

Réplique du Transporteur

Réplique du Transporteur

Introduction

Le Transporteur a pris connaissance des argumentaires des intervenants au présent dossier :

- L'Association coopérative d'économie familiale de l'Outaouais (« ACEFO ») ;
- L'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et le Conseil de l'industrie forestière du Québec (« AQCIE-CIFQ ») ;
- L'Association des hôteliers du Québec et l'Association des restaurateurs du Québec (« AHQ-ARQ ») ;
- Citoyens sous Haute Tension et Municipalité régionale de comté de Matawinie (« CSHT-MRCMTWN ») ;
- La Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (« FCEI »).

Le Transporteur présente, dans les sections suivantes, sa réplique à cet égard.

1. ACEFO

Le 29 octobre 2014, l'intervenant ACEFO a produit son Argumentation au présent dossier.

Le Transporteur souligne que l'Argumentation de l'intervenant reproduit le mémoire préparé par M. Paquin, et ne semble pas tenir compte du témoignage et des nombreuses explications du Transporteur fournies en audience concernant plusieurs aspects soulevés par l'intervenant.

Le Transporteur réitère son Argumentation du 24 octobre 2014 et présente ci-après sa réplique à l'argumentation de l'intervenant.

En conclusion de son argumentaire (p. 9), l'intervenant :

« ...demande respectueusement à la Régie de l'énergie de prendre en considération les préoccupations formulées et de mettre en application les recommandations énoncées dans le cadre du présent dossier. »

Ces recommandations se lisent comme une série d'énoncés relatifs à différents points que l'intervenant a tenté de faire valoir concernant certains aspects de la preuve du Transporteur. Il conclut en demandant à la Régie de ne pas accueillir la demande du Transporteur.

L'intervenant articule notamment sa critique de la preuve du Transporteur à partir de la simulation des besoins qu'il effectue¹. C'est essentiellement sur la base de cette simulation que l'intervenant indique ne pouvoir conclure à la nécessité de la ligne.

À cet égard, le Transporteur réitère que l'objectif premier du Projet est de résoudre un enjeu de fiabilité cristallisé par l'image de l'effet d'entonnoir au poste de la Chamouchouane. Comme le Transporteur l'a précisé dans sa preuve écrite de même que dans son Argumentaire (HQT-6, Document 1, p. 19), les besoins identifiés par le Transporteur, dans le cadre de l'analyse des solutions, l'ont été aux fins de l'évaluation de la robustesse de celles-ci. Les conditions prévisibles de transit sur le réseau, de quelque origine qu'elles soient, se doivent en effet d'être considérées sur un horizon de long terme dans tout exercice valable de planification.

Le Transporteur réfère la Régie à son Argumentation (HQT-6, Document 1, page 23) où il reprend deux concepts expliqués en audiences.

Le premier consiste en le fait que la fiabilité du réseau est établie en réalisant des simulations dynamiques du comportement du réseau, tel que le mentionne d'ailleurs l'intervenant au paragraphe 4 de son Argumentation. Ces simulations consistent en l'application d'événements listés notamment dans le document *NPCC Reliability Reference*

¹ Voir les paragraphes 9, 18 à 21 de l'Argumentation d'ACEFO.

Directory #1 – Design and Operation of the Bulk Power System, et dont les conséquences doivent aussi respecter ces mêmes encadrements. Il est donc impossible de porter un jugement sur la fiabilité du réseau de transport principal en comptabilisant des MW de charge et de production d'un bilan offre-demande tel que tente sans arrêt de faire l'intervenant.

Le second concept énoncé par le Transporteur est celui de la planification sans congestion. En effet, le Transporteur s'assure de pouvoir acheminer sur le réseau la production totale de l'ensemble des ressources, et développe son réseau de transport en conséquences.

Avec égard, les arguments de l'intervenant devraient être rejetés par la Régie.

Au sujet de l'analyse économique du Projet du Transporteur, l'intervenant émet l'opinion que :

« ...la comparaison économique entre les deux solutions, même mises à jour, ne permet pas de faire un choix raisonnable entre la solution 1 et la solution 2. »

(Argumentation, paragraphe 30)

Il mentionne notamment qu'il est *« hasardeux de justifier le choix de la solution sur la valeur économique de pertes électriques sur une période de 50 ans »* et qu'*« il est constaté que la valeur des pertes varie énormément selon les hypothèses considérées. »* (Paragrapes 24 et 25).

Le Transporteur est en désaccord avec l'intervenant sur le fait qu'il serait risqué de privilégier une solution en se basant sur la valeur des pertes électriques sur une période de 50 ans. De même, il ne peut qu'être en désaccord avec l'affirmation de l'intervenant selon laquelle la comparaison économique entre les deux solutions, même mise à jour, ne permet pas de faire un choix raisonnable entre la solution 1 (le Projet) et la solution 2.

En effet, le Transporteur considère avoir démontré, de façon prépondérante, la pertinence et la solidité des paramètres retenus aux fins de l'analyse économique de même que la robustesse de cette analyse face à la variation de plusieurs paramètres, à savoir :

- taux d'actualisation en vigueur au moment de l'étude et approuvé par la Régie ;
- *coûts marginaux en énergie et en puissance* du Distributeur en vigueur au moment de l'étude, utilisés aux fins de l'évaluation du coût des pertes (méthode approuvée par la Régie) ;
- réalisation de l'analyse sur 50 ans soit la durée de vie utile des composantes majeures alors même que la ligne sera, selon toute vraisemblance utile au-delà de cet horizon de temps et conséquemment, les pertes relatives évitées également ;
- facteur de charge de 70 % pour le réseau de transport (voir Engagement 2, HQT-5, Document 1.2) ;

- variation du facteur de charge du réseau ;
- variation des *coûts marginaux en énergie et en puissance* du Distributeur (2009 vs 2014) ;
- variation du taux d'actualisation (2009 vs 2014) ;
- variation de l'écart de pertes entre les deux solutions pour un scénario différent de besoins que celui considéré en 2009 ;
- la combinaison de toutes ces variations.

Le Transporteur rappelle que l'analyse de sensibilité qu'il a effectuée permet de répondre aux préoccupations de l'intervenant et mentionne à nouveau que la rentabilité économique de la solution 1 se révèle dès les premières années du Projet, alors que le coût des pertes évitées est au plus bas.

Également, lorsque l'intervenant réfère au coût de 251 M\$ (coût des cinq plateformes au paragraphe 29 de son Argumentation), le Transporteur constate que l'intervenant omet d'inclure le coût des remplacements de protections requis par l'ajout de compensation série dans la solution 2, et qu'il compare des dollars de réalisation (251 M\$) établis pour des mises en service de 2014 et 2016 dont la majorité en 2014, à des dollars courants (682 M\$) pour une mise en service en 2018.

