

Par courriel, SDÉ et poste

Le 24 septembre 2014

Me Véronique Dubois, Secrétaire
Régie de l'énergie
Tour de la Bourse
800, rue du Square-Victoria
Bureau 2.55
Montréal (Québec) H4Z 1A2

Yves Fréchette
Avocat
Hydro-Québec – Affaires juridiques

75, boul. René-Lévesque Ouest,
4e étage
Montréal (Québec) H2Z 1A4
Tél. : (514) 289-2211, poste 6925
Télééc. : (514) 289-2007
C. élec. : frechette.yves@hydro.qc.ca

OBJET : Demande d'autorisation du Transporteur relative à l'ajout d'un compensateur statique au poste du Bout-de-l'Île
Votre dossier : R-3890-2014
Notre dossier : R049786 YF

Chère consœur,

Hydro-Québec, dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur »), a pris connaissance de la lettre du 17 septembre 2014 du procureur de *Stratégies Énergétiques et de l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique* (« SÉ-AQLPA ») dans le dossier décrit en rubrique.

Cette lettre était accompagnée des documents suivants;

- Le second compensateur statique au poste Bout-de-l'île d'Hydro-Québec TransÉnergie – Rapport d'expertise de M. Jean-Claude Deslauriers ;
- *Curriculum vitae* de M. Deslauriers.

Par la lettre de son procureur, l'observateur SÉ-AQLPA, demande « *de reconnaître Monsieur Jean-Claude Deslauriers comme témoin-expert en technologie des réseaux de transport d'électricité au présent dossier* », endosse les propos contenus au rapport précité pour tenir lieu d'observations et demande le rejet de la demande d'autorisation présentée par le Transporteur. SÉ-AQLPA annonce également une demande de frais qui sera déposée auprès de la Régie de l'énergie (la « Régie ») dans ce dossier.

Le Transporteur demande à la Régie de rejeter la demande de reconnaissance de statut d'expert et le rapport précité et ce, notamment en ce que la demande de reconnaissance de statut d'expert et le rapport sont irrecevables, le rapport est erroné et les conclusions qui en découlent sont non fondées pour les motifs ci-après décrits. Le Transporteur demande également à la Régie de se prononcer quant à l'irrecevabilité d'une demande de frais de l'observateur dans ce dossier.

1. Demande du Transporteur

Le Transporteur a déposé auprès de la Régie la demande d'autorisation décrite en rubrique (la « Demande »), laquelle est introduite en conformité avec l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi ») et le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*. La Demande du Transporteur est complète et contient tous les renseignements requis selon le cadre réglementaire précité, tel qu'il appert notamment du Tableau 1 de la pièce HQT-1, Document 1.

Le Transporteur rappelle qu'il a fourni les explications demandées par la Régie en ce qui a trait la présentation de la présente demande par rapport à la séquence régulière de ses projets d'investissement dans ses réponses à la demande de renseignements no 1 de la Régie (HQT-2, Document 1) ainsi qu'aux lettres du 1^{er} août 2014 déposées au dossier de la Régie (Cote de pièce Régie: B-12, B-13 et B-14).

Le Transporteur demande à la Régie l'autorisation pour l'ajout d'un compensateur statique au poste du Bout-de-l'île (le « Projet ») dont le coût total s'établit à 44,1 M\$, tel que décrit à la pièce HQT-1, Document 1.

Le Projet fait suite à l'indisponibilité prolongée et au démantèlement de la centrale thermique de Tracy, tel que le Transporteur l'exprime dans sa preuve documentaire notamment en réponse aux questions de la Régie aux pièces HQT-2, Documents 1 et 2. Le Transporteur, notamment à la lecture du rapport déposé par SÉ-AQLPA, réitère sa réponse R2.1 à la demande de renseignements no 2 de la Régie :

« [...] Avant sa fermeture, la Centrale contribuait à la fois à fournir de la puissance réactive et à soutenir la tension dans la partie sud du réseau, et ce, plus particulièrement lorsque le réseau était en conditions dégradées ou lors de pointes de charge élevées. La contribution de la Centrale à la gestion de la puissance réactive lors d'évènements permettait également d'augmenter les transits sur les principaux axes de transport, en particulier celui de la limite sud. La présence de la Centrale sur le réseau permettait ainsi d'augmenter sa capacité à transporter de la puissance depuis les centrales éloignées vers les grands centres de charge.

