lecture différente des Tarifs et conditions ou remettant en cause la méthodologie utilisée pour, par exemple, calculer l'impact tarifaire, débordent le cadre prévu par le Règlement et des articles 31(5^o) et 73 de la Loi.

[90] **BNMR C Q MS** ce qui précède;

La Régie de l'énergie :

TSNQ RD le Transporteur à réaliser le projet d'ajouts et modifications des équipements de transport requis pour l'utilisation des interconnexions HQT-MASS et HQT-NE;

CDL MCD au Transporteur de présenter dans son rapport annuel, conformément à l'article 75(5^o) de la Loi :

- un tableau présentant le suivi des coûts réels du Projet, sous la même forme et le même niveau de détails que ceux des tableaux de la pièce B-1, HQT-1, document 1, page 23;
- le suivi de l'échéancier du Projet;
- le cas échéant, l'explication des écarts majeurs des coûts projetés et réels, ainsi que des échéances.

Michel Hardy
Régisseur

Représentants :

- Hydro-Québec représentée par M^e Yves Fréchette;
- Énergie Brookfield Marketing Inc. (EBMI) représentée par M^e Paule Hamelin;
- Newfoundland and Labrador Hydro (NLH) représentée par M^e André Turmel;
- Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) représenté par M^e Annie Gariépy.