L'intervenant tire donc des conclusions à partir d'extractions partielles d'informations fournies par le Transporteur dans des dossiers distincts présentés en des temps différents (R-3742-2010, R-3757-2011 et R-3887-2014). Avec égard, la comparaison qu'il effectue n'est pas valable parce que les données qu'il utilise ne sont pas comparables.

Sous la rubrique de la « neutralité tarifaire », l'intervenant, toujours sur la base de sa simulation des besoins, allègue que les coûts du Projet doivent, selon le cas, être exclus du calcul des revenus requis du Transporteur ou entièrement supporté par un seul client, identifié comme le Distributeur en audience², mais que l'intervenant désigne cette fois comme les clients de point à point (Argumentaire ACEFO, paragraphe 45).

En ce qui concerne l'exclusion des coûts du Projet du calcul des revenus requis, le Transporteur souligne tel qu'il en a fait état dans son Argumentaire (HQT-6, Document 1, page 25), que cela ne correspond pas au cadre réglementaire en vigueur. D'autre part, le Transporteur réitère que le Projet, dont l'objectif premier est la fiabilité est sujet à une récupération des coûts via les tarifs. Selon le cadre réglementaire applicable, il est équitable que tous contribuent à ces coûts puisque le Projet est destiné au maintien et à l'amélioration de la qualité de service, et qu'il bénéficie à l'ensemble de la clientèle. Le Transporteur croit

² Notes sténographiques (N.S.), 22 octobre 2014, page 192, lignes 8 à 16 et page 202, lignes 20 à 25.

utile de rappeler que dans le cas particulier du Projet, une part importante des coûts est néanmoins supportée par des clients spécifiques, du fait des travaux autorisés qu'il permet de substituer.

Le Transporteur souhaite faire valoir certains éléments eu égard à certaines caractéristiques d'autres projets majeurs appartenant à la catégorie « maintien et amélioration de la qualité du service » réalisés au cours des dernières années.

Eu égard à un projet majeur de maintien de la fiabilité du réseau principal, soit le projet de mise à niveau du réseau principal (R-3696-2009), il avait aussi eu à défendre sa catégorisation en maintien et amélioration de la qualité du service. Certains intervenants arguaient que celui-ci devait plutôt être catégorisé en croissance, tout comme c'est le cas pour l'actuel Projet.

Or, l'objectif du projet de mise à niveau du réseau principal se décrivait comme suit :

« Le Projet vise à permettre au réseau de transport principal d'une capacité suffisante pour alimenter les besoins du Distributeur en tenant compte des échanges sur le réseau. Ce Projet permet donc de résoudre les enjeux liés à l'accroissement important du transit sud tout en réglant les problématiques récurrentes d'exploitation du réseau de transport principal devenu[es] critiques. »³

De plus, il était mentionné :

« (...) le réseau de transport doit compter sur des ressources réactives suffisantes et appropriées pour rencontrer toutes les conditions prévisibles de production et de demande. »⁴

Dans sa décision D-2009-109, la Régie statuait que le dossier qui lui était présenté démontrait que des difficultés déjà présentes sur le réseau actuel deviendraient très préoccupantes et même dangereuses pour l'exploitation sécuritaire du réseau si rien n'était fait pour corriger la situation⁵. Le projet fut autorisé et sa catégorisation en maintien et amélioration de la qualité du service maintenue.

Le Transporteur considère également utile d'établir un parallèle entre les objectifs du présent Projet et ceux du projet d'ouverture du réseau de transport à 315 kV sur le corridor Québec-Montréal (R-3760-2011).

Les objectifs du projet d'ouverture de réseau à 315 kV, aussi catégorisé en maintien et amélioration du service étaient présentés comme suit :

³ R-3696-2009, HQT-1, Document 1, p. 16, l. 3-8

⁴ R-3696-2009, HQT-2, Document 1, p. 16, l. 3-25

⁵ D-2009-109, R-3696-2009, par. 53

« Le Projet constitue la meilleure solution technique et la moins coûteuse qui permet de maintenir la qualité de service et la fiabilité du réseau de transport, tout en respectant les critères de conception et de planification en vigueur. Le Transporteur mentionne que la nouvelle architecture qu'il préconise se veut nécessaire à la mise en place et au déploiement du Plan [d'évolution du réseau de l'île de Montréal] et d'autres projets d'investissement de la région métropolitaine-Est de Montréal. »⁶

« Le Projet vise à résoudre les enjeux actuels et latents reliés au contrôle de tension dû aux pertes électriques et aux surcharges du réseau tout en poursuivant la sécurisation post-verglas du réseau. La résolution de ces enjeux implique la maîtrise d'éléments associés à la capacité de transit de certaines lignes du réseau de transport à 315 kV sur le corridor Québec Montréal et à la capacité de transformation à 735 315 kV au poste de Duvernay. »⁷

« En améliorant la performance et la fiabilité du réseau, la réalisation de l'ensemble de ces travaux offrira dès à présent une meilleure utilisation du réseau de transport existant. Effectués dans une perspective d'optimisation des interventions du Transporteur, ces travaux établissent en outre l'assise d'un développement optimal et durable du réseau de transport. »⁸

Le Projet fut autorisé par la Régie qui nota :

- « le Projet est rendu nécessaire afin de répondre aux enjeux reliés au contrôle de tension résultant des pertes électriques et des surcharges du réseau découlant de l'interdépendance des réseaux à 315 kV et 735 kV sur le corridor Québec-Montréal ;
- la solution de réaménagement du réseau à 315 kV et de sa séparation du réseau à 735 kV permettra une meilleure utilisation des équipements existants, tout en favorisant un développement optimum et durable du réseau de transport situé dans la région métropolitaine-Est de Montréal »⁹

La Régie reconnaissait la nécessité de régler les enjeux actuels et latents auxquels le Projet visait à remédier, celui-ci étant conçu et réalisé selon les pratiques usuelles adoptées par le Transporteur, et exprimait l'avis que le Projet s'avérait d'intérêt public.¹⁰

En conclusion, tel que mentionné par le Transporteur en audience le 21 octobre 2014 (N.S., pages 131, 132 et 136, 137), le biais structurel issu de l'évolution du réseau et illustré par le

⁶ R-3760-2011, HQT-1, Document 1, p.5, l.26-27, p. 6, l. 1-4

⁷ R-3760-2011, HQT-1, Document 1, p. 10, l. 3-8

⁸ R-3760-2011, HQT-1, Document 1, p. 13, l.5-9

⁹ Décision D-2011-066, R-3760-2011, par. 38

¹⁰ Décision D-2011-066, R-3760-2011, par. 43 et 44

phénomène d'entonnoir n'est pas nouveau. Les analyses réalisées dans le cadre strict du raccordement du complexe de la Romaine et des parcs éoliens de l'appel d'offres 2005-03 ont permis d'identifier les renforcements permettant d'assurer la fiabilité du réseau pour ces ajouts de production uniquement, tels que requis par les Tarifs et conditions.

