

Par SDÉ et par courrier

Laval, ce 4 septembre 2014

Me Véronique Dubois
RÉGIE DE L'ÉNERGIE
Tour de la bourse
800, Place Victoria 2e étage
Bureau 2.55
Montréal (Québec) H4Z 1A2

Objet : **Contestation des réponses fournies par le Transporteur sur la
Demande de renseignements de l'Association des hôteliers du
Québec et de l'Association des restaurateurs du Québec
Demande d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité
(le Transporteur) relative au projet à 735 kV de la Chamouchouane –
Bout-de-l'Île
R-3887-2014**

N/dossier : **4503-5**

Chère consoeur,

L'AHQ-ARQ a pris connaissance des réponses du Transporteur à sa demande de renseignements no. 1 et constate que certaines réponses ne répondent pas à la question posée.

Constatant que la Régie a choisi d'annuler la séance de travail du 11 septembre prochain où cette problématique aurait pu être discutée et débattue de vive voix, l'AHQ-ARQ se voit contrainte de faire part de sa contestation du refus de répondre ou des réponses incomplètes fournies par le Transporteur par le biais de la présente lettre.

L'AHQ-ARQ demande respectueusement à la Régie d'intervenir et d'ordonner au Transporteur de répondre à ses questions pour les motifs élaborés dans la présente lettre.

Montréal

800, Place Victoria, bureau 4500, C.P. Montréal (Québec) H4Z 1J2
Téléphone : 514-331-5010 Télécopieur: 514-331-0514
info@dufresnehebert.ca www.dufresnehebert.ca

Laval

1200, boulevard Chomedey, 4^e étage, bureau 400, Laval (Québec) H7V 3Z3
Téléphone : 514-331-5010 Télécopieur : 450-682-5014

Question 9.3

« 9.3 Veuillez expliquer l'impact pour le Transporteur et sa clientèle lorsque celui-ci est obligé de limiter le transit tel que décrit à la référence.

R9.3

Voir la réponse du Transporteur à la question 5.1 de la demande de renseignements de l'ACEFO. »

La question et la réponse 5.1 de la demande de renseignements de l'ACEFO se lisent comme suit :

« 5.1 Veuillez identifier les lignes à 735 kV où il y aurait eu des dépassements de la capacité thermique en 2012 et quantifier ces dépassements.

R5.1

Le Transporteur estime que les informations requises par l'intervenant ne sont pas pertinentes au présent dossier et se rapportent à un niveau de détail qui dépasse le cadre d'analyse d'une demande d'autorisation d'investissement sous l'article 73 de la Loi.

Par courtoisie, sans admission et pour des fins de compréhension de l'intervenant seulement, le Transporteur offre les renseignements suivants.

Le Transporteur tient à rappeler à l'intervenant que, comme mentionné à la pièce HQT-1, Document 1, page 13, 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 et le déséquilibre de transits entre les corridors ouest et est de la Baie-James, le tout afin d'assurer la fiabilité du réseau de transport suite notamment aux pertes de deux lignes à 735 kV dans le sud du réseau.

D'autre part, à la pièce HQT-1, Document 1, pp. 24-25, le Transporteur a clairement 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 en été. Cet élément a d'ailleurs été repris par la Régie aux paragraphes 26 et 27 de sa décision procédurale D-2014-118. Ainsi, les explications données par le Transporteur à la référence citée visaient à mieux faire comprendre le manque de marge de manoeuvre dont dispose actuellement l'exploitant en lien avec la capacité thermique des lignes et en quoi le Projet, de par sa nature, soulagerait ces contraintes.

Ceci étant, afin de bien définir la notion de capacité thermique, le Transporteur fournit les explications qui suivent à titre d'information.

Tous les conducteurs électriques offrent une résistance au passage de l'électricité. Conséquemment, dès qu'un courant circule dans une ligne, cela entraîne une dissipation de chaleur qui augmente la température des conducteurs. La capacité thermique d'une ligne correspond à la quantité de puissance qu'elle est en mesure de transporter de manière fiable et sécuritaire dans des conditions atmosphériques précises.

