

Montréal, 11 juin 2014

PAR COURRIEL ET SDE

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

OBJET : R-3887-2014 : *Demande d'autorisation du Transporteur relative au projet à 735 kV de la Chamouchouane – Bout-de-l'île.*

Chère consœur,

La présente fait suite à la lettre du 6 juin 2014 du Transporteur (ou « HQT ») (B-0011), dans laquelle il est fait part des commentaires de ce dernier concernant les demandes d'intervention déposées dans le cadre du dossier mentionné en rubrique. Concernant sa demande d'intervention (C-ACEFO-0002), l'ACEF de l'Outaouais (ou « ACEFO ») communique ce qui suit.

À la p.6 de B-0011, le Transporteur écrit :

« Au paragraphe 6 de sa demande d'intervention, l'intéressé mentionne qu'il a un *« intérêt manifeste en matière de tarification »*. Le Transporteur souligne qu'un dossier d'investissement traité en vertu de l'article 73 de la Loi ne constitue pas un forum pour traiter de questions tarifaires».

Avec respect, le paragraphe 6 de la demande d'intervention de l'ACEFO s'inscrit dans un contexte de réglementation économique et, bien qu'il ne s'agisse pas d'une demande tarifaire telles, par exemple, celles traitées par la Régie de l'énergie dans le dossier R-3823-2012 ou R-3777-2011, la demande d'autorisation du Transporteur relative au projet à 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'île concerne un projet dont les coûts seront ajoutés à la base de tarification du Transporteur s'ils sont autorisés par la Régie et, par conséquent, auront un impact sur les revenus requis annuels du Transporteur aux fins du service de transport pour l'alimentation de la charge locale, notamment tel qu'indiqué à l'appendice H des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (« *Tarifs et conditions* »).

Aux pages 6 et 7 de B-0011, le Transporteur écrit :

« Par ailleurs, la prédominance des éléments mentionnés par l'intéressé concerne l'analyse d'aspects techniques reliés au Projet mis de l'avant par les représentants du Transporteur.

Ainsi, le Transporteur souligne avoir clairement spécifié que « *les objectifs du Projet sont donc de répondre aux enjeux décrits plus avant en matière de « planification du réseau* ». Cela consiste notamment « à mettre en place une architecture de réseau qui résout l'effet d'entonnoir du réseau à la hauteur du poste de la Chamouchouane ». Lorsque l'intéressé mentionne « le fait que le réseau ne fournit plus, en été, une marge de manoeuvre suffisante », il réfère au volet « exploitation du réseau » et à cet effet, le Transporteur a bien précisé que « *Le Projet offre de plus l'avantage de soulager d'importantes contraintes d'exploitation du réseau principal à 735 kV au bénéfice de l'ensemble de la clientèle.* » signifiant que le Projet n'a pas pour objectif de résoudre le manque de marge de manoeuvre mais bien que sa réalisation permet, de façon collatérale, de soulager lesdites contraintes ». [notes de bas de page omises]

Avec égard, selon l'ACEFO, ce paragraphe du Transporteur démontre clairement qu'il existe une ambiguïté dans la justification des investissements : « effet entonnoir », « marge de manoeuvre », « contrainte d'exploitation ». Si le Projet n'a pas pour objectif de résoudre le manque de marge de manoeuvre, est-ce que l'objectif est uniquement pour résoudre l'effet entonnoir ? Si tel est le cas, il y a lieu d'examiner depuis quand et pourquoi cet effet entonnoir est devenu problématique. Ainsi, l'ACEFO souhaite analyser la preuve et la position du Transporteur à ce sujet et entend questionner HQT, notamment dans le cadre des demandes de renseignements ainsi que des contre-interrogatoires. L'ACEFO souhaite déposer un mémoire et présenter une preuve et une argumentation finale à l'issue de l'audience.