Dans ces conditions, la qualité de service se traduisait d'une part, par une plus grande disponibilité du réseau pour transiter de la puissance et, d'autre part, par une meilleure gestion de la puissance réactive et donc de la tension dans la partie sud du réseau.

Conséquemment, la fermeture de la Centrale s'est traduite par une diminution des limites de transit et par une dégradation de la tenue en tension dans la partie sud du réseau. Néanmoins, le réseau étant toujours exploité de manière fiable et sécuritaire, cette fermeture ne se traduit pas par une mise à risque du réseau, mais bien par une diminution de sa capacité à rendre un service.

D'un point de vue de la planification, l'objectif du projet est d'assurer une qualité de service adéquate dans la mesure où le réseau doit respecter les critères de conception. Dans toutes les études de planification (lorsque la Centrale était encore en service), la Centrale était systématiquement sollicitée pour évaluer la robustesse du réseau en

conditions dégradées - une ligne au retrait dans un axe de transport par exemple - et en condition de pointe de charge exceptionnelle. Ainsi, la Centrale constituait une grande part de la production redistribuée après évènement. Elle apportait un soutien en tension capital en conditions dégradées.

Suite à son arrêt définitif, l'évaluation des scénarios élaborés par le Transporteur a démontré que le réseau de transport ne satisfaisait plus les critères de conception et qu'il était nécessaire, pour le Transporteur, d'agir afin de restaurer le niveau de fiabilité de manière adéquate. La dégradation du réseau avait été décelée dans un horizon temporel très bref, puisqu'elle apparaissait dès l'hiver 2011, et ce, avant la mise en service des projets d'intégration des parcs éoliens de l'appel d'offres A/O 2005-03 (2 000 MW), de raccordement du complexe de la Romaine et même de l'addition de la ligne entre le poste de la Chamouchouane et la région montréalaise. De plus, la dégradation liée à la fermeture de la Centrale existait toujours après la mise en service prévue de ces projets.

L'étude de planification menée par le Transporteur suite à la fermeture de la Centrale démontrait qu'à court et long termes le réseau ne respectait plus les critères de conception. Si le Transporteur avait choisi ne pas agir de manière prompte et diligente et avec une vision à long terme de son réseau, il aurait fallu appliquer constamment les contraintes sur les limites de transits citées précédemment. Alors, le Transporteur n'aurait pas été en mesure de profiter pleinement de la capacité de ses actifs. Pour la production de puissance réactive visant le soutien de tension, l'investissement relié au présent projet permet donc de maintenir la qualité du service à un niveau comparable à la situation prévalant avant la fermeture de la Centrale. »

Avec égard, le Transporteur a produit auprès de la Régie un Projet appuyé de démonstrations complètes et probantes qui militent en faveur d'une décision favorable d'autorisation.

2. Réplique du Transporteur à SÉ-AQLPA

Rejet de la demande de reconnaissance de statut d'expert et du rapport d'expert déposés par SÉ-AQLPA

Le 18 juillet 2014, la Régie émet son *Avis aux personnes intéressées* (l'Avis) dans le dossier décrit en rubrique avec les mentions suivantes:

« Procédure d'examen de la demande

La Régie traitera cette demande sur dossier.

*La Régie ne juge pas nécessaire de solliciter d'interventions formelles au présent dossier. Les personnes intéressées pourront soumettre des observations écrites à la Régie, avec copie au Transporteur, au plus tard le **17 septembre 2014 à 12 h**. Ce dernier pourra répondre à ces observations au plus tard le **24 septembre 2014 à 12 h**.*

Les observations écrites doivent être conformes aux dispositions de l'article 10 du Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie.»

Le Transporteur constate que SÉ -AQLPA ne s'est pas conformé à l'Avis. En effet, plutôt que de déposer des observations écrites en conformité avec l'Avis de la Régie, SÉ-AQLPA a transmis un rapport d'expertise dont il cite les conclusions au titre d'observations. De plus, cet envoi de document est accompagné d'une demande de reconnaissance de statut d'expert et annonce une demande de frais à venir.

Le Transporteur constate que les documents de SÉ-AQLPA ne contiennent pas une description suffisante de la nature de l'intérêt dans ce dossier de SÉ-AQLPA, tel que requis à l'article 10 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie* (le « Règlement »).