Dans sa planification du réseau, le Transporteur bénéficie d'une vision plus large de la situation et voit à faire un choix optimal pour assurer la fiabilité de son réseau. Dans cette perspective, le réseau du Transporteur arrive actuellement à un carrefour, avec une demande d'investissement pour le raccordement du complexe de la Romaine en 2011, une demande d'investissement pour l'appel d'offres éolien en 2010 et un « biais structurel » qu'il est souhaitable de corriger de manière durable et de façon structurelle. À ce stade, le Transporteur a analysé deux types de solutions et a démontré clairement que des points de vue technique et économique, la solution la plus rentable et la plus durable s'avère être la solution d'une nouvelle ligne à 735 kV, soit le Projet sous étude.

Avec égard, le Transporteur est d'avis que les arguments de l'intervenant ne sont pas valablement supportés. Le Transporteur demande donc respectueusement à la Régie de rejeter les recommandations de l'intervenant.

2. AHQ-ARQ

Le 29 octobre 2014, l'intervenant AHQ-ARQ a produit son Argumentation au présent dossier.

En conclusion de son argumentaire (p. 7), l'intervenant soutient que la Régie doit refuser l'autorisation du Projet, essentiellement au motif que :

« ...l'analyse économique présentée par le Transporteur comporte de très sérieuses lacunes et que celui-ci devrait la représenter à la Régie en ayant corrigée celles-ci. »

Plus particulièrement, l'intervenant allègue qu'en ce qui a trait aux pertes évitées :

« ...la preuve présentée par le Transporteur est entachée d'erreurs importantes et, surtout, d'un biais visant à accentuer cette problématique. »

Le Transporteur s'étonne de tels propos. Il est au contraire d'avis que sa preuve, incluant l'abondant témoignage de ses représentants sur ces questions s'est avéré probant et a permis de confirmer la justesse de ses analyses. Celles-ci se sont d'ailleurs vues confirmées par la nouvelle analyse économique fournie à la demande de la Régie (HQT-1, Document 2).

Notamment, le Transporteur a démontré :

- le bien-fondé de la comparaison des coûts globaux actualisés paramétriques lors de l'analyse économique des solutions ;
- l'impossibilité de comparer des coûts globaux actualisés à des dollars de réalisation ;
- le bien-fondé d'utiliser le facteur de charge tel qu'évalué par le Transporteur pour estimer les pertes évitées ;
- le recours à des données autorisées par la Régie pour le coût moyen pondéré prospectif du capital et la valeur des pertes, garantissant ainsi l'absence de biais.

L'avantage économique de la solution 1 retenue par le Transporteur (le Projet) sur la solution 2 a été clairement démontré lors de l'audience.

À l'inverse, il a été démontré que l'analyste de l'intervenant, tant dans son rapport initial que dans son témoignage en audience, a pour sa part commis les impairs suivants :

- comparaison de coûts détaillés de la proposition d'affaires de projet (solution 1) avec des coûts paramétriques (solution 2) ;
- omission de retrancher les frais financiers représentant 114 M\$ avant de procéder à ses calculs d'actualisation ;

Compte tenu de ces éléments, les calculs de l'intervenant l'ont conduit à établir une hausse de 205 M\$ actualisés 2014 des investissements de la solution 1.

L'intervenant a également erré en :

- considérant le 60 MW d'écart de pertes que le Transporteur a obtenu en simulant l'ajout de la ligne au réseau de pointe 2013-2014, ce qui n'a rien à voir avec la comparaison d'écart de pertes entre les solution 1 et 2 dans un réseau incluant notamment la production du complexe de la Romaine et celle des parcs éoliens de l'appel d'offres 2005-03 ;
- considérant un facteur de charge du réseau de 0,588 alors que le Transporteur a clairement démontré que le facteur de charge de 0,70 est non seulement justifié mais aussi conservateur (Engagement 2, HQT-5, Document 1.2).

Ces deux derniers éléments ont conduit l'intervenant à établir une diminution considérable, soit de 384 M\$ actualisés 2014, des coûts de pertes de la solution 2, selon ce qu'il appert de sa présentation.

Globalement, la hausse de la solution 1 de 205 M\$ actualisés, associé à la baisse de 384 M\$ de la solution 2, conduit à un différentiel de coûts globaux actualisés (« CGA ») des deux solutions de 70 M\$ au lieu de 658 M\$.

L'intervenant, (Argumentation, paragraphes 3 et 4 de la page 5), réfère au mémoire de l'AQCIE-CIFQ à l'appui de son argumentaire, ce dernier étant arrivé à des conclusions similaires en utilisant toutefois des paramètres différents. Selon la pièce produite en audience par l'AQCIE-CIFQ (C-AQCIE-CIFQ-0011), ce dernier a ramené à 2019 l'ensemble des dépenses postérieures à 2018 pour les raisons qu'il a mentionnées en audience le 22 octobre 2014 page 168 :

« Une autre hypothèse que j'ai utilisée pour l'analyse économique qui est importante, le montant à mon tableau, le tableau du bas, les investissements pour la solution 1 sont plus importants que ce qui avait été mentionné par le Transporteur, le sept cent soixante-quatre (764) qu'on voit dans le tableau du haut. La raison est que j'ai toutes les dépenses qui étaient postérieures à deux mille dix-huit (2018). Donc, en valeurs courantes dans le tableau, je les ai ramenées à deux mille dix-neuf (2019) pour représenter la réalité, c'est-à-dire que la ligne va être construite pour deux mille dix-neuf (2019), l'ensemble des coûts vont être dépensés... ma compréhension est la suivante, vont être dépensés avant deux mille dix-neuf (2019). Donc, en ramenant des dépenses, qui ont été faites, dans le futur, à une année plus proche, évidemment ça fait en sorte, une fois actualisées, que la valeur est plus élevée. Ce qui me semble être une solution plus réaliste par rapport à l'analyse économique qui doit être faite. »

Le Transporteur rappelle à la Régie que l'analyse économique est réalisée sur 50 ans, tel que justifié par la durée de vie utile de la ligne et que les investissements identifiés après 2018 le sont pour rendre comparable le service offert par les deux solutions sur l'horizon d'étude. Dans le présent cas, il s'agit notamment des protections qui seraient remplacées au moment où elles seraient « dues » en pérennité, tel qu'expliqué en audience, le 21 octobre 2014 (N.S., pages 236 et 237) :