À la p. 7 de B-0011, le Transporteur écrit :

« Le Transporteur est surpris de constater que l'intéressé semble proposer ou suggérer « *des coupures* » de service de transport (paragraphe 13 de la demande d'intervention) dès que la fiabilité devient un enjeu. Avec égard, l'intéressé démontre ainsi une méconnaissance de la gestion de l'exploitation d'un réseau de transport. En effet, selon les critères de fiabilité en vigueur et adoptés conjointement par les membres du NPCC, le délestage de charge est une action ultime qui ne peut être utilisée qu'en cas de problème majeur sur le réseau. Permettre ce genre d'action pour des événements courants impliquerait une forte dégradation du niveau de fiabilité globale du réseau. Le Transporteur rejette d'emblée ce type de proposition ».

Concernant les « coupures » suggérées par l'ACEFO, il est fait référence aux possibilités mentionnées aux *Tarifs et conditions* et aux modalités appliquées sur le réseau de l'Ontario concernant les transactions d'importation et d'exportation. Entre autres, une question se pose : « Est-ce que l'application de modalités semblables au Québec serait souhaitable et permettrait d'éviter les investissements prévus »? Le Transporteur mentionne que « [p]ermettre

ce genre d'action pour des évènements courants impliquerait une forte dégradation du niveau de fiabilité globale du réseau ». Entre autres, l'ACEFO s'interroge justement sur le fait qu'il s'agit d'évènements courants, étant donné la séquence des évènements qui doivent se produire simultanément pour causer une contrainte. Avec égard, ce questionnement nous apparaît justifié, pertinent et utile, notamment étant donné l'ampleur des investissements en cause.

À la p. 7 de B-0011, le Transporteur mentionne :

« Quant à la répartition des coûts selon les diverses catégories d'investissement mentionnées au paragraphe 18 de la demande d'intervention, le Transporteur rappelle que dans le cadre d'une approche globale et optimale de développement de son réseau, ce dernier a convergé vers un scénario qui tout en solutionnant les enjeux liés au maintien et à l'amélioration de la qualité de service, permet une optimisation de solutions présentées dans le cadre de projets de croissance et assure également le maintien des actifs, le tout tel que décrit de façon explicite dans la preuve ». [notes de bas de page omises]

Selon l'ACEFO, il est pertinent de déterminer la causalité des ajouts, notamment afin de répartir équitablement le coût de ceux-ci entre les clients du Transporteur. Aussi, l'ACEFO souhaite analyser la preuve et la position du Transporteur à ce sujet et entend questionner HQT, notamment dans le cadre des demandes de renseignements ainsi que des contre-interrogatoires. L'ACEFO souhaite déposer un mémoire et présenter une preuve et une argumentation finale à l'issue de l'audience.

À la p.7 de B-0011, HQT indique :

« Au paragraphe 19 de sa demande d'intervention, l'intéressé aborde la question de l'analyse économique. Le Transporteur confirme que l'analyse économique déposée dans le cadre du Projet est l'analyse appropriée à utiliser pour fin de comparaison des scénarios visant à retenir la solution optimale. Le Transporteur ajoute qu'il est disposé à expliquer à la Régie, le cas échéant, les détails de cette analyse ».

Avec respect, pour les motifs indiqués au paragraphe 19 de sa demande d'intervention, l'ACEFO maintient que l'analyse économique doit être revue. Il y a eu une revue sur le plan technique, il devrait également y en avoir une sur l'aspect économique. L'ACEFO souhaite analyser la preuve et la position du Transporteur à ce sujet et entend questionner HQT, notamment dans le cadre des demandes de renseignements ainsi que des contre-interrogatoires. L'ACEFO souhaite déposer un mémoire et présenter une preuve et une argumentation finale à l'issue de l'audience.

En conséquence de ce qui précède, l'ACEFO précise qu'elle entend respecter les balises mises en place par le tribunal quant à l'étude du dossier mentionné en rubrique et elle demande respectueusement à la Régie de l'énergie de lui accorder le statut d'intervenante.

Veillez agréer, chère consœur, l'expression de nos meilleures salutations.

Me Stéphanie Lussier

10127, rue d'Iberville

Montréal (Québec), H2B 2T7

Tél.: 514.761.0032

Courriel : stephanie.lussier@sympatico.ca

cc: Me Yves Fréchette, Hydro-Québec