SÉ-AQLPA est un organisme à vocation environnementale dont une description générale des activités apparaît aux pages 6 et 7 de sa lettre du 17 septembre 2014. Dans un encadré intitulé *Contexte plus large dans lequel s'inscrit la participation de SÉ-AQLPA* inséré à la lettre susdite, l'observateur tente encore une fois erronément de réunir ou de faire un lien entre le présent dossier et le dossier R-3887-2014. Or, la décision D-2014-137 du 8 août 2014 a définitivement rejeté ces prétentions de l'observateur.

De plus, le Transporteur considère ténus et diffus les éléments relatés dans l'encadré précité et les préoccupations liées spécifiquement à l'environnement et au développement durable de SÉ-AQLPA. Le Projet, qui consiste en la construction d'un compensateur statique dans une installation existante, ne comporte aucun impact significatif en matière environnementale, tel que mentionné à la pièce HQT-1, Document 1, page 13 :

« Aspect environnemental

Les impacts environnementaux du Projet sont minimes, voire négligeables, puisque les travaux à réaliser n'impliquent pas, entre autres, l'acquisition de terrains, l'agrandissement du poste ou la construction d'infrastructures majeures de transport ayant des impacts visuels importants. »

Le Transporteur soutient que les recommandations de SÉ-AQLPA dépassent son champ d'intérêt privilégié. Avec égard, le Transporteur soutient donc que les documents de SÉ-AQLPA doivent être rejetés par la Régie vu l'absence d'une démonstration d'intérêt valable.

Le Transporteur conteste également la nécessité et la pertinence de l'implication de M. Deslauriers à titre de témoin expert dans le présent dossier.

Selon l'Avis, la Régie a décidé de traiter la Demande sur dossier et elle a permis aux personnes intéressées de soumettre des observations écrites.

En vertu de l'article 29 du Règlement, seul un participant peut requérir formellement les services d'un témoin expert ou d'un expert-conseil. Or, la personne qui dépose des observations écrites est définie au Règlement comme « *tout intéressé [...] sans être*

intervenant au dossier » tandis qu'un participant est défini comme « le demandeur et l'intervenant ». De là, SÉ-AQLPA ne peut retenir les services d'un témoin expert dans le cadre du présent dossier. Au surplus, SÉ-AQLPA ne peut mandater M. Deslauriers ni déposer un rapport d'expertise avant même que le statut d'expert de ce dernier ne soit reconnu (article 29 du Règlement) ainsi que d'offrir la possibilité pour la tenue d'un voir-dire (article 30 du Règlement).

SÉ-AQLPA a tenté à quelques reprises des démarches similaires que la Régie a rejetées comme suit :

Décision D-2007-10 (dossier R-3619-2006):

« Dans sa lettre procédurale du 26 janvier 2007, la Régie a précisé le mode de traitement de la demande du Transporteur. Elle a clairement indiqué qu'elle ne tiendrait pas une audience publique pour traiter la demande du Transporteur et, qu'à moins d'indication contraire, elle procéderait à un examen sur dossier sans solliciter ni recevoir d'intervention. Elle a cependant permis aux personnes intéressées de lui soumettre des observations dans un délai donné. Il va de soi qu'elle n'entendait donc pas procéder à la reconnaissance d'experts comme si elle tenait une audience avec des intervenants.

Dans le cas présent, AQLPA/S.É. n'est donc pas un participant au sens du Règlement, c'est-à-dire un intervenant, mais un simple observateur. De plus, même s'il avait été reconnu à titre d'intervenant, les motifs qu'il invoque pour justifier le travail de son consultant avant le dépôt de sa demande de reconnaissance comme expert-conseil ne sauraient être retenus.

L'article 29 du Règlement prévoit ceci :

« 29. Lorsqu'un participant prévoit requérir les services d'un témoin expert ou d'un expert-conseil, il doit demander par écrit une reconnaissance de son statut.

*La demande visant l'expert-conseil doit être transmise à la Régie et aux participants dans un délai raisonnable avant la séance de travail ou avant de lui donner mandat de l'assister aux fins de l'étude d'une demande. »
(nous soulignons)*

Ainsi, même un participant ne peut mettre la Régie devant un fait accompli, soit utiliser un expert-conseil avant que son statut ne soit reconnu et s'attendre ensuite à ce que les frais qui en découlent soient à la charge des consommateurs. »

Décision D-2010-115, références omises (dossier R-3735-2010)

« 3.2 OBSERVATIONS DE S.É./AQLPA

[33] Ces intéressés ont produit des « observations écrites » sous forme d'un rapport d'une personne dont il a demandé la reconnaissance comme expert et d'une argumentation de son procureur. Ces observations ont été produites confidentiellement, dans un premier temps, et en version élaguée dans un second temps.