« ... Par exemple, le scénario compensation série, la solution 2, je vous mentionnais qu'il était nécessaire de remplacer les protections sur dix-sept (17) lignes 735. Donc, d'entrée de jeu, la mise en œuvre de ce scénario-là me procure des protections neuves. Mais mon scénario ligne, lui, il n'était pas prévu que je remplace des protections, ce n'était pas requis. Toutefois, sur l'horizon de mon étude, si je veux que mes deux solutions soient comparables, je vais devoir, puis c'est ce qu'on a fait, dans mon scénario ligne, remplacer mes protections lorsqu'elles vont être dues en pérennité. Donc, je viens ajouter un coût supplémentaire à ma solution ligne au moment où mes protections sont dues. Donc, il y en a qui étaient dues mettons dix ans plus tard, cinq ans plus tard, quinze ans plus tard, qu'importe. Et, là, je les remplace pour que, sur mon étude, mon horizon d'étude, mes deux solutions soient comparables. Alors, ce n'est pas seulement dans un sens. Ça va dans les deux sens des solutions. »

Ces investissements doivent donc demeurer aux dates prévues dans l'analyse économique et conséquemment, il est faux de dire que l'ensemble des dépenses identifiées dans l'analyse économique seront faites avant 2019. Cette mauvaise interprétation de l'intervenant l'a conduit à établir une augmentation de 91,6 M\$ actualisés 2014 des investissements de la solution 1.

Au surplus, les trois éléments suivants, erronément employés par l'AQCIE-CIFQ, font diminuer considérablement (soit de 504 M\$ actualisés 2014) le coût des pertes de la solution 2 en dollars actualisés. Globalement, le tout conduit à un différentiel de CGA des deux solutions de 61 M\$ au lieu de 658 M\$. Pour atteindre un tel résultat, l'intervenant a erronément :

- utilisé un facteur de charge du réseau de 0,56 alors que le Transporteur a clairement démontré que le facteur de charge du réseau de transport qu'il utilise de 0,70 est non seulement justifié mais aussi conservateur (engagement 2) en regard de la réalité de son réseau ;
- considéré un coût de pertes en énergie, pour les années 2024 à 2067 basé sur le coût de 2023 indexé à 2 % par année, ce qui ne reflète en rien les prévisions de « coûts marginaux en énergie et en puissance » du Distributeur ;
- considéré des pertes en puissance de 93 MW.

Le Transporteur comprend que les intervenants expriment leurs vues sur le Projet. Il demeure toutefois que leurs démonstrations doivent trouver appui sur des paramètres qui soient appropriés, justifiables et qui reflètent la réalité du réseau de transport principal, les méthodes utilisées depuis de nombreuses années dans le cadre de la présentation et de l'examen de tels dossiers, ainsi que le cadre réglementaire applicable. Avec égard, les allégations de l'intervenant nient ce qui précède et le Transporteur demande respectueusement de rejeter la recommandation de l'intervenant.

À la page 5 de son Argumentation, l'intervenant mentionne : « *Sans revenir trop longuement sur la preuve au dossier, il semble manifeste que le scénario de la compensation série offre l'avantage d'étaler dans le temps les investissements requis pour la mettre en place et l'amener au même niveau que la solution de la nouvelle ligne de transport.* »

Or, le Transporteur rappelle à la Régie que l'exercice de validation réalisée en 2013 a démontré la nécessité d'installer les neuf plateformes en 2018, comme indiqué dans son Argumentation (HQT-6, Document 1, page 24) de même qu'en audience le 21 octobre 2014 (N.S., pages 218 à 220).

À la page 6 de son Argumentation, l'intervenant mentionne : « *Le Transporteur semble oublier qu'en reportant la construction d'une nouvelle ligne on reporte aussi l'investissement monétaire qui, une fois actualisé, n'est pas aussi significatif dans une analyse économique qu'on veut le laisser croire aujourd'hui.* »

Or, le Transporteur soumet respectueusement à la Régie que l'intervenant omet que si la ligne est reportée, il devra procéder dès à présent à l'addition massive de compensation série dans le sud du réseau pour assurer la fiabilité du réseau, solution qui est ni performante, ni économique, ni stratégique. Également, l'addition de compensation série fera que les coûts des pertes devront être assumés annuellement, alors que la ligne se rentabiliserait en seulement sept années, et ne procurera aucun des avantages collatéraux de la ligne.

À la page 6 de son Argumentation, l'intervenant mentionne : « *Encore faut-il qu'un tel biais structurel soit une réelle menace immédiate à la fiabilité du réseau auquel cas, on aurait déjà entendu parler de ce grave problème il y a trois ou quatre ans dans les dossiers de La Romaine ou de l'appel d'offres éolien.* ».

Or, le Transporteur a largement témoigné en audiences sur l'existence du biais structurel depuis son projet de mise à niveau du réseau de transport jusqu'à maintenant, tel qu'en fait foi notamment sa présentation à l'audience (HQT-5, Document 1, aux pages 10 à 15). Il a expliqué que les projets de renforcement dans le sud du réseau principal dans les dossiers de la Romaine et de l'appel d'offres 2005-03 étaient requis afin de ne pas dégrader le niveau de fiabilité du réseau sans pour autant résoudre durablement le biais structurel solutionné par le Projet.

À la page 8 de son Argumentation, l'intervenant mentionne : « *Il a été répété à maintes reprises que l'élaboration de la solution 1, qui en est rendue à une analyse d'avant-projet, a entraîné des coûts de l'ordre de 13 millions de dollars. Peut-être serait-il intéressant d'investir aussi une somme d'argent, qui sans être aussi significative, permettrait d'obtenir un niveau de raffinement de l'analyse économique de la (ou les) solution(s) alternative(s) pour permettre un réel exercice de comparaison et de validation?* ».

Le Transporteur s'étonne qu'un intervenant soucieux des coûts propose de faire réaliser un avant-projet pouvant impliquer quelques millions de dollars afin de préciser ce qu'il en coûterait de mettre en œuvre une solution économiquement non rentable. Dans le cadre du présent Projet, l'analyse économique a servi à établir la rentabilité d'une solution par rapport à une autre sur une période de temps donné. Cette analyse prend en compte les investissements nécessaires afin de rendre comparable le service procuré par les solutions sur la période d'étude de même que les réinvestissements lorsque requis. Le Transporteur dispose des outils nécessaires pour statuer des meilleures solutions technico-économiques à mettre en œuvre et c'est précisément ce que démontre la preuve qu'il a offerte à la Régie dans ce dossier.

Avec égard, en raison de la preuve documentaire et testimoniale offerte à la Régie et des impairs et omissions précitées, le Transporteur demande à la Régie de rejeter les conclusions présentées par ce dernier.

En Annexe à son Argumentation, l'intervenant commente extensivement l'Engagement 2 (HQT-5, Document 1.2) produit par le Transporteur qui porte sur le facteur de charge du réseau.

