

RÉPLIQUE DU TRANSPORTEUR

1 **INTRODUCTION**

2 Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a pris
3 connaissance des observations déposées par les intervenants reconnus par la Régie de
4 l'énergie (la « Régie ») au présent dossier :

- 5 • L'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique et Stratégies
6 énergétiques (« SÉ-AQLPA ») ;
7 • Newfoundland and Labrador Hydro (« NLH »).

8 Dans un premier temps, le Transporteur souhaite rappeler à la Régie le contexte général
9 du projet d'aménagement du complexe hydroélectrique de la rivière Romaine et les
10 étapes franchies à ce jour.

11 Le projet d'aménagement du complexe hydroélectrique de la rivière Romaine est en
12 cours depuis de nombreuses années au sein d'Hydro-Québec¹. À chacune des étapes,
13 les employés d'Hydro-Québec des domaines technique, environnemental et des
14 relations avec le milieu ont contribué de façon active à la préparation d'un projet de
15 qualité et très attendu par le milieu d'accueil.

16 La Commission d'examen conjoint du projet d'aménagement d'un complexe
17 hydroélectrique sur la rivière Romaine par Hydro-Québec (la « Commission d'examen
18 conjoint ») a mené à terme ses travaux le 5 septembre 2008. La commission d'enquête
19 du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (le « BAPE ») et la Commission
20 d'examen conjoint ont d'ailleurs rédigé un rapport commun². Des autorisations
21 gouvernementales ont suivi la publication de ce rapport³.

¹ Décret 530-2009, G.O.Q. Partie 2, 27 mai 2009, 141^e année, no 21, à la page 2488 :
« Hydro-Québec a déposé auprès du ministre de l'Environnement un avis de projet, le
31 mars 2004 ».

² Commission d'examen conjoint, Bureau d'audiences publiques sur l'environnement,
Rapport 256, *Projet d'aménagement d'un complexe hydroélectrique sur la rivière Romaine*,
Rapport d'enquête et d'audience publique, février 2009.

³ Décret 530-2009, G.O.Q. Partie 2, 27 mai 2009, 141^e année, no 21, à la page 2488;
Décret 537-2009, G.O.Q. Partie 2, 27 mai 2009, 141^e année, no 21, à la page 2499 et plus
récemment Décret 249-2011, G.O.Q. Partie 2, 13 avril 2011, 143^e année, no 15, à la
page 1453.

1 Le plus grand projet d'infrastructure de la décennie au pays fut ainsi lancé le
2 13 mai 2009. Les travaux reliés à la réalisation du complexe de la Romaine sur la
3 Côte-Nord se poursuivront jusqu'en 2020, les mises en service s'échelonnant de 2014 à
4 2020 pour permettre, à terme, l'exploitation de quatre aménagements hydroélectriques.
5 Le projet amènera au réseau de transport 1 550 MW de nouvelle
6 production hydroélectrique.

7 Plus récemment, le BAPE a publié son *Rapport d'enquête et d'audience publique*
8 relativement au projet d'expansion du réseau de transport en Minganie – raccordement
9 du complexe de la Romaine⁴.

10 *L'Entente de raccordement pour l'intégration des centrales au réseau de transport*
11 *d'Hydro-Québec* (pièce HQT-1, Document 1, annexe 1, ci-après « *Entente de*
12 *raccordement* »), intervenue le 14 décembre 2010 entre le Transporteur et
13 Hydro-Québec dans ses activités de production (le « Producteur ») s'insère dans le
14 contexte précédemment décrit en ce qui concerne le *Projet du Transporteur relatif au*
15 *raccordement des centrales du complexe de la Romaine au réseau de transport* (le
16 « *Projet* ») produit auprès de la Régie pour autorisation dans le cadre de la
17 présente instance.

18 Le Transporteur demande à la Régie l'autorisation de construire et d'acquérir les
19 immeubles et les actifs requis pour le Projet dont le coût total s'établit à environ
20 1 830,2 M\$. Le Projet nécessite de réaliser des travaux, des modifications et des ajouts,
21 tant localement que sur le réseau principal, dans le but de raccorder les centrales au
22 réseau de transport et d'acheminer la nouvelle production d'électricité vers les centres
23 de consommation, tel qu'il appert de la preuve déposée au dossier.

24 Le Transporteur souligne qu'à l'instar des organismes précités, la Régie applique un
25 cadre procédural ouvert et transparent pour l'étude de la demande d'autorisation du
26 projet d'investissement présenté par le Transporteur dans ce dossier. Les intervenants
27 reconnus par la Régie, NLH et SÉ-AQLPA, ont ainsi eu l'occasion d'analyser, de
28 questionner et de commenter le Projet qui est présenté par le Transporteur.

1 La présente réplique est scindée en parties distinctes. En écho aux commentaires des
2 intervenants et des questions de la Régie, le Transporteur présente tout d'abord une
3 description du cadre réglementaire appliqué à la demande d'autorisation du projet
4 d'investissement. Par la suite, le Transporteur reprend certains éléments du Projet et
5 réplique de façon particulière aux commentaires des intervenants. Enfin, le Transporteur
6 offre ses conclusions à la Régie.

7 **1. DEMANDE DU TRANSPORTEUR ET CADRE RÉGLEMENTAIRE**

8 En vertu de l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi »), le Transporteur doit
9 obtenir l'autorisation de la Régie, aux conditions et dans les cas qu'elle a fixés par son
10 *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de*
11 *l'énergie*⁵ (le « Règlement »), pour acquérir, construire ou disposer des immeubles ou
12 des actifs destinés au transport d'électricité.

13 Selon le sous-paragraphe 1^o a) du premier alinéa de l'article 1 du Règlement, le
14 Transporteur doit obtenir une autorisation spécifique de la Régie pour acquérir et
15 construire des immeubles ou des actifs destinés au transport d'électricité et dont le coût
16 est de 25 millions de dollars et plus, ce qui est le cas du Projet en cause.

17 La Régie a déjà déterminé qu'une demande d'autorisation introduite en vertu de
18 l'article 73 de la Loi et du Règlement constitue un exercice d'analyse
19 technico-économique en adéquation avec le cadre réglementaire, qui doit porter sur la
20 justification du projet en regard de ses objectifs et de l'impact du projet sur les tarifs et la
21 fiabilité du réseau de transport d'électricité, conformément aux exigences prescrites par
22 ce cadre réglementaire.

23 À ce sujet, la Régie s'est exprimée comme suit :

24 « *Sous l'article 73 de la Loi, l'examen de la Régie porte sur la question de savoir*
25 *si le Projet du Distributeur satisfait aux exigences citées plus haut du Règlement.*
26 *Ces exigences sont essentiellement de nature technico-économique et portent*

⁴ Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, Rapport 270, *Projet d'expansion du réseau de transport en Minganie – Raccordement du complexe de la Romaine*, Rapport d'enquête et d'audience publique, août 2010.

⁵ (2001) 133 G.O. II, 6165 (n^o 36, 05/09/02).

1 *sur la justification du Projet en regard de ses objectifs, de l'impact des coûts sur*
2 *les tarifs et de l'impact du Projet sur la fiabilité du réseau de distribution. [...] »*
3 *(Décision D-2007-20, page 4) ;*

4 *« [89] La Régie rappelle que le Règlement limite l'analyse au projet soumis et*
5 *indique au demandeur quelles sont les informations qu'il doit soumettre en appui*
6 *à sa demande. Sans porter de jugement sur leur pertinence ou leur bien fondé,*
7 *les considérations faisant appel à une lecture différente des Tarifs et conditions*
8 *ou remettant en cause la méthodologie utilisée pour, par exemple, calculer*
9 *l'impact tarifaire, débordent le cadre prévu par le Règlement et des articles 31(5°)*
10 *et 73 de la Loi.» (Décision D-2010-084, page 21).*

11 Et tel que la Régie le mentionne dans sa décision D-2010-024 (page 6) :

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

14 Ainsi, l'analyse de la demande d'autorisation du Transporteur doit se faire en respectant
15 le cadre réglementaire précité. Toute discussion qui déborde ce cadre devrait être, le
16 Transporteur le soumettant respectueusement, écartée d'emblée par la Régie.

17 Le présent dossier constitue une situation régulière pour un transporteur d'électricité. En
18 effet, le Transporteur recherche de la Régie l'autorisation de procéder aux
19 investissements requis afin de donner suite à une demande de raccordement. Ce
20 dossier s'inscrit dans la continuité des nombreux dossiers qui furent produits auprès de
21 la Régie au fil des ans, notamment des projets de raccordement de centrales.

22 Le Transporteur a présenté pour autorisation et a réalisé avec succès de nombreux
23 projets suite aux demandes du Producteur, soit les projets de raccordement des
24 centrales hydroélectriques de la Tournestouc, de l'Eastmain-1, de l'Eastmain-1-A et de
25 la Sarcelle, de la Péribonka ainsi que de la Chute-Allard et des Rapides-des-Cœurs.
26 Ces projets, par leur réalisation, ont contribué au développement du réseau de transport
27 du Transporteur, et ce au bénéfice de l'ensemble de sa clientèle.

28 Tous ces projets, à l'instar du présent Projet, ont été soumis à l'examen et à
29 l'autorisation de la Régie suite à la conclusion d'ententes qui respectaient les Tarifs et

1 conditions des services de transport d'Hydro-Québec (les « *Tarifs et conditions* »), alors
2 en vigueur, dont l'appendice J intitulé « Politique du Transporteur relative aux ajouts au
3 réseau de transport » fait partie. Tel est également le cas du présent dossier, il importe
4 de le rappeler.

5 Tel que la preuve produite par le Transporteur le démontre, le Projet du Transporteur
6 s'appuie sur un besoin né et actuel qui émane d'un client admissible, le Producteur.

7 Dans ce dossier, le Transporteur a couvert tous les aspects requis par le cadre
8 réglementaire (pièce HQT-1, Document 1, page 6) notamment quant aux objectifs du
9 Projet, sa justification, sa faisabilité économique et l'impact sur la fiabilité du réseau et la
10 qualité du service. La preuve à cet égard est probante.