La capacité thermique d'une ligne donnée n'est ni absolue, ni simplement fonction du nombre et du calibre de ses conducteurs. Elle varie plutôt en fonction des conditions extérieures comme la température ambiante et le vent. En hiver, la capacité thermique d'une ligne est plus élevée qu'en été puisque les conducteurs, chauffés par le courant qui circule, peuvent profiter d'un refroidissement causé par la température ambiante, plus froide qu'en été.

Inversement, en été, alors que la température extérieure est plus élevée, la capacité thermique de la ligne diminue, réduisant d'autant la puissance pouvant être transportée sur cette ligne. »

La question recherche l'impact sur le Transporteur et sur sa clientèle lorsque celui-ci est obligé de limiter le transit. La réponse du Transporteur fait référence à sa réponse à la question 5.1 de l'ACEFO. Or, la réponse à la question 5.1 de l'ACEFO ne mentionne aucunement d'impact sur la clientèle du Transporteur, une telle information permettant de mieux comprendre la référence fournie en préambule et surtout le type d'impact dont il est question pour la clientèle.

D'ailleurs, la réponse fournie à la question 5.1 de l'ACEFO semble davantage théorique et didactique que réellement basée sur la question précise de l'impact pour la clientèle résultant d'une obligation de limiter le transit.

Bien que la réponse fournie demeure intéressante pour une compréhension générale et théorique, elle ne répond ni à la demande de renseignements de l'AHQ-ARQ, ni à celle de l'ACEFO, le tout soumis respectueusement.

Le Transporteur fait référence à une problématique particulière survenue en 2012, mais refuse de fournir tout détail entourant celle-ci et son réel impact pour la clientèle. L'AHQ-ARQ soumet que son questionnement est en lien avec la preuve présentée vise à vérifier le bien-fondé des affirmations du Transporteur et, de façon plus générale, à obtenir une meilleure compréhension de ce que celui-ci qualifie de gain « collatéral » résultant de son projet quant à sa marge de manoeuvre.

Question 9.4

« 9.4 Pour le cas de l'été 2012 dont il est question à la référence, veuillez fournir, pour le ou les moments où la situation s'est présentée :

- *La date et l'heure*
- *Les températures observées aux endroits stratégiques*
- *Les lignes dont la capacité thermique a été dépassée de même que ladite capacité thermique et les transits réels sur ces lignes*
- *L'impact d'avoir limité les transits sur ces lignes*
- *Les lignes indisponibles sur le réseau de transport.*

R9.4

Voir la réponse du Transporteur à la question 5.1 de la demande de renseignements de l'ACEFO. »

La question et la réponse 5.1 de la demande de renseignements de l'ACEFO ont déjà été reproduites plus haut.

La réponse du Transporteur fait référence à sa réponse à la question 5.1 de l'ACEFO. Or, la réponse à la question 5.1 de l'ACEFO ne fournit aucunement les informations demandées alors que celles-ci permettraient de mieux comprendre la référence fournie en préambule et la problématique décrite par le Transporteur dans celle-ci.

Tel que mentionné précédemment, en ce qui a trait à la réponse fournie à la question 9.1 de la demande de renseignements de l'AHQ-ARQ, il est pour le moins particulier que le Transporteur puisse faire référence à un événement particulier survenu à l'été 2012 et que les intervenants ne puissent aucunement vérifier le bien-fondé de son affirmation, ne serait-ce qu'en obtenant divers détails minimaux entourant celui-ci.

À moins que le Transporteur ne retire toute référence à l'évènement de l'été 2012 dans sa preuve (en fournissant des explications appropriées pour justifier un tel amendement à ce stade-ci), les intervenants doivent pouvoir obtenir des précisions sur celui-ci. Ici, les détails demandés par l'AHQ-ARQ sont certainement bien connus par le Transporteur et il lui serait donc facile de fournir les réponses appropriées, le tout respectueusement soumis.