Tout d'abord, au dernier paragraphe de cette annexe, l'intervenant tient à préciser qu'il « *...remet surtout en question la méthode utilisée par le Transporteur pour estimer ...* ». Il conclut en mentionnant que « *Cette remise en question du calcul des pertes différentielles a d'ailleurs été soulignée à quelques reprises par l'AHQ-ARQ autant dans son mémoire qu'au cours d'audiences* ».

À cet égard, le Transporteur soutient qu'il détient l'expertise technique requise aux fins de l'élaboration des solutions visant le présent Projet et qu'il lui appartient de proposer à la Régie des solutions viables sur le plan technico-économique. À cet égard, le Transporteur rappelle les propos tenus par la Régie dans sa décision D-2009-109 :

« [56] La Régie rappelle que dans le cadre réglementaire actuel, le choix de la solution et le choix de l'alternative ou des alternatives présentées au dossier sont les prérogatives du demandeur. »¹¹ Nous soulignons

¹¹ Dossier R-3696-2009, D-2009-109, para. 56.

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

Nonobstant ce qui précède, le Transporteur tient à apporter les clarifications sommaires suivantes quant aux commentaires de l'intervenant sur sa réponse à l'Engagement no 2.

Le Transporteur souligne que la méthode ainsi que les facteurs qu'il utilise pour évaluer l'écart des pertes en énergie par rapport à l'écart de pertes en puissance pour différentes solutions est éprouvée et validée.

A la seconde page de son annexe, l'intervenant mentionne : « *Nous sommes donc d'avis que le FU des pertes absolues serait significativement plus bas pour 2018 que la valeur estimée de 65 % pour 2013 par le Transporteur.* »

Le Transporteur tient à souligner que pour ce Projet, le facteur de pertes de 51,1 % a été utilisé pour le calcul des pertes en énergie annuelle et non le facteur de pertes de l'année 2013 de 65%. L'intervenant semble ne pas tenir compte du fait que les pertes en puissance à la pointe et les pertes en énergie sur une base annuelle vont augmenter au cours des prochaines années. Le taux d'augmentation des pertes en puissance à la pointe ne peut pas être comparé à un taux d'augmentation des pertes en énergie en pourcentage sur une base annuelle sans tenir compte des volumes d'énergie transités pour ces années respectives.

A la seconde page de son annexe, l'intervenant mentionne : « *Ces exemples démontrent que les pertes différentielles entre deux solutions n'ont pas nécessairement le même FU que celui des pertes absolues de chacune de ces solutions, contrairement à l'hypothèse du Transporteur dans la réponse à l'engagement 2 qui est à la base de tout son calcul des pertes différentielles en énergie. En fait, le FU des pertes différentielles peut être significativement différent de celui des pertes absolues de l'une ou l'autre des solutions comparées.* ».

Le Transporteur note que les exemples fournis par l'intervenant pour le calcul des pertes différentielles n'ont pas été réalisés en considérant le même facteur de pertes pour les deux solutions. La conséquence de cette hypothèse, est que les deux solutions considérées dans les exemples ne prennent pas en compte un même volume global d'énergie transitée. Or, cela ne reflète pas la réalité du réseau électrique du Transporteur à savoir que le volume global d'énergie transité est nécessairement identique peu importe la solution préconisée. Le calcul différentiel des pertes en énergie doit être réalisé en considérant uniquement l'écart des pertes en puissance entre deux solutions et un facteur de perte constant afin de refléter cette réalité.

À la page 4 de son annexe, l'intervenant mentionne : « *Fournir une évaluation des pertes électriques réelles mensuelles et annuelles entre 2009 et 2013 causées par le déséquilibre entre les transits des corridors est et ouest de la Baie-James tel qu'illustré par la figure R8.1 de la pièce B-0037. Une telle évaluation permettrait de mieux évaluer le FU des pertes différentielles entre les deux solutions analysées.* »

En audience,¹² le Transporteur a mentionné que l'addition de la ligne permet de réduire les pertes de l'ensemble du réseau et non pas uniquement les pertes associées au déséquilibre de transit entre les corridors est et ouest de la Baie-James.

À la page 5 de son annexe, l'intervenant mentionne : « *Toutefois, l'AHQ-ARQ rappelle que le réseau de la solution 2 réduit lui aussi l'effet d'entonnoir et, par conséquent, si le Transporteur avait aussi simulé le réseau de la solution 2 au moment de la pointe 2013-2014, il aurait vraisemblablement aussi obtenu un gain de pertes par rapport au réseau actuel. En d'autres mots, les pertes différentielles entre le réseau actuel en présence de la ligne de la solution 1 et le réseau actuel en présence des équipements de la solution 2 au moment de la pointe 2013-2014 auraient été de moins que 60 MW, ce qui renforce encore plus la recommandation de l'AHQ-ARQ.* ».

Le Transporteur tient à souligner que l'ajout des neuf plateformes de compensation série au sud du réseau ne réduit pas les pertes électriques sur le réseau de transport. En effet, dans le Projet proposé par le Transporteur, ce n'est pas le fait de réduire l'effet d'entonnoir qui fait diminuer les pertes électriques mais bien le fait d'ajouter une ligne sur le réseau de transport principal.

Pour tous ces motifs, le Transporteur demande à la Régie de rejeter les conclusions mises de l'avant par l'intervenant.

¹² N.S., 21 octobre 2014, page 139, lignes 17 à 25.

3. AQCIE-CIFQ

Le 29 octobre 2014, l'intervenant AQCIE-CIFQ a produit son Argumentation au présent dossier.

L'intervenant a initialement soumis un rapport d'analyste recommandant de ne pas autoriser le Projet. Toutefois, en audience, suite aux témoignages des représentants du Transporteur, l'intervenant revenait sur sa recommandation initiale et soutenait la solution ligne, soit le Projet du Transporteur¹³.

En réplique, l'intervenant modifie de nouveau sa position en présentant à la Régie deux avenues :

- Le rejet du Projet au motif que son fondement essentiel, tout comme celui de la solution alternative, ne serait pas la fiabilité ;
- Alternativement, l'intervenant suggère, dans la mesure où cette proposition pourrait être efficacement aménagée, une réouverture d'enquête afin de permettre aux participants, dont le Transporteur, de proposer une répartition alternative de la totalité des coûts du projet, ou de leur quasi-totalité.

Quant à l'argument de l'intervenant à l'effet que le fondement essentiel du Projet ne serait pas la fiabilité, le Transporteur le nie.

La preuve du Transporteur est sans équivoque quant à l'objectif premier du Projet qu'est la fiabilité du réseau de transport.

Tel que la preuve produite par le Transporteur le démontre, le Projet du Transporteur s'appuie sur un besoin de maintien de la fiabilité et de la performance du réseau de transport principal en vue d'assurer la qualité d'alimentation de l'ensemble de la clientèle dans le contexte de l'évolution du réseau. À cet effet, le Projet vise à mettre en place une architecture de réseau qui résout l'effet d'entonnoir du réseau à la hauteur du poste de la Chamouchouane.