11 Par ailleurs, le Transporteur, selon les *Tarifs et conditions*, doit donner suite à la
12 demande d'un client admissible et réaliser les ajouts au réseau de transport qui sont
13 requis, d'où le présent Projet soumis pour autorisation.

14 Le cadre réglementaire qui gouverne les activités du Transporteur prévoit que le client
15 assume les coûts reliés aux services qu'il demande y incluant les investissements en
16 conformité avec le cadre réglementaire précité, y compris les *Tarifs et conditions*. La
17 preuve démontre la suffisance des engagements financiers du Producteur. Ainsi, le
18 Projet ne génère pas d'impact tarifaire à la hausse sur l'ensemble des périodes
19 d'analyse visées par le Projet.

20 Conformément aux *Tarifs et Conditions*, les clients du Transporteur font à leur gré des
21 demandes dans le système OASIS. Plusieurs facteurs peuvent influencer sur ces
22 demandes, par exemple le contexte global à moyen et long terme dans lequel les clients
23 évoluent, leurs besoins et leurs stratégies. Celles-ci peuvent faire en sorte que les
24 demandes de raccordement de centrales et les demandes de service de transport ne
25 soient pas nécessairement concomitantes, comme c'est le cas dans la
26 présente demande.

27 Dans le cas d'un raccordement de centrale, la responsabilité des clients est de prendre
28 un des engagements en vertu de l'article 12A.2 des *Tarifs et conditions*. Lorsque cet
29 engagement consiste en « *au moins une convention de service* » signée, soit le cas en

1 l'occurrence, la responsabilité du Transporteur est de s'assurer du respect des *Tarifs et*
2 *conditions* en prévoyant notamment la suffisance des revenus de cette source.

3 Plus particulièrement, l'*Entente de raccordement*, tel que le prévoient les *Tarifs et*
4 *conditions*, comporte l'un des engagements prévus à l'article 12A.2 permettant d'assurer
5 la suffisance des revenus pour couvrir les coûts d'intégration du Projet. La
6 démonstration du Transporteur à cet égard est éloquente.

7 Le Transporteur rappelle que l'article 12A.2 i) stipule ce qui suit :

8 « **12A.2 Achat de services point à point ou remboursement :**

9 « *Lors de la signature de l'Entente de raccordement, les dispositions pour le*
10 *raccordement de la centrale au réseau prévues aux présentes, notamment celles*
11 *décrites à l'appendice J, s'appliquent. De plus, le propriétaire de la centrale ou un*
12 *tiers désigné à cette fin par celui-ci doit, à la satisfaction du Transporteur,*
13 *prendre au moins un des engagements suivants :*

14 *i) Convention de service de transport de long terme :*

15 *Au moins une convention de service doit avoir été signée pour le service de*
16 *transport ferme à long terme. La valeur actualisée des paiements à verser au*
17 *Transporteur pendant la durée des conventions de service applicables est au*
18 *moins égale aux coûts encourus par le Transporteur pour assurer le*
19 *raccordement de la centrale, moins tout montant remboursé au Transporteur; ».*

20 Tel qu'il appert de la preuve déposée par le Transporteur dans ce dossier, les
21 démonstrations requises par le cadre réglementaire, dont celles reliées à l'article
22 12A.2 i), sont pleinement satisfaites :

- 23 • L'*Entente de raccordement* a été signée le 14 décembre 2010 (pièce HQT-1,
24 Document 1, annexe 1) et les dispositions décrites à l'appendice J des *Tarifs et*
25 *Conditions*, dont notamment l'allocation maximale pour les ajouts au réseau, la
26 contribution pour les postes de départ, la date prévue de mise en service, les
27 coûts remboursables au Transporteur et les normes techniques (exigences
28 techniques) y sont précisées ;

- 1 • Comme prévu aux *Tarifs et conditions* (article 12A.1), l'*Entente de raccordement*
2 est « *substantiellement équivalente à l'Entente-type disponible sur le site Internet*
3 *du Transporteur [...] requise préalablement à tout raccordement de centrale au*
4 *réseau de transport ou au réseau de distribution et visant à répondre aux*
5 *besoins des clients du service de transport en vertu de la Partie II, de la Partie III*
6 *et de la Partie IV des présentes* » ;
- 7 • Le Producteur a pris, « *à la satisfaction du Transporteur* » selon l'article 12A.2,
8 l'engagement prévu à l'article 12A.2 i) à savoir « *Au moins une convention de*
9 *service doit avoir été signée pour le service de transport ferme à long terme* », tel
10 qu'indiqué aux articles 6 et 26 de l'*Entente de raccordement* ;
- 11 • Selon la preuve et les démonstrations du Transporteur (notamment la pièce
12 HQT-2, Document 1, réponse 14.2), trois conventions de service à long terme
13 ont été souscrites par le Producteur afin, entre autres, de couvrir ses
14 engagements, à savoir :
- 15 ○ La convention de service de transport à long terme HQT-ON a été
16 signée le 16 octobre 2006 et déposée à la Régie le
17 16 novembre 2006 ; cette convention a aussi été déposée dans le
18 dossier R-3646-2007, pièce HQT-7, Document 2 ;
- 19 ○ Les conventions de service de transport à long terme HQT-MASS et
20 HQT-NE ont été signées le 31 mars 2009 et déposées à la Régie le
21 21 avril 2009 ; ces conventions ont aussi été déposées dans le
22 dossier R-3715-2009, pièce HQT-1, Document 1, annexe 1 ;
- 23 • Selon la preuve offerte par le Transporteur et l'article 12A.2 i) des *Tarifs et*
24 *conditions*, les conventions précitées génèrent des revenus dont « *La valeur*
25 *actualisée des paiements à verser au Transporteur pendant la durée des*
26 *conventions de service applicables est au moins égale aux coûts encourus par le*
27 *Transporteur pour assurer le raccordement de la centrale, moins tout montant*
28 *remboursé au Transporteur;* », tel qu'il appert des démonstrations suivantes :

- 1 o La valeur actualisée des paiements à verser au Transporteur pendant
2 la durée des trois conventions est de 4 513,3 M\$ (pièce HQT-2,
3 Document 1, réponse 14.2) ;
- 4 o Les coûts encourus par le Transporteur pour les engagements sont
5 prévus à 2 172,3 M\$ (pièce HQT-2, Document 1, réponse 14.2) ;
- 6 o Le détail des coûts assumés par le Producteur et les coûts des
7 travaux d'intégration assumés par le Transporteur sont décrits à
8 l'annexe III de l'*Entente de raccordement*.

9 L'*Entente de raccordement* et les conventions de service de transport de long terme du
10 Producteur assurent que le Transporteur puisse recouvrer le coût des investissements
11 requis pour le raccordement demandé, et ce conformément aux dispositions des *Tarifs*
12 *et conditions* et du cadre réglementaire. La preuve offerte par le Transporteur dans ce
13 dossier établit, de façon très probante, la démonstration de véritables contributions
14 financières du client du service de transport reliées à l'acquisition et à la construction
15 d'actifs de transport du Projet.

16 Comme mentionné précédemment, la présente demande du Transporteur s'inscrit dans
17 le cadre réglementaire applicable à un projet d'investissement. Toute tentative de faire
18 des recoupements de données qui proviennent des dossiers tarifaires du Transporteur
19 et le présent dossier est, de l'avis du Transporteur, un exercice de faible
20 valeur probante.

21 Le cadre réglementaire des demandes tarifaires et des demandes d'autorisations des
22 projets d'investissements ont en effet des objectifs différents et ainsi reposent sur des
23 mécanismes, des démonstrations et des preuves différentes qui ne sont pas
24 transposables l'un dans l'autre sans adaptation.

25 Le cadre réglementaire tarifaire (article 49 de la Loi) prend en considération un
26 ensemble de paramètres afin d'en dégager des tarifs et autres conditions qui soient
27 « justes et raisonnables ».

28 Plus particulièrement, le cadre réglementaire applicable à un projet d'investissement,
29 soit dans ce cas-ci le raccordement de centrales à la suite d'une demande d'un client

1 admissible (article 73 de la Loi et le Règlement) prend en considération des paramètres
2 définis avec une finalité précise, notamment de présenter l'impact sur les tarifs incluant
3 une analyse de sensibilité, afin de démontrer que le coût du projet soumis pour
4 autorisation n'est pas indûment assumé par les autres clients du Transporteur. Pour
5 cette raison, le cadre réglementaire prévoit que le projet d'investissement s'appuie sur
6 « *des engagements contractuels des consommateurs du service de transport*
7 *d'électricité et, le cas échéant, de leurs contributions financières à l'acquisition ou à la*
8 *construction d'actifs de transport et de la faisabilité économique de ce projet.* » (extrait
9 de l'article 73 de la Loi).

10 Dans ce dossier, le Transporteur a fait les démonstrations requises, en complète
11 adéquation avec le cadre réglementaire, assurant que le Projet repose sur des
12 contributions et des engagements financiers du Producteur et que le Projet ne génère
13 pas d'impact à la hausse sur le tarif de transport pour la période d'analyse. Le suivi de
14 ces démonstrations sera fait conformément aux exigences de la Régie dans le cadre
15 des demandes tarifaires ou, le cas échéant, des rapports annuels à venir
16 du Transporteur.

17 Dans la même veine, la Régie a déjà statué que l'audience d'une demande
18 d'autorisation d'un projet d'investissement du Transporteur ne constituait pas une
19 occasion ou un forum valable afin de revoir les méthodologies utilisées par le
20 Transporteur qui, dans le présent dossier, découlent directement des pratiques
21 antérieures autorisées par la Régie (Décision D-2010-084, page 21, paragraphe 89) et
22 les respectent.

23 **2. PROJET DE RACCORDEMENT DU TRANSPORTEUR**

24 Le Transporteur souhaite rappeler le bien-fondé de son Projet et en souligner
25 certains aspects.

26 **Introduction**

27 Lorsque le Transporteur doit répondre à une demande de raccordement d'un client
28 admissible, il s'emploie à trouver la solution optimale afin de répondre à cette demande

1 et d'assurer que le réseau de transport conserve ses caractéristiques qui en font un
2 réseau fiable.