[34] Considérant la décision de la Régie sur l'intérêt de ces intéressés, elle ne juge pas utile de résumer la teneur de ses observations écrites. [...]

4.2 L'INTÉRÊT DES INTÉRESSÉS

[43] Dans le but de faire participer les intéressés aux processus menant à des décisions pouvant les affecter, la Régie invite ces derniers à soumettre des observations écrites lorsqu'elle traite une demande sous l'article 73 de la Loi. Force est de constater que dans le présent cas, comme dans plusieurs autres cas, la Régie a reçu des observations écrites d'associations qui n'ont pas su démontrer un intérêt concret au Projet. [...]

4.2.2 S.É./AQLPA

[46] L'AQLPA s'intéresse, comme son nom l'indique, principalement à la lutte contre la pollution atmosphérique et S.É. au développement durable, des préoccupations évidemment légitimes. Là n'est pas la question.

[47] Le problème vient du fait que ces intéressés ont l'habitude de justifier leur intérêt en se référant un peu trop facilement aux concepts généraux de développement durable et d'environnement.

[48] Pour analyser l'intérêt de S.É., il est utile de revenir à la notion de développement durable. Le législateur québécois a repris la définition courante de cette expression dans la Loi sur le développement durable :

« 2. Dans le cadre des mesures proposées, le «développement durable» s'entend d'un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Le développement durable s'appuie sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement. » [nous soulignons]

[49] Disons, au départ, que tous les investissements reliés à la croissance de la demande d'électricité sur le réseau de transport ou de distribution d'électricité ou à la pérennité de ces réseaux s'inscrivent inévitablement dans cette perspective de répondre aux besoins présents (c'est le cas des investissements en croissance de la demande), non seulement sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs, mais dans le but précis de leur permettre, à l'avenir (c'est le cas des investissements en pérennité du réseau), de satisfaire aux besoins des clients du service de transport d'électricité et des consommateurs d'électricité.

[50] Ainsi, l'intérêt de S.É. en matière de développement durable pourrait découler du fait que le Projet compromet ces objectifs. Si tel était le cas, il ne suffirait pas, comme le fait cet intéressé dans ses observations écrites, de faire une analyse critique de l'ingénierie du Projet, de proposer des alternatives au Projet ou de donner son accord avec tel ou tel aspect du Projet.

[51] Cet intéressé doit préciser la nature de son intérêt. Cela s'impose d'autant plus lorsque ce qui l'intéresse est un concept large comme celui de « développement durable ». En d'autres mots, cet intéressé doit mettre le doigt sur un enjeu particulier du Projet qui relève du développement durable.

[52] Le procureur de l'intéressé S.É. a ciblé ses préoccupations en matière de développement durable en formulant les questions suivantes :

- *Le Projet assure-t-il la fiabilité et la sécurité du réseau régional Chaudière-Beauceville, et particulièrement du centre de charge important et à vocation régionale que constitue Sainte-Marie?*
- *Le Projet permet-il d'éviter, si possible, la construction de nouveaux corridors de lignes ou l'élargissement de corridors existants?*
- *Le Projet permet-il de minimiser les pertes?*
- *Le Projet permet-il d'intégrer adéquatement l'énergie des parcs éoliens de la région et qui seront raccordés aux équipements visés par le présent Projet?*

[53] Notons d'abord que les questions ci-dessus n'ont pas de rapport concret avec la pollution atmosphérique. L'AQLPA n'a donc pas d'intérêt dans ce dossier.

[54] Quant à l'intérêt de S.É., bien que les questions citées plus haut puissent paraître reliées au vaste concept de développement durable, cet intéressé n'a pas identifié de problématique particulière au niveau (i) de la fiabilité du réseau, (ii) du corridor dans lequel la ligne biterne en question sera implantée, (iii) des pertes ou (iv) de la desserte future des parcs éoliens.

[55] Toute activité humaine peut être analysée sous l'angle du développement durable, c'est-à-dire sous l'angle de ses effets socio-économiques et environnementaux. Une demande d'autorisation d'un projet sous l'article 73 de la Loi ne doit toutefois pas devenir le forum de discussions académiques mais doit plutôt être l'occasion d'entendre ceux qui sont concrètement concernés ou affectés d'une façon ou d'une autre par le Projet sous étude.