Le Transporteur est déçu de la déclaration de l'intervenant, à titre de représentant des industriels québécois, de ne pas avoir été en mesure de saisir la réalité électrique sous-jacente à l'enjeu de fiabilité exposé par le Transporteur, en y référant, en page 2 de son argumentaire (paragraphe 9) comme un : « *...obscure [sic] phénomène électrique trop complexe pour être compris par le profane...* »

¹³ « Alors ça revient un peu à la question que vous posiez ce matin sur la robustesse, alors à savoir qu'est-ce qu'on fait compte tenu qu'on est dans une situation où on doit investir. Et la position des industriels là-dessus – parce que je parle aussi au nom du CIFQ – c'est évidemment de choisir la solution qui est de nature à donner la meilleure garantie que le réseau va être fiable. » N.S., Vol.2, p. 171-172.

Le Transporteur est d'avis que les explications fournies dans sa preuve écrite de même qu'en audience, ont permis d'apporter un éclairage adéquat sur un phénomène complexe mais néanmoins compréhensible, valablement appuyé par des démonstrations probantes, pour l'examen spécialisé conduit par la Régie. Du reste, en plus des informations fournies dans la preuve écrite, incluant les réponses à plus de trois cent demandes de renseignement, les témoins du Transporteur ont répondu aux questions qui leur ont été posées lors de l'audience d'une durée de deux jours, ce qui est exceptionnel pour un projet d'investissement présenté par le Transporteur.

L'intervenant appuie notamment sa thèse sur le fait que le Transporteur n'aurait évoqué le besoin d'assurer la fiabilité du réseau principal par le Projet qu'au moment de l'introduction de la présente demande auprès de la Régie. Or, le Transporteur rappelle que ce besoin a été identifié de façon publique depuis plusieurs années, alors que dans le *Plan stratégique 2009-2013* de l'entreprise, la ligne était explicitement mentionnée comme l'un des éléments faisant partie de sa stratégie visant à assurer la fiabilité et la disponibilité du réseau, dans le cadre de l'une de ses orientations stratégiques principales, soit celle d'assurer la qualité du service de transport d'électricité :

« La construction d'une nouvelle ligne de transport pour relier le réseau du Nord-Est à la boucle métropolitaine est aussi envisagée en vue de renforcer l'alimentation des grands centres de consommation, de réduire les pertes d'énergie et d'améliorer la flexibilité de gestion du réseau. »
Plan Stratégique 2009-2013, p.41.

Dans son argumentaire, l'intervenant mentionne aux paragraphes 5 à 9 que le Transporteur aurait tenu un discours différent auprès de la Régie et du NERC. Pour ce faire, l'intervenant cite un extrait du « Long-Term Reliability Assessment » (ci-après LTRA) qui a été publié en décembre 2013 par la NERC¹⁴.

En réponse à la question 14.1 de l'intervenant (HQT-2, Document 2 page 18), le Transporteur précisait que les « new transmission services » dont il est question dans l'extrait cité étaient des « services de transport vers le New-Hampshire et l'État de New-York. »

Le document cité par l'intéressé doit être placé dans son contexte afin d'en apprécier convenablement le contenu.

Le Transporteur est un membre actif du NERC et, comme tous les transporteurs nord-américains qui en sont membres, souhaite en respecter les normes et les démonstrations

¹⁴ Voir: http://www.nerc.com/pa/RAPA/ra/Reliability%20Assessments%20DL/2013_LTRA_FINAL.pdf

exigées par cet organisme. L'objet du LTRA est de démontrer que sur un horizon de 10 ans, la fiabilité du réseau « Bulk Power System » (ci-après BPS) est assurée¹⁵.

Dans la section relative à son réseau¹⁶, le Transporteur expose les différents enjeux auxquels il devra faire face et comment il compte dans cette perspective garantir la fiabilité de son système électrique.

En particulier dans la section intitulée « *Transmission and System Enhancements* », le Transporteur décrit de façon générale les grands projets impactant son réseau BPS. À ce titre, le projet de ligne 735 kV dans sa présentation avait pour objectif d'illustrer le fait que gérant un réseau intégré, les différentes modifications sur le réseau se trouvaient reliées par un même projet visant à maintenir la fiabilité de son réseau. Le Transporteur illustre ainsi aux yeux de la NERC, le fait qu'il planifiait un projet en ayant en tête une perspective plus large de développement en tenant compte notamment des possibilités de développement de ses interconnexions vers le New-Hampshire et l'État de New-York. Cette démarche est exposée de manière très synthétique et succincte dans le LTRA, ce qui ne rend pas justice et n'a pas de commune mesure avec la démarche détaillée et structurée que le Transporteur a développée dans sa preuve, aux audiences et dans son argumentation au présent dossier.

Pour les fins du LTRA, le Transporteur considère qu'en tenant compte des perspectives de développement vers les réseaux voisins et surtout en considérant le caractère atypique du réseau québécois vis-à-vis de ses voisins (asynchronisme, topologie particulière), il se conformait aux encadrements de la NERC dans la prise en compte des enjeux futurs et qu'il démontrait également la robustesse de ses solutions de renforcement dans un environnement changeant.

En aucune manière le Transporteur n'a cherché à exposer de façon détaillée la causalité de ses investissements dans le document du LTRA. L'emphase portait sur l'aspect fiabilité du réseau, la contribution du Transporteur au LTRA est là pour en témoigner.

Le Transporteur rappelle à cet égard que les informations contenues dans ce rapport ne sont pas soumises dans une perspective d'évaluation des différents projets évoqués aux fins de leur autorisation. De ce fait, elles ne présentent pas le même degré d'exhaustivité ou de précisions que celles qui constituent une demande d'autorisation auprès de la Régie tel qu'en l'espèce.

Dans le présent dossier, les témoins du Transporteur par leurs témoignages à l'audience et l'adoption de la preuve documentaire produite ont offert à la Régie une preuve complète et non contredite. La citation d'un extrait du LTRA, au surplus sans son contexte, ne saurait

¹⁵ Comme indiqué en préface du LTRA 2013 à la page iv.

¹⁶ LTRA 2013, pages 117-122.

valablement écarter la preuve offerte par le Transporteur en appui au Projet dans ce dossier.

Quant à l'argument de l'intervenant à l'effet que la Régie doit procéder à une réouverture d'enquête pour rendre sa décision sur le Projet, celui-ci est nié par le Transporteur.