3 Cette recherche de solutions optimisée est constamment suscitée tant par les
4 représentants du Transporteur que par les représentants du client, dans ce cas-ci le
5 Producteur. Ces personnes, outre leurs connaissances approfondies du réseau, des
6 encadrements et des contraintes diverses, recherchent constamment la solution qui
7 donne le résultat du « meilleur coût ».

8 Dans le présent cas, les solutions de raccordement présentées à la Régie sont le fruit
9 d'une analyse rigoureuse et d'une réflexion de long terme. Entre la demande d'étude
10 d'intégration (année 2003) et la présente demande, il s'est écoulé plus de sept années.

11 Au cours de cette période, les représentants du Transporteur ont travaillé sans relâche
12 recherchant de façon constante des éléments d'amélioration afin de présenter la
13 solution optimale que constitue le Projet ici présenté à la Régie pour autorisation.

14 **2.1. Infrastructures liées au Projet et future production**

15 À la section 3 de la preuve (HQT-1, Document 1, pages 10 et suivantes), le
16 Transporteur présente la description et la justification du Projet en relation avec les
17 objectifs. À la sous-section 3.2 de la preuve, le Transporteur explique la solution qu'il
18 privilégie pour le raccordement des centrales du complexe de la Romaine au réseau
19 local, soit les lignes de transport à 735 kV vers les postes Arnaud et Montagnais, avec
20 un mode d'exploitation initial à 315 kV, et ce jusqu'à l'ajout éventuel de nouvelle
21 production. Ainsi, le réseau de transport pourra ultérieurement être exploité à 735 kV
22 augmentant ainsi la capacité de transit. Le Transporteur a également précisé que le coût
23 des lignes, qu'elles soient conçues pour un niveau de tension de 315 kV ou de 735 kV,
24 est sensiblement le même.

25 À ce sujet, dans ses récentes réponses⁶, le Transporteur « [...] réitère que les sections
26 des postes qui sont prévues pour une exploitation éventuelle à 735 kV ne sont pas
27 aménagées dans le cadre de la réalisation du projet sous étude. En fait, seules
28 quelques pièces d'équipements normalisés à 735 kV seront utilisées pour les postes

⁶ HQT-2, Document 1.1, page 8.

1 dans la phase initiale. Les équipements de poste les plus importants de la phase 735 kV
2 qui ont été devancés pour la phase à 315 kV sont les inductances du poste Romaine-2
3 et de la Romaine-4. Le coût supplémentaire lié à ces équipements, évalué à 26 %, est
4 intégré aux coûts du projet et pris en compte aux fins de l'établissement de la
5 contribution du Producteur. Par conséquent, les investissements ont été maintenus au
6 strict minimum pour la phase d'opération à 315 kV ».

7 En continu, le Transporteur agit en gestionnaire prudent et diligent d'un actif de grande
8 valeur économique et stratégique, tel que l'est le réseau de transport.

9 Le Transporteur planifie à long terme son réseau et ce faisant, il ne peut faire
10 abstraction des projets de production d'électricité qui pourraient se réaliser sur la
11 Côte-Nord et la Basse-Côte-Nord du Québec. Le Transporteur disposera, dans un
12 avenir rapproché si la Régie donne son aval au Projet, d'une mobilisation sans
13 précédent de travailleurs afin d'accomplir les travaux de construction permettant le
14 raccordement et l'intégration du complexe de la Romaine.

15 Ces éléments, à eux seuls, militent largement en faveur de la solution proposée par le
16 Transporteur concernant les infrastructures d'une capacité de transit à 735 kV avec un
17 mode d'exploitation initial à 315 kV⁷.

18 Ce mode de planification a déjà été présenté dans le passé à la Régie. Le Transporteur
19 rappelle qu'il a déposé le dossier R-3527-2004⁸, afin d'obtenir l'autorisation de la Régie
20 pour raccorder la centrale de l'Eastmain-1 au réseau de transport. Ce projet, de la
21 même nature que le projet faisant l'objet de la présente demande, visait lui aussi un
22 projet de raccordement de centrale.

23 Dans le dossier R-3527-2004, le poste de la centrale de l'Eastmain-1 a été prévu de
24 façon à permettre et à faciliter le raccordement futur des centrales de l'Eastmain-1-A et
25 de la Sarcelle au réseau de transport. Le Transporteur mentionnait qu'afin de permettre
26 l'intégration de la production de ces trois centrales, la nouvelle ligne comprendrait deux

⁷ Voir la pièce HQT-1, Document 1, pages 12 et 13 et les réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 de la Régie de l'énergie, HQT-2, Document 1, réponses 5.2, 7.1 et 7.4.

⁸ Dossier R-3527-2004, *Demande relative au projet de raccordement de la centrale de l'Eastmain-1 au réseau de transport*, 19 mars 2004.

1 circuits à 315 kV. Le Transporteur indiquait également que la quantité d'équipements à
2 315 kV à être installés au poste à l'étape initiale correspondait au matériel qui serait
3 normalement requis si seulement la centrale de l'Eastmain-1 était raccordée.

4 Cette situation s'apparente à celle qui prévaut au présent dossier. En effet, d'une part, il
5 s'agit de projets de raccordement de centrales, et d'autre part, les deux projets prévoient
6 des investissements en vue de permettre et de faciliter le raccordement futur d'autres
7 équipements de production hydroélectrique, et ce à un coût similaire.

8 Dans sa décision D-2004-187⁹, la Régie a autorisé le Transporteur à réaliser le projet de
9 raccordement de la centrale de l'Eastmain-1. De plus, la Régie y mentionne qu'elle « [...] *estime que le projet soumis se justifie aux plans technique et économique. Elle*
10 *reconnaît également qu'un aménagement facilitant l'ajout éventuel des centrales de*
11 *l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle est justifié, dans la mesure où les coûts y afférents sont*
12 *assumés par le Producteur.* » (Nous soulignons)
13

14 Avec égards, le Transporteur soutient que la même approche doit être favorisée par la
15 Régie dans le présent dossier.

16 Le Transporteur a d'ailleurs démontré, dans sa réponse R3.3 à la demande de
17 renseignements numéro 2 de la Régie, que seules quelques pièces d'équipements
18 normalisés à 735 kV seront utilisées pour les postes dans la phase initiale et que les
19 investissements ont été maintenus au strict minimum pour la phase d'exploitation à
20 315 kV. De plus, le coût supplémentaire lié à ces équipements est pris en considération
21 aux fins de l'établissement de la contribution du client, en l'espèce le Producteur.

22 À la section 4 de la preuve (HQT-1, Document 1, page 31 et suivantes), le Transporteur
23 présente la solution de raccordement et d'intégration au réseau de transport retenue et
24 diverses alternatives.

⁹ Voir supra note 8, page 13.

1 **2.2. Solution unique proposée pour le raccordement local**

2 Le Transporteur réitère qu'une seule solution s'est avérée optimale sur les plans
3 technique, économique et environnemental aux fins du raccordement au réseau local
4 des centrales du complexe de la Romaine.

5 En effet, tel qu'il appert de la preuve au dossier et de la réponse du Transporteur à la
6 question 5.1 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie¹⁰, seule la
7 solution de raccordement au réseau local par la construction de lignes reliant les postes
8 de départ des centrales aux postes Arnaud et Montagnais est envisageable et optimale
9 afin d'atteindre les objectifs visés par le Projet.

10 Comme mentionné à cette dernière réponse (pièce HQT-2, Document 1, page 7),
11 celui-ci peut être amené à évaluer divers scénarios possibles dans le cadre de ses
12 travaux de planification de projets. Cependant, il analyse en détail la ou les solutions qui
13 semblent être les plus prometteuses. Les scénarios qui, après un examen sommaire,
14 comportent des lacunes ou des défauts évidents ne sont pas considérés plus avant
15 dans l'analyse du Transporteur puisqu'il ne s'agit pas de solutions qui puissent être
16 viables. En raison de ces lacunes ou de déficiences, ces scénarios ne constituent pas
17 de véritables solutions de rechange au projet.

18 Par exemple, au dossier R-3742-2010¹¹, le Transporteur mentionne qu'il n'a considéré
19 qu'un seul scénario pour les divers travaux de renforcement du réseau régional
20 Matapédia. De même, au dossier R-3719-2009¹², le Transporteur précisait que le
21 dossier ne comportait pas de renseignements sur d'autres solutions envisagées. Tel
22 qu'il appert du *Règlement*, ces renseignements sont requis *le cas échéant*. Or, dans le
23 cadre du Projet en cause (dossier R-3719-2009), « [...] *les analyses du Transporteur ont*
24 *démontré que seuls le remplacement ou la réfection des divers systèmes en place*
25 *étaient optimaux afin d'atteindre les objectifs visés par le Projet [...] ».*

¹⁰ Voir la pièce HQT-1, Document 1, page 35 et la réponse du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 de la Régie de l'énergie, HQT-2, Document 1, réponse 5.1.

¹¹ Dossier R-3742-2010, *Demande relative au projet d'intégration des parcs éoliens de l'appel d'offres AIO 2005-03 au réseau de transport d'Hydro-Québec*, 12 août 2010.

¹² Dossier R-3719-2009, *Demande relative au projet de réfection de systèmes auxiliaires au poste Châteauguay*, 12 août 2010.

1 Avec égards, le Transporteur soutient que la même situation est présente dans
2 ce dossier.

3 **2.3. Option concernant le renforcement du réseau principal**

4 Le Transporteur rappelle qu'il a présenté trois solutions aux fins du renforcement du
5 réseau principal. Ces solutions envisagées ont été présentées à la section 4.2 de la
6 pièce HQT-1, Document 1.

7 Le Transporteur a également porté à l'attention de la Régie qu'une option concernant le
8 renforcement du réseau principal est en cours d'étude. En effet, comme mentionné au
9 Plan stratégique 2009-2013 d'Hydro-Québec (page 41) et dans le cadre de la
10 présentation de sa demande R-3742-2010¹³, des études concernant la construction
11 d'une nouvelle ligne de transport pour relier le réseau du Nord-Est à la boucle
12 montréalaise sont en cours. Si cette option était reconnue techniquement et
13 économiquement viable, elle pourrait être envisagée en remplacement de la solution
14 retenue pour le renforcement du réseau principal.

15 En réponse à la question 1.1 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie,
16 le Transporteur a indiqué que les diverses validations et analyses sont encore en cours
17 et qu'elles devraient être terminées au cours de l'été 2012.