[56] Dans ces circonstances, la Régie ne tient pas compte des observations écrites de l'AQLPA et de S.É. »

Ces décisions de la Régie sont pleinement applicables dans le présent dossier.

Le Transporteur soutient respectueusement que la demande de reconnaissance du statut de témoin expert de M. Deslauriers et le rapport préparé par ce dernier devraient être rejetés pour les motifs ci-haut décrits.

Rejet de la demande de frais annoncée de SÉ-AQLPA

Dans sa lettre du 17 septembre 2014, le procureur de SÉ-AQLPA mentionne:

« Justification de la rémunération demandée pour les témoins-experts

La rémunération, dont le remboursement sera demandé dans notre demande de frais, sera conforme aux barèmes Guide de paiement des frais des intervenants de la Régie. »

Le dossier du Transporteur consiste en un projet d'investissement selon l'article 73 de la Loi. Pour l'étude de ce dossier, la Régie a déterminé le mode procédural approprié, à savoir un traitement sur dossier assorti de la possibilité pour un intéressé de produire des observations écrites.

La Régie s'est déjà exprimée quant à la recevabilité de demandes de frais dans les dossiers où il n'y a pas d'audience publique et que seule des observations de personnes intéressées sont sollicitées. Sommairement, un intéressé qui soumet des observations à la Régie ne devrait pas s'attendre à être rémunéré ou remboursé pour ses frais.

Décision D-2010-132, pages 15 et 16 (nos soulignés)

« [47] Les remarques qui suivent s'inscrivent dans le contexte de ce que soulignait récemment la Régie sur l'importance d'appliquer plus rigoureusement le Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie (le Règlement sur la procédure) pour, entre autres, améliorer l'efficacité du processus réglementaire et en diminuer les coûts.

[48] Quand la Régie décide, comme dans le présent cas, de traiter la demande sur dossier et de ne pas solliciter la participation d'intervenants mais de permettre néanmoins aux personnes intéressées de soumettre des observations écrites, il faut comprendre que la Régie considère qu'il n'y a pas, à première vue, et sujet à se faire convaincre du contraire, d'enjeux nécessitant un processus d'examen plus formel en audience publique. La Régie pourrait procéder et autoriser un projet sans aucune consultation, mais juge néanmoins utile de donner l'occasion aux personnes intéressées de lui soumettre des observations.

[49] L'intéressé qui soumet des observations écrites, même s'il rencontre les dispositions de l'article 10 du Règlement sur la procédure pour justifier son intérêt, ne devrait cependant pas s'attendre à être rémunéré pour ce faire. L'article 35 du Règlement sur la procédure spécifie que le « participant » peut réclamer des frais. Au sens du Règlement sur la procédure, le « participant » inclut « le demandeur et l'intervenant » et non celui qui soumet des observations écrites. Là encore, la Régie a discrétion et peut toujours juger approprié de payer des frais à des intéressés mais cela ne doit pas être la règle, sinon le Règlement sur la procédure « parle pour ne rien dire ».

[50] Pour revenir au présent dossier, et cela dit avec respect, dans le contexte où l'efficacité du processus de régulation devrait être un objectif commun, il faut s'interroger sur la nécessité, comme le fait S.É./AQLPA dans le présent cas, de soumettre une analyse d'une dizaine de pages pour dire qu'il est d'accord avec le Projet du point de vue environnemental. [...]

[55] L'avis sur internet vise donc à permettre aux intéressés (i) de déposer, en principe gracieusement, des observations écrites comme mentionné plus haut et (ii) à permettre à un intéressé, qui voudrait intervenir plus formellement sur un enjeu important, de demander à la Régie, motifs à l'appui, de changer le mode procédural de traitement d'une demande de façon à pouvoir soumettre une preuve. Dans certains cas, la Régie va de son propre chef décider que la demande doit faire l'objet d'un processus plus formel et solliciter des interventions des intéressés.

