

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, 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

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'HQT. 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 cité 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.

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



Yves Fréchette

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