18 Enfin, le Transporteur réitère qu'il ne pourra apporter **sans autorisation préalable de la**
19 **Régie** aucune modification au Projet qui aurait pour effet d'en modifier de façon
20 appréciable la description technique ainsi que les coûts ou la rentabilité y
21 étant associés. D'ailleurs, il s'agit là d'une directive imposée par la Régie depuis que le
22 Transporteur est assujéti à sa juridiction aux fins de l'autorisation de ses projets de
23 25 M\$ et plus. Par cette directive, la Régie reconnaît qu'entre le moment où le
24 Transporteur dépose un projet d'investissement pour autorisation et sa mise en service,
25 il peut s'écouler quelques années. Certains ajustements techniques peuvent alors être
26 apportés par le Transporteur afin d'optimiser les travaux initialement prévus.

¹³ Voir supra note 11, page 15.

1 Le Transporteur est d'avis que la pratique établie par la Régie à cet égard est
2 pleinement adaptée aux caractéristiques propres à la construction d'infrastructures en
3 transport d'électricité. La planification et la réalisation des meilleurs projets et l'évolution
4 optimale du réseau du Transporteur dépendent de cette pratique.

5 De ce fait, les intérêts de la clientèle du Transporteur seraient mal desservis si la Régie
6 ne permettait pas au Transporteur d'ajuster, au besoin, le contenu d'un projet
7 d'investissement en fonction de l'évolution du réseau.

8 **3. JUSTIFICATION ÉCONOMIQUE DU PROJET**

9 L'article 73 de la Loi prévoit que la Régie tienne compte « *des engagements*
10 *contractuels des consommateurs du service de transport d'électricité et, le cas échéant,*
11 *de leurs contributions financières à l'acquisition ou à la construction d'actifs de transport*
12 *et de la faisabilité économique de ce projet* ».

13 En l'espèce, la justification économique du Projet s'appuie sur des faits et des
14 démonstrations probantes de la part du Transporteur¹⁴. Deux éléments majeurs
15 permettent à eux seuls de confirmer la faisabilité économique du Projet :

- 16 • Le Producteur assume en contribution près de 50 % des coûts estimés totaux
17 du Projet ;
- 18 • Le Producteur s'est engagé, par le biais de conventions de service de transport à
19 long terme, à se procurer des services de transport qui génèrent des revenus
20 suffisants pour couvrir l'autre partie des coûts du Projet.

21 En réponse aux demandes de renseignements¹⁵, le Transporteur a d'ailleurs fourni
22 toutes les explications et les démonstrations probantes établissant que le Producteur a
23 souscrit à des conventions de service de transport à long terme dont les revenus, en
24 valeur actualisée, excèdent largement les coûts du Projet jusqu'à concurrence des
25 montants maxima pour les ajouts au réseau et pour les postes de départ prévus à

¹⁴ Voir notamment : Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 de la Régie de l'énergie, HQT-2, Document 1, réponses 14.1 et 14.2.

¹⁵ Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 de la Régie de l'énergie, HQT-2, Document 1, réponses 14.1 et 14.2 et à la demande de renseignements numéro 2 de la Régie de l'énergie HQT-2, Document 1.1, réponses 4.1 à 4.4.

1 l'appendice J des *Tarifs et conditions*, incluant les taxes et les frais d'entretien et
2 d'exploitation.

3 Le Transporteur considère que le Producteur assume la juste part des coûts qu'il doit
4 prendre en charge aux fins de la réalisation du Projet et ce, conformément aux
5 prescriptions de la Loi, du Règlement et des *Tarifs et conditions*.

6 Enfin, le Transporteur présente, au soutien de sa demande, l'estimation de l'impact
7 tarifaire à la marge induit par le Projet¹⁶. Cette démonstration, en plus d'être conforme
8 aux prescriptions du Règlement, s'inscrit en continuité avec les informations soumises
9 par le Transporteur dans l'ensemble de ses demandes antérieures visant l'autorisation
10 des projets d'investissements du Transporteur qui ont été entérinées par la Régie.

11 **4. RÉPLIQUE AUX MÉMOIRES DES INTERVENANTS**

12 Le Transporteur a examiné les mémoires et commentaires des intervenants reconnus
13 par la Régie et y réplique ci-après, sans toutefois reprendre les éléments décrits aux
14 rubriques qui précèdent, et ce afin d'éviter les redondances. Cependant, le Transporteur
15 s'y référera au besoin.

16 **4.1. Mémoire de NLH**

17 Le 25 mai 2011, l'intervenant NLH a produit ses observations écrites au
18 présent dossier¹⁷.

19 L'intervenant conclut comme suit les représentations contenues à son argumentaire
20 (Observations, page 7) :

21 « *Therefore, we ask the Régie to reject the request for authorization for the*
22 *investments required to connect the La Romaine complex as filed.* ».

23 Cette conclusion s'appuie principalement sur les représentations suivantes de
24 l'intervenant :

¹⁶ Voir également : Réponse du Transporteur à la question 4.1 de la demande de renseignements numéro 2 de la Régie de l'énergie (pièce HQT-2, Document 1.1, pages 12 à 14).

¹⁷ *Observations of NLH on HQT's Application to obtain the required permission for the acquisition and construction of buildings or assets for transmission of electricity – Transmission Provider's Project on connecting La Romaine Complex to the transmission system (R-3757-2011)*

- 1 • « *The request for authorization appears premature. The request filed by*
2 *Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) states that an alternative to the proposed*
3 *investment is under study. We are told that these studies will be completed by*
4 *summer 2012. Therefore, it appears reasonable to wait for the results of these*
5 *studies before authorizing the investment* » (Observations, pages 1 à 3).
- 6 • « *The request is also incomplete because of the absence of a specific*
7 *transmission service agreement* » (Observations, pages 3 à 7).

8 Le Transporteur réplique ci-après à ces observations et souligne que les éléments de la
9 réplique sont complémentaires aux éléments déjà soumis aux sections précédentes.

10 **La demande du Transporteur est prématurée**

11 L'intervenant allègue que le Transporteur est à faire des études concernant une option
12 de renforcement du réseau principal qui n'est pas présentée comme alternative au projet
13 soumis pour autorisation. Selon NLH, la Régie ne peut ainsi conclure à un scénario de
14 raccordement au moindre coût.

15 L'intervenant appuie son commentaire sur l'extrait suivant de la preuve du Transporteur:

16 « *Le Transporteur porte à l'attention de la Régie qu'une option concernant le*
17 *renforcement du réseau principal est en cours d'étude. En effet, tel que*
18 *mentionné au Plan stratégique 2009-2013 d'Hydro-Québec (page 41) et dans le*
19 *cadre de la présentation de sa demande R-3742-2010, des études concernant la*
20 *construction d'une nouvelle ligne de transport pour relier le réseau du Nord-Est à*
21 *la boucle montréalaise sont en cours. Si cette option était reconnue*
22 *techniquement et économiquement viable, elle pourrait être envisagée en*
23 *remplacement de la solution retenue pour le renforcement du réseau principal.* »
24 (pièce HQT-1, Document 1, page 35)

25 Le Transporteur est en complet désaccord avec la position soutenue par NLH. Tel que
26 plus amplement démontré ci-après, les arguments avancés par NLH au soutien de sa
27 position, par ailleurs sommaires et peu probants, démontrent une méconnaissance
28 marquée des cadres législatif, réglementaire et tarifaire propres aux demandes
29 d'investissement soumises pour autorisation par la Régie.

1 De plus, comme mentionné précédemment, cette position fait totalement abstraction du
2 contexte dans lequel le réseau du Transporteur est planifié afin d'en assurer l'évolution
3 optimale. Cette évolution commande, lorsque nécessaire, d'adapter et de moduler
4 certaines solutions techniques en fonction de l'évolution du réseau.

5 D'abord, il importe de souligner que l'extrait de la preuve du Transporteur, auquel se
6 réfère l'intervenant, est tronqué de sa partie inférieure qui est comme suit :

7 *« Cependant, le Transporteur souligne que cette option n'est pas présentée au*
8 *présent dossier à titre de solution alternative au Projet pour approbation. En effet,*
9 *plusieurs éléments d'ordres techniques, environnementaux et locaux sont en*
10 *cours de validation et d'analyse. Le Transporteur mentionne que ces travaux se*
11 *poursuivront dans les prochains mois. Selon le cas, si cette option s'avérait*
12 *viable, tant sur les plans techniques qu'économiques, le Transporteur en*
13 *informera la Régie.*

14 *Par ailleurs, le Transporteur mentionne qu'il ne pourra apporter sans autorisation*
15 *préalable de la Régie aucune modification au Projet qui aurait pour effet d'en*
16 *modifier de façon appréciable la description technique ainsi que les coûts ou la*
17 *rentabilité y étant associés. »*

18 Cette même citation, extraite de la preuve du Transporteur, se retrouve d'ailleurs
19 intégralement à la preuve produite au dossier R-3742-2010¹⁸. La même approche y fut
20 d'ailleurs préconisée par le Transporteur et la Régie en a reconnu le bien-fondé en
21 autorisant cette demande.

22 En effet, dans sa décision D-2010-165, la Régie s'exprime comme suit sur ce sujet :

23 *« [64] Les montants en jeu sont importants et certains ont encore à être*
24 *approuvés. Dans ces circonstances, la Régie s'attend à ce que les*
25 *investissements dans les renforcements du réseau faisant l'objet de la présente*
26 *demande ne soient effectués qu'au moment où ils seront strictement*
27 *nécessaires, tenant compte de la mise en service probable des parcs éoliens,*

¹⁸ Dossier R-3742-2010, *Demande relative au projet d'intégration des parcs éoliens de l'appel d'offres AIO 2005-03 au réseau de transport d'Hydro-Québec*, 12 août 2010, pièce HQT-1, Document 1, pages 89 et 90.