[56] Une chose est certaine, l'avis sur internet permettant des observations écrites ne doit pas devenir une invitation à procéder à toutes sortes d'analyses dont on voudrait imputer les coûts à l'ensemble des consommateurs d'électricité. »

Décision D-2011-022, page 12 (nos soulignés)

« [32] La Régie rappelait également qu'un avis sur internet vise à permettre aux intéressés (i) de déposer, en principe gracieusement, des observations écrites et (ii) à

permettre à un intéressé qui voudrait intervenir plus formellement sur un enjeu important, de demander, motifs à l'appui, que soit changé le mode procédural de traitement d'une demande afin de permettre le dépôt d'une preuve. L'avis sur internet invitant les personnes intéressées à soumettre des observations écrites n'est donc pas une invitation à procéder à des analyses dont on voudrait indûment imputer les coûts à l'ensemble des consommateurs d'électricité. »

La Régie a donc clairement indiqué dans le passé qu'elle ne s'attende pas à ce que les intéressés déposent des demandes de frais dans le cas où des observations sont sollicitées. Le Transporteur estime que ceci s'applique au présent dossier, que toute demande de frais devrait être rejetée et qu'il devrait être indiqué à l'observateur par décision finale ou autrement qu'une demande de frais ne sera pas reçue par la Régie dans ce dossier.

Réplique au rapport de Jean-Claude Deslauriers (17 septembre 2014)

Subsidiairement, sans admission et malgré ce qui précède, aux seules fins de la présente réplique afin que la Régie dispose du plus d'informations possibles pour son délibéré, le Transporteur réplique ci-après aux éléments contenus dans le rapport de M. Deslauriers déposé par SÉ-AQLPA.

Le rapport de M. Deslauriers est scindé en diverses rubriques qui sont reprises ci-après par le Transporteur pour fins de commodité seulement.

« 2.2 LE PROJET EST-IL JUSTIFIÉ PAR L'ANNONCE DE 2011 À L'EFFET QUE LA FERMETURE DE LA CENTRALE DE TRACY DEVIENDRAIT DORÉNAVANT DÉFINITIVE ? »

À la page 8 du document, l'auteur fait référence à des données historiques sur la production de la centrale de Tracy (voir Tableau 1, page 8) et affirme :

« Or, l'on sait que, pendant de nombreuses années au moins depuis 1989, la Centrale de Tracy était, dans les faits, maintenue hors service durant de longues périodes, y compris durant les périodes de pointe, de sorte qu'elle ne pouvait, durant celles-ci, fournir de la puissance réactive, soutenir la tension ni aider à l'accroissement des capacités de transit »

Le Transporteur souhaite mettre deux éléments en lumière par rapport à cette affirmation. Tout d'abord, en observant le tableau 1 cité par l'auteur, on constate que la centrale de Tracy fournissait de l'énergie pendant un certain nombre de pointes hivernales. Le Transporteur a spécifié dans sa preuve que la centrale contribuait particulièrement lorsque le réseau était dégradé ou lors de pointes de charge élevées. Le tableau 1 présenté par l'auteur ne dément en rien cette affirmation.

Par ailleurs, le Transporteur tient à préciser que cette information sur les données d'exploitation passées n'est pas pertinente pour évaluer la manière dont le réseau est planifié. Comme le Transporteur l'a déjà exprimé dans les réponses à la demande de

renseignements no 2 de la Régie à la question R2.1 (HQT-02, Document 2, pages 4 et 5), d'un point de vue planification du réseau du Transporteur, la centrale de Tracy était systématiquement considérée pour évaluer la robustesse du réseau en conditions dégradées. En effet, à l'époque la centrale faisait partie du plan d'approvisionnement du Distributeur. Il était donc légitime que le Transporteur la prenne en compte pour évaluer la robustesse de son réseau. Suite à l'arrêt définitif de la centrale en 2011, l'étude de planification menée par le Transporteur démontrait qu'à court et long termes, le réseau ne respectait plus les critères de conception puisqu'il n'était plus possible de recourir à cette centrale. Il s'agit donc bien d'un fait nouveau en 2011 qui a contraint le Transporteur à prendre la décision d'installer un second compensateur statique au poste du Bout-de-l'Île.

Toujours à la page 8 du document, l'auteur affirme que :

« De plus, même durant les périodes où la centrale demeurait en service, il ne semble pas qu'elle ait pu contribuer de façon significative comme soutien de tension ou comme support à la stabilité dynamique du réseau. »

Cette allégation se fonde encore une fois sur des statistiques que le Transporteur aurait à fournir. Le Transporteur réitère que ce type d'information sur les données d'exploitation passées n'est pas pertinent pour évaluer la manière dont le réseau est planifié.