Question 10.2

« 10.2 Veuillez fournir la consommation québécoise attribuable à la climatisation au cours des dix dernières années.

R10.2

Le Transporteur estime que les informations requises par l'intervenant ne sont pas pertinentes au présent dossier et se rapportent à un niveau de détail qui dépasse le cadre d'analyse d'une demande d'autorisation d'investissement selon l'article 73 de la Loi et de la décision D-2014-118. »

La réponse du Transporteur ne répond pas à la question posée portant sur des valeurs réelles de la charge de climatisation qui pourraient démontrer les affirmations de la référence fournie en préambule et permettre de mieux comprendre la problématique décrite par le Transporteur dans celle-ci.

L'objection formulée par le Transporteur ne peut être maintenue lorsque celui-ci invoque la question de l'augmentation de la charge estivale en raison de la climatisation comme étant un intrant dans la justification de son projet. Avec respect, il ne saurait être acceptable que le Transporteur puisse affirmer certains faits mais que les intervenants ne puissent ensuite le questionner sur ceux-ci et obtenir les données sur lesquels il se fonde et qui sont vraisemblablement déjà en sa possession.

Questions 11.2 à 11.5, 11.7, 11.9 à 11.12, 12.1, 12.3 à 12.5

L'AHQ-ARQ ne reprendra pas l'énoncé complet de ces deux séries de questions pour éviter d'alourdir inutilement le texte. La Régie est invitée à revoir le préambule et les questions qui sont posées en lien avec les affirmations du Transporteur qui y apparaissent au besoin.

Toujours est-il que l'ensemble de ces questions visant à vérifier la véracité et le bien-fondé des affirmations du Transporteur contenues à sa preuve déposée dans le présent dossier, l'AHQ-ARQ réitère qu'il ne saurait être acceptable qu'aucun questionnement à cet égard ne soit admis comme semble vouloir le suggérer le Transporteur.

Tel que mentionné au préambule de la série de questions 11 de l'AHQ-ARQ, le Transporteur invoque qu'il doit « *disposer de suffisamment de souplesse et de robustesse pour être en mesure de satisfaire les besoins de manière fiable et sécuritaire* », mais il refuse de répondre à toute question visant à mieux comprendre s'il existe réellement une problématique à cet égard.

Les réponses du Transporteur ne répondent pas à ces questions qui pourraient démontrer la justesse des affirmations des références fournies en préambule et permettre de mieux comprendre la problématique décrite par le Transporteur dans celles-ci et notamment les diverses contraintes liées à l'entretien évoquées par le Transporteur et, en particulier, le niveau de responsabilité de ce dernier en présence de contraintes de production hors de son contrôle (question 11.7).

Question 12.2

« 12.2 Veuillez démontrer avec chiffres à l'appui qu'aucun retrait de lignes à 735 kV en périphérie de Montréal n'a pu être accordé à l'été 2013 et en expliquer les raisons.

R12.2

Le Transporteur explique à la pièce HQT-1, Document 1, pages 12 et 13, les raisons pour lesquelles aucun retrait de lignes à 735 kV en périphérie

de Montréal ne pouvait être accordé à l'été 2013 pour procéder à l'entretien de ces lignes. »

La question recherche une démonstration chiffrée permettant d'appuyer la problématique décrite par le Transporteur à la référence fournie en préambule. La réponse du Transporteur fait référence à un document qui ne fournit pas l'information demandée (démonstration chiffrée) qui aurait permis à l'AHQ-ARQ de vérifier les affirmations du Transporteur.

Espérant le tout conforme, nous vous prions d'agréer, chère consœur, l'expression de nos salutations les plus distinguées.

(s) Steve Cadrin
Steve Cadrin, avocat
SC/sb

#482901