1 *mais aussi de l'échéancier réel des projets de La Romaine et du suréquipement*
2 *du complexe Manic-Outardes.*

3 [65] En conséquence, la Régie demande au Transporteur de l'aviser dans son
4 rapport annuel de toute modification des échéanciers des travaux faisant l'objet
5 de la présente demande ou des travaux mentionnés précédemment susceptibles
6 d'en modifier l'échéancier ou le contenu et de fournir les explications requises.
7 (D-2010-165, page 18, R-3742-2010) (Nous soulignons)

8 Le Transporteur croit important à ce stade de rappeler brièvement les principales étapes
9 menant à la planification et la conception du Projet.

10 Comme pour tout ajout à son réseau, l'approche préconisée par le Transporteur pour le
11 Projet a d'abord consisté à concevoir un réseau auquel sont ajoutées successivement
12 toutes les demandes de raccordement et de service de transport point à point qui
13 précèdent celle de la demande à l'étude. Le réseau de référence ainsi obtenu inclut
14 l'ajustement de la charge afin d'obtenir un équilibre production-charge tout en respectant
15 les critères de conception.

16 Par la suite, les analyses consistent à ajouter la demande à l'étude à ce nouveau réseau
17 de référence et d'en ajuster également la charge afin d'obtenir le nouvel équilibre
18 production-charge, et ce indépendamment des prévisions de charge du Distributeur.

19 Enfin, l'étude de la demande est complétée afin de déterminer les ajouts au réseau
20 requis pour transporter cette nouvelle puissance toujours en respectant les critères
21 de conception.

22 Quant aux **investissements nécessaires au renforcement du réseau de transport**
23 **principal, le Transporteur réitère que ceux-ci sont occasionnés uniquement par**
24 **l'intégration de la production du Projet.**

25 Le Transporteur a considéré, dans son étude, tous les projets planifiés découlant des
26 demandes de service qui ont été déposées avant la demande d'intégration du Projet.
27 Ainsi, le Transporteur s'est assuré que les équipements de renforcement du réseau
28 principal ont été ajoutés au réseau pour chacune des demandes qui précèdent le Projet.
29 Le Transporteur précise que ces études ont été réalisées conformément aux pratiques

1 visant à toujours assurer la même fiabilité du réseau. Donc, le réseau de référence,
2 auquel le Projet a été ajouté pour les besoins de l'étude du dossier, incluait déjà les
3 équipements de renforcement du réseau principal attribuables spécifiquement aux
4 projets antérieurs dans la séquence.

5 Le Transporteur, en toute transparence, a fourni à la Régie toute l'information disponible
6 et actuelle quant au réseau de transport et aux solutions d'intégration, y compris les
7 solutions de rechange disponibles, afin de donner suite à la demande de raccordement
8 du Producteur. Cette preuve du Transporteur est non contestée par l'intervenante.

9 Or, le réseau de transport n'est pas statique et le Transporteur agit en gestionnaire
10 prudent et diligent d'un actif de grande valeur économique et stratégique, tel que l'est le
11 réseau de transport.

12 D'ailleurs, l'*Entente de raccordement* prévoit ce qui suit:

13 « 7. PROPRIÉTÉ, COÛT DE RÉPARATION OU DE REMPLACEMENT ET
14 MODIFICATION DU RACCORDEMENT

15 *Tous les appareils, équipements, lignes électriques et moyens de communication*
16 *faisant partie des travaux d'intégration sont la propriété du Transporteur, lequel*
17 *en assure l'exploitation et la maintenance pendant la durée de la présente*
18 *entente. Le Transporteur assume, à ses frais, la réparation ou le remplacement*
19 *de ceux-ci.*

20 *Le Transporteur peut, après avoir transmis un avis au Producteur, modifier les*
21 *travaux d'intégration relatifs aux projets connexes décrits à l'annexe III dans la*
22 *mesure où ces modifications n'entraînent pas de délais additionnels ni de hausse*
23 *de coûts pour le Producteur.* » (Nous soulignons)

24 La date de mise en service finale, selon le calendrier de réalisation des travaux reliés au
25 Projet, est prévue pour le mois de décembre 2020. Il y a donc une période d'environ dix
26 ans qui séparent la date de signature de l'*Entente de raccordement* et la date de mise
27 en service finale du Projet.

28 L'*Entente de raccordement* prévoit la possibilité, pour le Transporteur, de modifier les
29 travaux d'intégration au réseau de transport d'électricité du complexe hydroélectrique de

1 la Romaine. Il s'agit d'une disposition contractuelle requise par le Transporteur afin
2 d'être en mesure de s'adapter à l'évolution constante du réseau de transport en
3 adéquation avec les besoins des clients du Transporteur.

4 Comme mentionné précédemment, le réseau de transport n'est pas statique et le
5 Transporteur, agissant en gestionnaire prudent et diligent, pourrait être amené à
6 considérer, si le cas se présente, des options différentes de configurations de
7 son réseau.

8 Avec la perspective d'un Projet de longue durée, comme celui en cause, le Transporteur
9 mentionne à sa demande d'autorisation d'investissements pour le Projet, qu'il ne peut
10 « [...] apporter sans autorisation préalable de la Régie aucune modification au projet qui
11 aurait pour effet d'en modifier de façon appréciable les coûts ou la rentabilité »¹⁹. Il s'agit
12 d'une approche présentée systématiquement par le Transporteur qui a reçu l'aval de la
13 Régie à de nombreuses reprises que l'intervenant tente de dénaturer en alléguant que le
14 Projet présenté par le Transporteur n'est pas final.

15 **Or, tel que l'a amplement démontré le Transporteur, le Projet repose sur des**
16 **études complètes et exhaustives et les solutions de raccordement présentées par**
17 **le Transporteur sont viables et optimales tant au niveau des coûts que des**
18 **éléments techniques.**

19 De plus, le Transporteur dispose des outils contractuels et réglementaires afin de
20 s'ajuster aux circonstances. Cette faculté d'adaptation et le fait que le réseau de
21 transport évolue constamment ne font pas en sorte de remettre en doute le caractère
22 final et optimal du Projet à l'étude.

23 À l'évidence, les allégations de l'intervenant à cet égard, qui par ailleurs ne reposent sur
24 aucune analyse sérieuse, doivent être rejetées par la Régie.

¹⁹ R-3757-2011, *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 relatif au raccordement des centrales du complexe de la Romaine au réseau de transport »*, voir la conclusion.

1 **La demande ne contient pas de convention de service de transport spécifique**

2 L'intervenante appuie cette allégation sur les motifs suivants :

- 3 • La demande ne contient pas de convention de service de transport spécifique qui
4 prenne en considération que la production hydroélectrique du complexe de la
5 Romaine servira soit à alimenter la charge locale ou soit des charges situées à
6 l'extérieur du Québec (Observations, page 4) ;
- 7 • Les conventions de service existantes et les revenus qui en découlent ne
8 peuvent être utilisés pour combler une partie des coûts du Projet (Observations,
9 pages 4 à 7).

10 Avec égards, le Transporteur prie la Régie de ne pas considérer les éléments mis de
11 l'avant par l'intervenante qui sont sans fondement eu égard au cadre réglementaire
12 pertinent au Projet, qui nient les faits et qui tentent de dénaturer les dispositions des
13 *Tarifs et conditions* ainsi que les précédents de la Régie.

14 Tout d'abord, en ce qui concerne le premier motif ci-dessus décrit, l'intervenant fait la
15 démonstration évidente de son incompréhension du cadre réglementaire.

16 Le présent dossier concerne un dossier de raccordement de centrale et à cet effet le
17 Transporteur a conclu une *Entente de raccordement* avec son client admissible,
18 le Producteur.

19 L'objet d'une entente de raccordement (selon l'article 12 A.1 des *Tarifs et conditions*) est
20 de convenir des modalités de raccordement de centrale de production électrique au
21 réseau de transport d'électricité du Transporteur ainsi que des modalités applicables à
22 l'exploitation et à la maintenance des centrales à raccorder au réseau.

23 Comme indiqué précédemment, le cadre réglementaire (article 73 de la Loi et les
24 dispositions du Règlement) exige une démonstration des « *engagements contractuels*
25 *des consommateurs du service ainsi que leurs contributions financières* ».

26 **L'Entente de raccordement conclue par le Transporteur et produite dans ce**
27 **dossier est en totale adéquation et conformité avec le cadre réglementaire précité,**
28 ce qui est omis par l'intervenant.

1 Tel que le prescrivent les *Tarifs et conditions*, « *La signature de l'Entente de*
2 *raccordement ne constitue pas une réservation de service de transport en vertu des*
3 *présentes et le dépôt prévu à l'article 17.3 n'est pas requis pour la demande de*
4 *raccordement de centrale.* ». Ceci est spécifiquement mentionné à l'article 3 de l'*Entente*
5 *de raccordement*. Encore une fois, ceci est malheureusement omis par l'intervenant.

6 Également, l'article 26 de l'*Entente de raccordement* illustre bien le caractère distinct
7 d'une telle entente et d'une réservation de transport :

8 « *Conformément aux dispositions des Tarifs et Conditions, dans le cas où le*
9 *complexe hydroélectrique de la Romaine est retenu, en totalité ou en partie, par*
10 *Hydro-Québec Distribution comme source d'approvisionnement en électricité,*
11 *l'engagement du Producteur pour couvrir les frais d'intégration sera réduit dans*
12 *une proportion égale à la quantité de MW retenue par Hydro-Québec Distribution*
13 *et ce, en tenant compte de la date où la production est retenue par*
14 *Hydro-Québec Distribution.* »

15 Donc, lorsque les centrales du complexe de la Romaine seront construites et raccordées
16 au réseau de transport, l'électricité alors produite sera utilisée soit pour l'alimentation de
17 la charge locale ou soit pour l'alimentation d'autres charges, telles que les conventions
18 de service de transport le prévoient déjà²⁰. Il n'y a rien d'incongru ou d'illégal dans cette
19 façon de faire du Transporteur et nous prions la Régie de rejeter les allégations sans
20 valeur de l'intervenant.

21 Selon l'intervenant, les conventions de service existantes²¹ et les revenus qui en
22 découlent ne peuvent être utilisés pour combler une partie des coûts du Projet,
23 contrairement aux démonstrations faites par le Transporteur dans ce dossier²². En
24 suivant ce raisonnement étroit, de nouvelles conventions de service devraient donc être
25 conclues par le client admissible, le Producteur, afin de couvrir le « *Total des coûts*

²⁰ Voir la description des conventions de service de transport à long terme à la section 1, page 9 de la présente réplique.