Dans le même paragraphe, l'auteur cherche à appuyer son raisonnement sur la fourniture d'écoulements de puissance afin « d'identifier le rôle réel que jouait Tracy avant l'annonce de 2011 sur le réseau ». Encore une fois des références à des écoulements de puissance passés n'est pas pertinent pour évaluer la manière dont le réseau est planifié. Par ailleurs et d'un point de vue méthodologique, le Transporteur a précisé dans sa preuve que la centrale contribuait lors d'événements. Or, les écoulements de puissance ne valident pas le comportement dynamique du réseau de transport, ils donnent plutôt une image statique et ponctuelle du réseau. L'intérêt de ce genre d'informations est donc très limité dans le cadre de cette démonstration.

Par la suite, à la page 9, paragraphe 3, l'auteur développe un argumentaire en usant d'un calcul sur la limite Sud du réseau :

*« En analysant avec soin les écoulements de puissance qui sont fondés sur le réseau de base prévu de 2006 (tel que prévu dans les documents du dossier R-3470-2001 mentionnés plus haut), on constate également que le cas qui met le plus de stress sur la limite Sud (invocée par HQT dans sa justification du présent Projet au dossier R-3890-2014) est l'intégration de 1000 MW à Levis et que celui qui met le moins de stress sur la limite Sud est l'intégration de 1000 MW au poste Chénier (près de Oka). On y voit aussi très bien l'effet de gagner ou de perdre une centrale de production à différents points du réseau, **mais dans tous ces cas la centrale Tracy est déjà inopérante.** »*

Le Tableau 2 à la page 10 résume les calculs de l'auteur.

Le Transporteur n'est pas en mesure de saisir la portée des conclusions. Avec égards, ce paragraphe est confus et n'est pas pertinent à l'étude que doit faire la Régie de la demande du Transporteur.

La conclusion de cette sous-section (page 11, second paragraphe) se lit ainsi :

« Nous en concluons que la centrale de Tracy ne jouait pas un rôle actif dans la gestion des MVAR et ne contribuait donc pas à la stabilité du réseau lorsque la centrale n'était pas en production et, selon notre compréhension la centrale n'est plus en production régulière au moins depuis 1989, et notamment n'était pas en production durant plusieurs périodes de pointe. »

Encore une fois, le Transporteur constate que l'auteur tente de faire un lien entre des données historiques et la planification du réseau.

À la sous-section suivante, page 11, l'auteur indique que le Transporteur fait « erreur » en comparant le Projet avec l'installation de trois compensateurs synchrones à la centrale Cadillac.

Le parallèle offert par le Transporteur entre l'arrêt de la centrale de Cadillac et l'arrêt de la centrale de Tracy se limite aux explications évoquées dans la preuve aux lignes 10 à 14 (HQT-1, Document 1, page 7), à savoir que la Régie a reconnu qu'il était de la responsabilité du Transporteur de solutionner les enjeux liés au réglage de tension qui sont causés par la fermeture de la centrale de Cadillac. De même, le Transporteur prend les mesures requises pour remédier aux conséquences de l'arrêt de la centrale de Tracy sur la planification du réseau.

À la page 12, l'auteur indique :

« De plus, lorsque la Régie a étudié le dossier R-3742-2010 du raccordement des 2000 MW d'éoliens, l'indisponibilité de facto de Tracy était déjà connue depuis longtemps. »

Encore une fois, l'auteur cherche à faire un lien entre des données historiques et la planification du réseau.

La conclusion de l'auteur à la fin de section 2.3, page 13, indique :

« Par conséquent, nous sommes d'opinion que l'annonce de 2011 que la mise hors service de la Centrale de Tracy d'Hydro-Québec Production deviendrait dorénavant définitive ne peut pas constituer la justification du second compensateur statique installé en mai 2014 au poste Bout-de-l'île. »

La démonstration de l'auteur tient principalement sur une analyse de données d'exploitation passées ou encore d'analyses incomplètes d'écoulement de puissance pour lesquels la centrale de Tracy n'était pas mise à contribution.

Le Transporteur réitère que de l'information sur les données d'exploitation passées n'est pas pertinente pour évaluer la manière dont le réseau est planifié et que la contribution

de la centrale de Tracy dans les études de planification était évaluée lors d'évènements et dans des conditions de réseau dégradées ou de pointe exceptionnelle.