En audience, l'intervenant a expliqué son appui au Projet par la grande importance qu'accordent ses membres à la fiabilité du réseau que garantit la solution ligne. Il déclarait en effet :

« Pour nous les industriels, la fiabilité du réseau est excessivement importante. Si le réseau flanche, eh bien ce sont nos opérations qui flanchent, avec tout ce que ça implique comme risque en ce qui concerne les coûts qu'on doit assumer face à ça. Alors pour nous, la fiabilité est importante. Et il me semble que ça tombe sous le sens que si j'ai le choix, avec la même somme monétaire ou pratiquement la même somme monétaire, d'ajouter une flexibilité ou une qualité de fiabilité plus grande, que c'est l'orientation qui devrait être prise. »

NS R-3887-2014, Vol.2, p. 171-172

Le Transporteur comprend que l'intervenant, bien qu'il admette bénéficier de la fiabilité du réseau principal que vient assurer le Projet, souhaite à présent en faire supporter les coûts, non pas par l'ensemble de la clientèle dont ses membres font partie, tel que le prévoit le cadre réglementaire actuel pour ce type de projet, mais par un seul client qu'il désigne être le Producteur, sur la foi de sa propre analyse.

Pour en convaincre la Régie, il effectue un rapprochement entre ce qu'il qualifie d'excédent entre « *les valeurs associées au service de transport de point à point qui ont été considérées par le Transporteur pour les fins de la présente demande* » et « *celles qui avaient été considérées lors de l'étude d'intégration de l'éolien (A/O 2005-03) et celles qui font présentement l'objet d'engagements d'achat* ». (Argumentaire AQCIE/CIFQ, par. 12)

Or, le Transporteur a signifié à maintes reprises, dans sa preuve écrite ainsi qu'en audience que les besoins considérés dans la présente demande l'ont été aux fins d'évaluer la robustesse, dans une perspective de long terme, de solutions comparables, dans le cadre de leur analyse économique.

L'intervenant ne semble pas non plus avoir saisi cette réalité, malgré sa participation à toutes les étapes du processus d'examen de la demande.

Le Transporteur considère qu'il a adéquatement justifié le Projet en relation avec ses objectifs. Il a fourni tous les renseignements requis par le Règlement, en plus des informations demandées par la Régie et les intervenants au cours de l'examen du dossier, établissant ainsi le caractère probant de sa preuve. Dans ce contexte, la réouverture

d'enquête souhaitée par l'intervenant, n'est ni requise, ni justifiée et ne repose sur aucune assise factuelle ou juridique valable.

Finalement, en ce qui a trait à sa recommandation d'ajouter l'interrogation qu'il entretient à l'égard du Projet au dossier générique de politique d'ajouts en cours, le Transporteur indique que les nombreux sujets à l'étude dans ce dossier ont déjà été déterminés par le banc de régisseurs affectés à ce dossier de la Régie. L'AQCIE/CIFQ ayant obtenu le statut d'intervenant dans ce dossier, elle devrait être au fait des sujets à y être examinés.

Considérant ce qui précède, le Transporteur demande respectueusement à la Régie de rejeter les récentes recommandations de l'intervenant qui se retrouvent à son argumentaire.

4. CSHT-MRCMTWN

Le 29 octobre 2014, l'intervenant CSHT-MRCMTWN a produit son Argumentation au présent dossier.

Indiquant avoir « *bien compris les règles applicables à un dossier d'autorisation devant la Régie de l'énergie* », l'intervenant déplore ne pouvoir présenter de solution alternative au Projet.

La Régie a effectivement rappelé ses instructions à ce sujet dans sa décision procédurale D-2014-118 où elle confirme que :

« [25] Par ailleurs, plusieurs personnes intéressées soumettent des enjeux relatifs à des alternatives du Projet. [...]. La Régie rappelle que les interventions devront se limiter aux solutions alternatives soumises par le Transporteur. »

L'intervenant évoque néanmoins les solutions qu'il estime préférables au Projet, dont il recommande d'ailleurs le rejet. L'une de celles-ci semble consister en une initiative d'efficacité énergétique du Distributeur qui permettrait d'enregistrer, selon lui, des gains équivalents aux pertes évitées par le Projet. De plus, l'intervenant s'interroge sur le caractère raisonnable « *d'exiger de tous les contribuables québécois qu'ils financent la construction, au coût de 1,1 G\$, d'une ligne de transport destinée vraisemblablement à l'exportation d'électricité à perte* ».

Selon l'intervenant, le Transporteur n'aurait pas expliqué clairement les conséquences de la construction de la ligne sur l'effet d'entonnoir constaté au poste de la Chamouchouane et semble craindre que celle-ci pourrait même avoir un effet aggravant sur cette situation.

L'intervenant est par ailleurs d'avis que la nouvelle ligne pourrait être reportée au profit de l'option plus modulable selon lui de la compensation série.

Face à ces arguments, le Transporteur fait valoir ceci :

- la solution retenue s'avère la solution intégrée optimale permettant de résoudre de façon durable le biais structurel observé ;
- la ligne est requise dès à présent, afin d'éviter des investissements associés à une solution sous-optimale, soit la solution compensation série à l'heure actuelle. Cette solution est sous-optimale en ce qu'elle s'avère moins économique et ne présente pas les mêmes avantages que la ligne en termes de robustesse notamment, induisant inévitablement la construction d'une nouvelle ligne.
- le calcul des pertes évitées est robuste et sans équivoque quant à l'avantage économique de la solution ligne. Cet avantage se manifeste de façon certaine pour tous les usagers du réseau de transport, majoritairement représentés par la charge locale.

Le Transporteur comprend que l'enjeu qui concerne essentiellement CSHT-MRCMTWN est relié au passage de la ligne sur « son territoire »¹⁷.

À cet égard, le Transporteur fait valoir que son Projet est rendu nécessaire pour le maintien de la fiabilité du réseau principal. La solution ligne, en plus d'être celle qui permet de résoudre de façon durable le biais structurel, s'avère largement supérieure à son alternative au plan économique.

Ces éléments n'ayant aucunement été réfutés par la preuve de l'intervenant, le Transporteur demande respectueusement le rejet de la recommandation de CSHT-MRCMTWN.

¹⁷ Mémoire de CSHT-MRCMTWN, p. 4

5. FCEI

Le 29 octobre 2014, l'intervenant FCEI a produit son Argumentation au présent dossier.

Le Transporteur constate que la FCEI maintient dans son argumentaire la position qu'il l'a exposée en audience à l'égard du Projet, soit qu'il s'agit de la meilleure solution. Il recommande son autorisation par la Régie, dans la mesure où celle-ci considère qu'elle dispose de suffisamment d'informations.

À ce dernier égard, le Transporteur réitère qu'il a soumis une preuve complète, incluant tous les renseignements requis par le Règlement. Il est d'avis que la Régie dispose de toutes les informations pertinentes et probantes à l'évaluation du Projet.

Compte tenu des remarques de l'intervenant relativement au caractère incomplet de l'analyse économique et financière du Projet, le Transporteur estime utile de rappeler certains des principaux éléments et concepts dont il a fait état dans le cadre de l'examen de ce dossier.