²¹ Voir supra note 20, page 25.

²² Voir notamment *Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 de la Régie de l'énergie*, HQT 2, Document 1, réponses 14.1 et 14.2.

1 *estimés des travaux d'intégration assumés par le Transporteur », tel que décrit à*
2 *l'annexe III de l'Entente de raccordement.*

3 Or, ce qui est pertinent pour l'analyse du Projet, ce n'est pas le nombre de conventions
4 de service, hormis qu'il doit y avoir « *Au moins une convention de service* », mais plutôt
5 les revenus qui s'en dégagent afin d'assurer la neutralité tarifaire du Projet.

6 De plus, l'intervenant omet un important précédent réglementaire, soit le dossier de la
7 *Demande du Transporteur afin d'obtenir une autorisation pour acquérir et construire des*
8 *immeubles et des actifs requis pour le raccordement des centrales de l'Eastmain-1-A et*
9 *de la Sarcelle à son réseau de transport (R-3674-2008). Le raccordement des centrales*
10 *de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle a fait l'objet d'un engagement du Producteur selon*
11 *l'article 12A.2 i) des Tarifs et conditions.*

12 Dans cette affaire, tout comme dans le présent dossier, le Transporteur a produit des
13 démonstrations de « *faisabilité économique du projet* » qui sont identiques, hormis les
14 adaptations nécessaires. Ainsi, la faisabilité économique est assurée par le fait que les
15 coûts du Projet, jusqu'à concurrence des montants maxima pour les ajouts au réseau et
16 pour les postes de départ, seront récupérés à partir des revenus provenant des achats
17 de service de transport du Producteur. L'*Entente de raccordement* et les conventions de
18 service de transport précitées, conclues entre le Transporteur et le Producteur, assurent
19 la rentabilité générale du Projet, selon les revenus actualisés de service de transport à
20 recevoir du Producteur, et ce conformément à l'article 12A.2 i) des *Tarifs et conditions*.

21 Le Transporteur a fait la démonstration de la suffisance des engagements du Producteur
22 pour assurer que la valeur actualisée des revenus pour le service de transport de point à
23 point soit au moins égale aux coûts assumés par le Transporteur pour le raccordement
24 des centrales du complexe de La Romaine (voir notamment les réponses du
25 Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 de la Régie de l'énergie, pièce
26 HQT-2, Document 1, réponses 14.1 et 14.2).

27 **Le projet de raccordement des centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle a été**
28 **autorisé par la Régie qui a largement repris à sa décision l'extrait de la preuve**
29 **précité concernant la faisabilité économique du projet (D-2008-149, pages 5 et 6).**

1 Sur la base des mêmes démonstrations que celles offertes dans le présent dossier, la
2 Régie s'est exprimée comme suit:

3 *« Le Transporteur fournit aussi une analyse de l'impact tarifaire du Projet basée*
4 *sur ses estimations des coûts, des revenus anticipés du point à point pour une*
5 *puissance cumulée de 950 MW et de la contribution du Producteur couvrant les*
6 *coûts qui excèdent les montants maxima que peut assumer le Transporteur pour*
7 *les ajouts au réseau et les postes de départ. Cette analyse montre que pour les*
8 *périodes considérées, le Projet ne génère pas d'impacts à la hausse par rapport*
9 *au tarif actuel (2008), étant donné que la croissance des besoins de transport*
10 *permet de neutraliser les coûts associés à la mise en service du Projet. »*
11 *(D-2008-149, page 6)*

12 **Dans le présent dossier, le Transporteur a utilisé la même approche aux fins de la**
13 **conclusion de l'Entente de raccordement et a fait les mêmes démonstrations à la**
14 **Régie que celles qui ont été faites dans le dossier du projet de raccordement des**
15 **centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle.**

16 Aussi, l'approche utilisée par le Transporteur est conforme au cadre réglementaire et au
17 précédent précité concernant la prise en compte des conventions en application de
18 l'article 12A.2 i) des *Tarifs et conditions*. Cette approche assure également le
19 recouvrement des frais d'intégration des centrales du complexe de la Romaine assumés
20 par le Transporteur selon l'appendice J des *Tarifs et conditions*, comme prévu à
21 l'*Entente de raccordement*.

22 L'intervenant, dans ses observations, fait complètement abstraction de ce dernier
23 précédent de la Régie et en plus, il n'offre aucune analyse ou étude sérieuse à l'appui
24 de ses allégations. À l'évidence, la Régie ne peut que rejeter les allégations de
25 l'intervenant.

26 L'intervenant mentionne ce qui suit à son argumentaire (Observations, page 7,
27 3^{ième} paragraphe :

28 *« The revenues from these existing transmission service agreements do not*
29 *cover the cost of the service to deliver energy from Romaine. Transmission*

1 *upgrade costs include an upfront capital contribution and an annual scheduled*
2 *fee. The up front capital costs for La Romaine were not included in the initial*
3 *capital investment component of the analyses. »*

4 Cet argument n'est pas adéquatement développé par l'intervenant. Cependant, le
5 Transporteur souligne ce qui suit.

6 Lorsque de l'électricité sera produite par le complexe de La Romaine et que le
7 Producteur souhaitera transiter cette électricité sur le réseau de transport, il devra payer
8 le tarif de transport qui sera alors applicable. Ce tarif de transport, selon l'article 49 de la
9 Loi, aura été fixé par la Régie qui aura déterminé, pour l'année en cause, les montants
10 globaux des dépenses qu'elle jugera nécessaire pour assumer le coût de la prestation
11 de service. Par ailleurs, l'annexe 8 – Impact tarifaire au présent dossier prend en
12 considération des éléments qui seront considérés lors de la détermination des dépenses
13 reliés à la prestation du service, tel que l'amortissement. Il est donc faux de prétendre
14 que les démonstrations du Transporteur sont insuffisantes. De plus les démonstrations
15 du Transporteur à l'égard de l'impact tarifaire prennent en considération le coût moyen
16 pondéré du capital prospectif selon la décision D-2010-032 de la Régie. Avec égards,
17 l'argument de l'intervenant est sans valeur.

18 En complément, le Transporteur prie la Régie de considérer les éléments de réplique qui
19 apparaissent à la rubrique 4.2 suivante qui sont ici réputés être repris dans
20 leur intégralité.

21 En conclusion, le Transporteur prie la Régie de rejeter les allégations de l'intervenant qui
22 nient le cadre réglementaire applicable à la présente demande, qui ne reposent sur
23 aucun fait, aucun argument, ni aucun précédent valable.

24 **4.2. Mémoire de SÉ-AQLPA**

25 Le 17 mai 2011, l'intervenant SÉ-AQLPA, par le biais de leur procureur, ont produit une
26 argumentation au présent dossier.

27 L'intervenant conclut comme suit les représentations contenues à son argumentaire
28 (page 22) :

1 « REJETER ou subsidiairement SUSPENDRE la demande d'autorisation
2 d'investissements en raccordement des centrales du complexe La Romaine
3 déposée par Hydro-Québec TransÉnergie au présent dossier. »

4 Cette conclusion s'appuie sur les représentations suivantes de l'intervenant :

- 5 • L'Entente de raccordement est « [...] défectueuse, en ce qu'elle contrevient à
6 l'article 12A.2 des Tarifs et conditions des services de transport
7 d'Hydro-Québec », et ce vice est suffisamment grave pour que l'autorisation
8 d'investissement de raccordement ne soit pas accordée (Argumentation de Me
9 Dominique Neuman, Procureur pour SÉ-AQLPA, le 17 mai 2011, page 10) ;
- 10 • L'article 12A.2 requiert « [...] que la promesse d'achat de service de transport
11 avec TransÉnergie (art. 12A.2 ii) ou la Convention de service de transport
12 (art. 12A.2 i) soit pour des nouvelles ventes. » et « les Conventions de service
13 HQT-HQP déjà existantes ne peuvent suffire à neutraliser une partie du coût de
14 raccordement de La Romaine » (Argumentation de Me Dominique Neuman,
15 Procureur pour SÉ-AQLPA, le 17 mai 2011, pages 13,14 et 20) ;
- 16 • « Les exigences de l'article 12A.2 ne sont donc pas respectées. Le Transporteur
17 ne peut donc pas invoquer des ventes nouvelles (ou des engagements) de
18 1550 MW pour diminuer le remboursement de coûts dû par le Producteur à
19 TransÉnergie en vertu de l'Appendice J. » (Argumentation de Me Dominique
20 Neuman, Procureur pour SÉ-AQLPA, le 17 mai 2011, page 20).

21 De l'avis du Transporteur, l'intervenant s'attache à développer un argumentaire
22 irrecevable dans le cadre de l'analyse du présent dossier, en soumettant des
23 « considérations faisant appel à une lecture différente des Tarifs et conditions ou
24 remettant en cause la méthodologie utilisée pour, par exemple, calculer l'impact
25 tarifaire », ce qui, de l'avis de la Régie, « [...] déborde le cadre prévu par le Règlement et
26 des articles 31(5^o) et 73 de la Loi. » (Décision D-2010-084, page 21, paragraphe 89). Il
27 interprète donc déraisonnablement le cadre réglementaire en vigueur, sans
28 véritablement tenir compte de la conformité de la preuve du Transporteur en lien avec
29 ce cadre.

1 Le Transporteur réplique ci-après plus spécifiquement à ces représentations, de
2 manière à compléter les éléments déjà soumis aux sections précédentes. En toile de
3 fond, il importe de souligner, comme la Régie l'a mentionné à de nombreuses reprises,
4 que l'examen des projets d'investissements est un **exercice d'analyse**
5 **technico-économique où l'accent est mis sur les démonstrations économiques et**
6 **techniques du Projet.** Dans cet exercice, le cadre réglementaire en vigueur, et en
7 particulier le Règlement, doivent prédominer.

8 Le Transporteur juge cependant utile de rappeler d'abord brièvement le contexte de
9 l'intervention de l'intervenant.

10 **Remarques préliminaires**

11 La Régie, à sa décision D-2011-043²³ qui accueille la demande d'intervention de
12 l'intervenant, s'exprime comme suit à l'égard de la contribution attendue de SÉ-AQLPA,
13 un organisme à vocation environnementale, au dossier :

14 «[...]