Le Transporteur considère donc l'analyse menée par l'auteur comme étant non pertinente et ne démontre en rien que l'arrêt de la centrale de Tracy n'est pas le justificatif à l'ajout d'un compensateur statique au poste du Bout-de-l'Île,

« 2.3 LA RÉELLE JUSTIFICATION DU PROJET »

Cette section est sans fondement puisque les éléments évoqués en section 2.2 sont erronés. Concernant les trois éléments évoqués par M. Deslauriers, le Transporteur souhaite faire valoir les points suivants :

Premier élément soulevé par M. Deslauriers :

« L'accroissement du transit effectif, qui résulte du début de la mise en service des parcs éoliens du bloc de 2000 MW et de la mise en service à venir de La Romaine, en plus de l'accroissement du transit atteignant le poste Bout de l'Île et qui résultera de l'éventuelle ligne Chamouchouane. (La ligne Chamouchouane, par l'accroissement du transit qu'elle amènera, générera en effet par elle-même un besoin accru de gestion de la tension au poste Bout-de-l'Île) »

Au contraire, les études de la ligne entre le poste de la Chamouchouane et la boucle métropolitaine ont démontrées qu'à elle seule, la ligne résolvait la problématique pour laquelle elle était mise à l'étude. Aucun besoin d'ajout de compensateur statique n'a été identifié.

Deuxième élément soulevé par M. Deslauriers :

« L'addition de bancs de compensation série (qui est proposé comme la solution 1 alternative au dossier actuel 3890-2014) mais qui constitue déjà aussi une solution faisant partie de celle autorisée par la Régie pour l'intégration de l'appel d'offre éolien de 2000 MW. »

Le Transporteur ne comprend pas à quelles plateformes de compensation série M. Deslauriers fait référence puisqu'aucune des plateformes identifiées aux dossiers d'intégration du complexe de la Romaine ou des parcs éoliens de l'appel d'offres A/O 2005-03 n'a été mise en service.

Troisième élément soulevé par M. Deslauriers :

« La fermeture de la Centrale de Gentilly en décembre 2012. On constate en effet des écoulements de puissance cités plus haut (du dossier R-3470-2001), que la centrale de Gentilly produit 627 MW et plus de 130 MVAR, ce qui est considérable; elle contribuait donc, elle, réellement au soutien de la tension jusqu'à la cessation de ses activités en décembre 2012. »

L'arrêt de la centrale de Gentilly 2 entraîne des conséquences auxquelles le Transporteur devra remédier et les solutions qu'il proposera sont en cours de finalisation.

De nouveau, l'élément déclencheur du projet est bien l'arrêt de la centrale de Tracy et non les éléments cités ci-dessus.

« 3 - LA COMPARAISON AVEC LE SCÉNARIO ALTERNATIF »

Dans cette section l'auteur indique :

*« En effet, la dernière phrase de l'explication ci-dessus du Transporteur prête à confusion. Il est certes exact d'affirmer que l'ajout de compensation sur une ligne réduit l'impédance et permet de transiter plus d'énergie par ce chemin qui devient plus facile. Mais cela ne réduit pas la chute de tension puisqu'il y a accroissement de transit. Le résultat est qu'on obtient plus de transit avec la même chute de tension. C'est lorsqu'on provoque un accroissement de transit sans changer l'impédance que l'on obtient une plus grande chute de tension et qu'il faut alors compenser par un soutien de tension. »
(nous soulignons)*

Le Transporteur note une coquille dans le paragraphe de l'auteur puisque celui-ci fait référence au « transit d'énergie ». Dans le contexte de la démonstration celui-ci voulait sans doute parler de « transit de puissance ».

La chute de tension entre les deux extrémités d'une ligne dépend certes du transit de puissance active et réactive qui la traverse et également de ses caractéristiques électriques. C'est la combinaison et l'interaction de tous ces éléments dans un réseau intégré qui permet de juger d'un éventuel gain sur le comportement de celui-ci.

Le Transporteur ne peut laisser l'auteur sous-entendre que le scénario proposé ne rencontre pas les objectifs du Projet. Une preuve déposée à la Régie doit par essence démontrer par un exercice d'analyse technico-économique la rentabilité d'un scénario par rapport à un autre. La prémisse essentielle est que les scénarios sont techniquement valides et qu'ils offrent des services comparables.

3. Conclusions

Le Transporteur réitère que sa Demande est bien fondée ainsi qu'appuyée par une preuve probante et qu'elle est accompagnée de toute l'information requise aux délibérations de la Régie et ce, en conformité avec le cadre réglementaire en place.

Le Transporteur demande donc à la Régie d'accueillir sa Demande selon ses conclusions

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

(s) Jean-Olivier Tremblay pour Yves Fréchette

Yves Fréchette
/jg

c.c. Me Dominique Neuman (SÉ-AQLPA)