Le Transporteur souligne que la nouvelle analyse économique, tout comme celle de 2009 d'ailleurs, ne met nullement en présence des coûts de réalisation donc nul besoin d'obtenir les coûts de réalisation de la solution alternative. Une analyse économique vise à établir la rentabilité économique d'une solution par rapport à une autre, et est basée sur des coûts paramétriques dont dispose le Transporteur suite à la réalisation de projets semblables. À cet effet, le Transporteur réitère que :

- le fait que les coûts sont passés de 1 134,5 M\$ à 1 083,4 M\$ n'est pas le fruit de la nouvelle analyse économique mais celui de l'amendement de la preuve pour retirer la dernière section de ligne jusqu'au poste Duvernay ;
- une analyse économique ne met pas en présence des coûts de réalisation mais des coûts paramétriques et tient compte des investissements et réinvestissements nécessaires sur la période d'étude : nul n'est donc besoin d'obtenir les coûts de réalisation de la solution alternative ;
- un coût obtenu suite à un avant-projet de la solution 2 ne changerait rien à l'impact des pertes de cette solution dans l'analyse économique ;
- aucune étude d'avant-projet n'est entreprise sur une solution non retenue aux raisons qu'elle est non-optimale et moins économique.

Il est erroné de soutenir que l'analyse est incomplète, au contraire, le Transporteur s'est assuré de présenter les deux solutions afin qu'elles rendent un service comparable sur l'horizon d'étude et qu'elles soient évaluées en coûts paramétriques.

Soulignons que dans le cadre particulier de ce Projet d'envergure, soumis pour autorisation au terme d'un avant-projet de plus de quatre ans au coût de 13 millions de dollars, le Transporteur a procédé, de façon exceptionnelle, à la réalisation d'une nouvelle analyse économique confirmant le choix de solution effectué suite à l'analyse économique initiale de deux solutions comparables, dont les coûts ont été établis, suivant la pratique, sur une base de coûts globaux actualisés paramétriques. Tel qu'exprimé à l'audience, seule la solution retenue, soit le Projet, a fait l'objet de l'avant-projet mentionné précédemment. Suite à cet avant-projet, une proposition d'affaires intégrant tous les aspects techniques a pu être élaborée, pour obtenir son coût de réalisation qui est présenté dans le cadre de cette demande d'autorisation du Transporteur.

L'intervenant exprime le souhait que soit établi le coût de réalisation des éventuelles solutions alternatives, dans le cadre du processus d'autorisation de ses investissements, afin, selon lui, de permettre d'en mesurer l'impact tarifaire.

Le Transporteur est en complet désaccord avec la position soutenue par l'intervenant à cet égard. Le Transporteur recherche de la Régie l'autorisation de procéder aux investissements requis afin de donner suite au besoin de maintien de la fiabilité de son réseau. Ce dossier s'inscrit dans la continuité des nombreux dossiers qui furent produits auprès de la Régie au fil des ans, notamment des projets reliés à l'amélioration et au maintien de la qualité de service. La Régie, dans le cadre de l'autorisation des projets d'investissement du Transporteur, n'a jamais exigé une telle démarche reliée au coût de réalisation des éventuelles solutions alternatives lesquelles ne sont d'aucune pertinence.

Par ailleurs le Transporteur souhaite rappeler que ces coûts ne seraient connus qu'au terme d'avant-projets réalisés pour chacune de ces solutions. Le Transporteur précise que la mise en place d'une telle suggestion impliquerait des coûts et des délais supplémentaires inutiles. Ensuite, le Transporteur souligne qu'il fournit, selon le cadre réglementaire en vigueur, l'impact tarifaire de la solution retenue, et non pas des solutions alternatives.

À son Argumentation (page 5, 5^{ième} paragraphe), l'intervenant déplore qu'une étude de fiabilisation globale du réseau n'ait pas été produite dans ce dossier.

Le Transporteur souligne, tel que la preuve l'a démontré, qu'il œuvrait depuis quelques années sur une vision d'ensemble du réseau, tel qu'expliqué dans la présentation livrée à l'audience (HQT-5, Document 1). Le Projet fut également cité au Plan stratégique 2009-2013 et mentionné comme une « étude en cours » dans les dossiers R-3742-2010 et R-3757-2011. Ainsi, le Transporteur n'a pas improvisé en 2014 en soumettant le Projet et la preuve a démontré qu'il a pris plus de quatre années d'avant-projet pour en définir le contenu précis, les coûts et l'échéancier. Une telle démarche prudente et structurée, précédant le dépôt de la demande d'autorisation à la Régie, a permis d'élaborer un Projet solidement appuyé par des démonstrations probantes.

Le Transporteur souligne que tout l'objet de la preuve consiste à présenter les résultats de ses études en conformité avec le cadre réglementaire de la Régie. Le Transporteur a clairement expliqué dans sa présentation en audience que certaines de ses études sont déclenchées par des demandes très spécifiques alors que d'autres sont déclenchées par le Transporteur lui-même qui se doit de faire évoluer son réseau de façon optimale en se donnant une vision plus large et c'est justement ce qu'il a fait au présent dossier¹⁸.

À son Argumentation (page 6, 2ième paragraphe), l'intervenant expose ses arguments à l'appui de la réalisation d'une « analyse de risques ».

Le Transporteur a abondamment expliqué à l'intervenant, notamment en réponse à la question 1.8 de sa demande de renseignement no 1 (HQT-2, Document 3, page 6), qu'il conçoit et exploite son réseau dans le contexte d'une approche déterministe et non d'une approche probabiliste et ce, en conformité avec les normes des organismes de réglementation auxquelles il est assujéti. Le Transporteur se réfère de façon générale au *NPCC Reliability Reference Directory #1 / Design and Operation of the Bulk Power System*, car il doit respecter l'ensemble des critères de fiabilité qui y sont énoncés¹⁹.

En conclusion, le Transporteur prend acte du soutien de l'intervenant au Projet, et prie la Régie de tenir compte des éléments qui précèdent dans son appréciation du caractère complet des renseignements fournis au soutien de sa Demande.

¹⁸ N.S., 21 octobre 2014, pages 131,132 et 136,137. Argumentation du Transporteur, HQT-6, Document1, pages 23 et 24.

¹⁹ N.S., 21 octobre 2014, pages 158 à 160 et N.S., 22 octobre 2014, pages 79 à 81.

Conclusion

Le Transporteur soutient que sa demande est complète et la preuve offerte à la Régie probante.

Le Transporteur demande respectueusement à la Régie d'accueillir sa demande d'autorisation relative au projet à 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'île, son argumentation du 24 octobre 2014, laquelle est ici réputée insérée en entier, ainsi que sa réplique.

Le Transporteur demande à la Régie de rejeter les mémoires et argumentations des intervenants.

Le tout soumis respectueusement.