15 *[12] Au soutien de sa demande d'intervention, S.É./AQLPA s'appuie sur la*
16 *reconnaissance que la Régie lui a déjà accordée dans plusieurs dossiers.*
17 *L'intéressé souhaite intervenir sur deux sujets, soit 1) les engagements d'achats*
18 *requis selon lui par les Tarifs et conditions et 2) l'inclusion aux coûts de*
19 *raccordement des centrales de la Romaine des coûts en sécurité et en fiabilité*
20 *requis sur le réseau de transport principal.*

21 [...]

22 *[23] La Régie reconnaît également l'intérêt de S.É./AQLPA à intervenir au*
23 *présent dossier. Comme mentionnée plus haut, cette intervention gagnerait en*
24 *qualité en se concentrant sur les aspects socio-économiques et*
25 *environnementaux du Projet pertinents au cadre d'analyse fixé par l'article 73 de*
26 *la Loi, du Règlement et de la preuve soumise par le Transporteur.*

27 (Nous soulignons)

²³ Décision D-2011-043, Dossier R-3757-2011, *Décision procédurale sur les demandes d'intervention et le calendrier de traitement*, 8 avril 2011.

1 Le Transporteur est surpris que l'intervenant, qui présente habituellement des
2 préoccupations plus directement reliées au développement durable, ne considère cet
3 aspect ni dans son argumentation, ni dans son argumentation complémentaire.

4 Or, ce dossier contient des éléments qui sont d'intérêt en regard du développement
5 durable²⁴. À titre d'exemple, les lignes de transport d'électricité, tel que présenté par le
6 Transporteur, seraient implantées dans deux corridors distincts afin d'assurer la fiabilité
7 du réseau et ces lignes sont projetées pour une exploitation future à 735 kV malgré
8 qu'elles seront initialement exploitées à 315 kV. Cette tension pourrait être augmentée
9 par la suite pour permettre le transit d'une éventuelle puissance supplémentaire
10 provenant de projets de production d'électricité futurs sur la Côte-Nord du Québec. Cette
11 approche évite la construction de nouvelles lignes ainsi que d'éventuels impacts
12 environnementaux dans le secteur.

13 Avec égards, il s'agit d'une démonstration véritable de planification du réseau de
14 transport dans une perspective de développement durable de la part du Transporteur.
15 Lorsque l'intervenant recommande à la Régie de rejeter ou suspendre la présente
16 demande, le Transporteur souligne que l'intervenant n'évalue cependant pas les
17 conséquences de cette recommandation sur l'intérêt public et le développement durable,
18 même si ces éléments concordent avec son champ d'intérêt.

19 **Entente de raccordement « défectueuse »**

20 L'intervenant allègue que l'*Entente de raccordement* est « défectueuse ». Le
21 Transporteur soutient que l'intervenant fait erreur.

22 Dans son argumentation, l'intervenant réfère à de nombreuses reprises à l'*Entente de*
23 *raccordement*, mais il ne démontre pas que celle-ci est informe. En fait, il s'attarde
24 essentiellement sur l'application de l'article 12A.2 i). Ce faisant, il navigue de façon
25 précaire dans divers univers temporels d'application des *Tarifs et conditions*, qui se
26 situent avant et après l'approbation de l'article 12A.2 par la Régie. **Ainsi, avec égards,**
27 **il confond les engagements découlant de l'article 12A.2 avec les engagements de**

²⁴ Plus de renseignements sont contenus dans le rapport auquel le BAPE a contribué ; note 4 ci-dessus.

1 **type Toulnostouc, en faisant des affirmations d'après lesquelles ces derniers**
2 **pourraient s'appliquer au présent Projet, ce qui est clairement inapplicable**
3 **conformément aux décisions de la Régie.** Il mentionne une liste de projets de
4 raccordement de centrales pour lesquels le Producteur aurait pris des engagements
5 suivant l'article 12A.2, ce qui n'est pas le cas, comme l'indique le Transporteur en
6 réponse aux questions 1.1a et 1.1b de la demande de renseignements numéro 1 de
7 l'intervenant (pièce HQT-2, Document 2).

8 De plus, l'intervenant fait des comparaisons entre la présente demande et d'autres
9 dossiers, notamment les dossiers R-3581-2005 (raccordement de la centrale de la
10 Péribonka) auquel il a participé et R-3585-2005 (raccordement des centrales de la
11 Chute-Allard et des Rapides-des-Coeurs), qui tenaient compte des *Tarifs et conditions*
12 en vigueur avant l'adoption de l'article 12A.2, donc faisaient partie d'un cadre
13 réglementaire antérieur qui a évolué.

14 Comme l'exige l'article 12A.1 des *Tarifs et conditions*, l'*Entente de raccordement* (pièce
15 HQT-1, Document 1, annexe 1) est « *substantiellement équivalente à l'Entente-type*
16 *disponible sur le site Internet du Transporteur* » qui est présentée aux promoteurs
17 désireux de raccorder une centrale de production d'électricité au réseau
18 du Transporteur.

19 L'*Entente de raccordement* prend en compte une réalité incontournable, à savoir que le
20 Producteur a signé des conventions de service de transport ferme à long terme afin,
21 entre autres, de couvrir ses engagements²⁵. L'*Entente de raccordement* est pleinement
22 conforme au cadre réglementaire applicable.

23 La preuve au dossier et les démonstrations offertes par le Transporteur attestent
24 clairement de la suffisance des revenus en provenance du Producteur. Avec égards,
25 accepter l'argumentaire de l'intervenant à ce sujet revient à nier l'existence de
26 conventions de service de transport de long terme qui ont été produites auprès de la
27 Régie. Ces conventions assurent que le Producteur se procurera des services de
28 transport sur la période prescrite et que les autres clients du service de transport du

²⁵ Voir supra note 20, page 25.

1 Transporteur seront tenus indemnes des investissements reliés au raccordement des
2 centrales du Producteur.

3 Ceci est largement démontré aux réponses du Transporteur à la demande de
4 renseignements numéro 1 de la Régie de l'énergie, HQT-2, Document 1, réponses 14.1
5 et 14.2.

6 Par ailleurs, lors de l'étude par la Régie du projet d'investissement du Transporteur
7 découlant de la demande de raccordement du Producteur concernant les centrales de
8 l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle, la Régie n'a pas exigé à nouveau le dépôt de la
9 convention de service HQT-ON, puisque le dépôt avait déjà été fait. Dans ce dossier, le
10 Transporteur a produit des démonstrations économiques qui prenaient en compte la
11 convention de service précitée. Dans ce cas, le Transporteur a fait la démonstration que
12 les revenus dégagés globalement d'une convention de service étaient suffisants pour
13 couvrir les coûts du projet et qu'il y avait un solde disponible pour d'autres engagements.
14 La Régie a autorisé, par sa décision D-2008-149, le projet d'investissements qui reposait
15 sur ces démonstrations.

16 Le Transporteur souligne que dans le dossier R-3674-2008 (raccordement Eastmain-1-A
17 et de la Sarcelle), la Régie, en adéquation avec le cadre réglementaire, a pris la mesure
18 des engagements du Producteur envers le Transporteur dans le cadre du projet
19 d'investissement pour le raccordement des centrales.

20 La Régie, qui lors des dossiers précités a examiné les conventions de service ci-dessus
21 mentionnées, n'a pas remis en doute la valeur de ces conventions qui sont par ailleurs
22 conformes aux *Tarifs et conditions*. Ces conventions sont de véritables contrats entre
23 deux parties et les revenus qui en découlent ne représentent pas de « *vagues*
24 *suppositions* » comme l'allègue à tort l'intervenant (Argumentation de Me Dominique
25 Neuman, Procureur pour SÉ-AQLPA, le 17 mai 2011, page 11).

26 Le Transporteur soutient que ce dernier confond deux aspects fondamentalement
27 distincts de la politique d'ajouts du Transporteur et du cadre réglementaire relié aux
28 projets d'investissements, à savoir la teneur de l'engagement du client du service de
29 transport et son suivi ou les démonstrations économiques qui en découlent (voir la
30 décision D-2011-039, section 10.5).

1 La teneur de l'engagement du Producteur à l'égard du Projet se retrouve à l'*Entente de*
2 *raccordement* et aux conventions de service de transport précitées. L'engagement est
3 pris selon les dispositions de l'article 12A.2. i) des *Tarifs et conditions*, dont la Régie a
4 maintenu le libellé dans sa récente décision D-2011-039.

5 Les démonstrations économiques sont pertinentes pour l'analyse du Projet
6 d'investissement et constituent la mesure des « *contributions financières à l'acquisition*
7 *ou à la construction d'actifs de transport et de la faisabilité économique de ce projet* » tel
8 que le prescrit l'article 73 de la Loi. Il n'est pas requis que de nouvelles conventions de
9 service interviennent à chaque projet. Comme il est mentionné plus avant, cette
10 démonstration économique se retrouve à la preuve du Transporteur et notamment aux
11 réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 de la Régie de
12 l'énergie, HQT-2, Document 1, réponses 14.1 et 14.2.

13 Ainsi, le nombre des conventions de service du Producteur n'est pas pertinent à
14 l'exercice d'analyse du Projet. Ce qui importe, ce sont les revenus qui découlent des
15 conventions de service de transport de long terme précitées et qui sont considérés dans
16 l'analyse de la présente demande.

17 Par ailleurs, l'article 12A.2 i) des *Tarifs et conditions* ne fait aucunement référence aux
18 divers termes utilisés par l'intervenant pour appuyer son argumentation, soit les termes
19 « *ventes nouvelles* », « *ventes supplémentaires* », « *nouvelles ventes* », « *achats*
20 *nouveaux de services de transport* », « *totalité des MW* » ou « *désignation* ». De plus,
21 l'article 12A.2 ne vise pas à « *réduire le coût des travaux que le demandeur de*
22 *raccordement doit rembourser* », mais plutôt à définir les conditions relatives au
23 raccordement de centrale par l'achat de service de transport ou le remboursement.

24 Comme mentionné aux réponses 1.5a et 1.5b du Transporteur à la demande de
25 renseignements numéro 1 de l'intervenant, le Transporteur réitère que la question d'une
26 nouvelle interconnexion ne fait pas partie de son dossier de preuve. Par conséquent, le
27 Transporteur est d'avis que ce projet hypothétique dépasse le cadre d'analyse du
28 présent dossier et ne peut être considéré aux fins d'analyse du présent dossier. À cet
29 égard, le Transporteur rappelle la décision D-2011-043 de la Régie où elle convie
30 l'intervenant à se concentrer sur « *la preuve soumise par le Transporteur* ».

1 Le Transporteur prie respectueusement la Régie de rejeter les représentations de
2 l'intervenant qui n'ont aucune assise à l'intérieur du cadre réglementaire en vigueur et
3 qui sont nettement en opposition avec les prescriptions précitées de la Régie, d'après
4 lesquelles « les considérations faisant appel à une lecture différente des Tarifs et
5 conditions ou remettant en cause la méthodologie utilisée pour, par exemple, calculer
6 l'impact tarifaire, débordent le cadre prévu par le Règlement et des articles 31(5^o) et 73
7 de la Loi. » (Décision D-2010-084, page 22²⁶). (Nous soulignons).

Argumentation complémentaire du 3 juin 2011

8 Le 3 juin 2011, l'intervenant SÉ-AQLPA, par le biais de leur procureur, ont produit une
9 argumentation complémentaire au présent dossier. L'intervenant :

- 10 • allègue l'inadmissibilité des tableaux R4.4-1 à R4.4-4 présentés par le
11 Transporteur en réponse à la demande de renseignements numéro 2 de la
12 Régie, et par conséquent à l'absence de réponse, de la part du Transporteur,
13 aux questions 4.1 à 4.4 de cette dernière demande ;
- 14 • offre, par anticipation, ses réponses à certains contre-arguments que le
15 Transporteur pourrait invoquer dans sa réplique.

Inadmissibilité des tableaux R4.4-1 à R4.4-4 et absence de réponses

17 Les motifs invoqués par l'intervenant sont sans fondement, le Transporteur ayant
18 déposé en preuve l'impact sur les tarifs incluant une analyse de sensibilité pleinement
19 conforme au Règlement. Les deuxième et troisième motifs de l'intervenant font
20 référence soit à un projet hypothétique (nouvelle interconnexion), soit à un projet
21 prudemment acquis et utile (interconnexions HQT-MASS et HQT-NE). Dans les deux
22 cas, cela dépasse le cadre d'analyse du présent dossier. En effet, le Règlement stipule
23 que l'impact sur les tarifs doit s'effectuer en lien avec le projet faisant l'objet de la
24 demande d'autorisation.

²⁶ Décision D-2010-084, dossier R-3715-2009, *Demande relative au projet d'ajouts et modifications des équipements de transport requis pour l'utilisation des interconnexions HQT-MASS et HQT-NE*, 14 décembre 2009.

1 Les arguments offerts dans cette section reprennent pour partie des arguments déjà
2 offerts par l'intervenant à sa précédente argumentation et reposent sur **la même erreur**
3 **fondamentale soit lorsqu'il confond les engagements découlant de l'article 12A.2**
4 **avec les engagements de type Toulnostouc** (voir aux pages 7, 15, 16 et 17 de
5 l'Argumentation complémentaire). Comme mentionné précédemment en réplique à
6 l'intervenant NLH, l'intervenant SÉ-AQLPA omet de référer aux démonstrations du seul
7 autre dossier de raccordement de centrales du Producteur qui concerne un engagement
8 qui repose sur l'article 12A.2 i) des *Tarifs et conditions*, à savoir le dossier R-3674-2008
9 (Eastmain-1-A et de la Sarcelle). Pour le Transporteur, cette omission est fatale et
10 l'argument de l'intervenant doit être rejeté.

11 L'intervenant allègue également ceci:

12 « Pour acheminer son électricité produite à La Romaine, Hydro-Québec
13 Production aura manifestement besoin d'une nouvelle interconnexion d'ici 2014,
14 qui n'existe pas encore, et dont le coût d'investissement aurait logiquement dû
15 être inclus par TransÉnergie dans ses tableaux 4.1 à 4.4. Sans cette nouvelle
16 interconnexion, l'électricité de La Romaine ne pourrait faire l'objet de
17 Conventions de service ferme pour la transporter. TransÉnergie omet donc cet
18 important investissement nécessaire, dans son calcul global de neutralité tarifaire
19 que ses tableaux R4.4-1 à R4.4-4 sont censés illustrer, ce qui rend ces tableaux
20 inutilisables. » (Argumentation complémentaire, page 8)

21 Dans un dossier récent (dossier R-3715-2009, *Projet du Transporteur d'ajouts et*
22 *modifications des équipements de transport requis pour l'utilisation des interconnexions*
23 *HQT-MASS et HQT-NE*), des intervenants, à l'instar de SÉ-AQLPA, souhaitaient obtenir
24 et que soient considérés les coûts qui devront être engagés à l'égard des
25 interconnexions (dans ce dernier cas, il s'agissait de coûts reliés à la désuétude
26 fonctionnelle soit lorsque la durée de vie utile aura été atteinte).

27 La réponse offerte alors par le Transporteur est également pertinente dans le présent
28 dossier : « **Les calculs présentés à l'annexe 8 - Impact tarifaire tiennent compte**
29 **des coûts spécifiques au Projet faisant l'objet de la demande.** L'impact tarifaire de

1 *projets éventuels en 2036 dépasse le cadre de la présente demande et sera présenté,*
2 *le cas échéant, lorsque ces projets se matérialiseront. »²⁷*

3 Dans sa décision D-2010-084²⁸, la Régie n'a pas donné suite à cet argument des
4 intervenants et il doit en être autant dans le présent dossier.

5 Le Transporteur réitère que son rôle n'est pas de procéder à des analyses ou des
6 simulations au bénéfice des démonstrations que souhaite réaliser l'intervenant. Le cadre
7 réglementaire et les démonstrations de suffisance des engagements financiers du client
8 admissible, le Producteur, ne nécessitent, ni ne prévoient que le Transporteur simule et
9 intègre les coûts de construction d'une interconnexion.

10 Quant à la section 3 de son argumentation complémentaire, le Transporteur soutient
11 que l'intervenant ne peut prétendre à l'absence de réponse du Transporteur aux
12 questions 4.1 à 4.4 de la demande de renseignements numéro 2 de la Régie sur une
13 seule base, soit une interprétation erronée de la part de SÉ-AQLPA du contenu de
14 l'analyse de sensibilité.

15 ***Réponses de SÉ-AQLPA à certains contre-arguments éventuels du Transporteur***

16 Le Transporteur se questionne sur la façon de faire de l'intervenant qui se permet de
17 fournir à la section 4 de son argumentation complémentaire des réponses à « [...] *certains contre-arguments que TransÉnergie pourrait invoquer dans sa réplique* ». De
18 l'avis du Transporteur, cela fait obstacle à la procédure et au calendrier réglementaire
19 établi dans sa lettre du 20 mai 2011. En effet, le calendrier réglementaire de la Régie
20 prévoit que le Transporteur dépose sa réplique finale le 10 juin 2011, ce qui constitue la
21 dernière étape du processus réglementaire avant la prise en délibéré du dossier. En
22 déposant des réponses à « [...] *certains contre-arguments que TransÉnergie pourrait*

²⁷ Voir le dossier R-3715-2009, *Demande relative au projet d'ajouts et modifications des équipements de transport requis pour l'utilisation des interconnexions HQT-MASS et HQT-NE*, 14 décembre 2009, HQT-2, Document 2, pages 11 et 12.

²⁸ A noter que cette décision est finale selon l'article 40 de la Loi. Le fait qu'une demande de révision administrative ait été présentée par NLH (dossier R-3741-2010) n'affecte pas le caractère final de cette décision. De plus, le Transporteur souligne que les arguments qui fondent la demande de révision de NLH ne concernent pas l'inclusion, ou non, des coûts reliés aux interconnexions aux coûts du projet. De là, cet aspect de la décision D-2010-084, soit le rejet de l'argument d'inclusion des coûts des interconnexions, n'est pas remis en question par la demande de révision.

1 *invoquer dans sa réplique* », le Transporteur est d'avis que l'intervenant prend prétexte
2 d'une approche « prémonitoire » et ce, avec une vision légaliste n'ayant qu'un lien très
3 diffus avec le véritable objet du dossier soit l'analyse d'un projet d'investissement.

4 Le Transporteur demande à la Régie de ne pas tenir compte des arguments offerts par
5 l'intervenant qui découlent d'une telle « anticipation ». Car ce qu'il offre, avec égards, ce
6 sont les mêmes arguments que ceux présentés à son argumentation du 17 mai 2011.
7 Ces arguments sont cependant présentés et développés différemment.

8 Ces arguments comportent toujours la même anomalie, **l'intervenant confond les**
9 **engagements découlant de l'article 12A.2 avec les engagements de type**
10 **Toulnustouc** (voir aux pages 15, 16 et 17 de l'Argumentation complémentaire).

11 Avec égards, les arguments soumis par l'intervenant reflètent une interprétation erronée
12 du cadre réglementaire, nient les démonstrations économiques faites par le
13 Transporteur et sont confondants puisqu'ils sont le fruit d'erreurs d'interprétation. Ces
14 arguments doivent être rejetés.

15 **CONCLUSION**

16 Le dossier produit par le Transporteur est conforme à l'article 73 de la Loi, au
17 Règlement, aux dispositions des *Tarifs et conditions* présentement en vigueur ainsi
18 qu'au *Guide de dépôt pour Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité*.
19 Le Transporteur a produit auprès de la Régie toute l'information requise et pertinente à
20 l'étude de sa demande à l'instar des informations fournies au soutien de l'ensemble des
21 projets similaires soumis à l'autorisation de la Régie depuis 2002.

22 De ce qui précède et de ce qui fut produit au dossier, le Transporteur soutient que le
23 Projet est requis afin de donner suite aux demandes d'un client du service de transport
24 et d'assurer le développement du réseau de transport d'électricité.

25 En raison de ce qui précède et du caractère probant du dossier du Transporteur, celui-ci
26 prie la Régie d'accueillir sa demande selon ses conclusions.