Par dépôt électronique, courriel et poste

Yves Fréchette
Avocat
Hydro-Québec
Vice-présidence – Affaires juridiques

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

Le 7 août 2018

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

OBJET : Demande du Transporteur relative à la construction d'une ligne à 735 kV entre les postes Micoua et du Saguenay
Votre dossier : R-4052-2018
Notre dossier : R055390 YF

Chère consœur,

Hydro-Québec, dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a reçu les demandes d'intervention des intéressés suivants, le 31 juillet 2018 :

- L'Association des hôteliers du Québec et l'Association des restaurateurs du Québec (« AHQ-ARQ ») ;
- L'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et le Conseil de l'industrie forestière du Québec (« AQCIE-CIFQ ») ;
- La Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (« FCEI ») ;
- MRC de Manicouagan (« MRCM ») ;
- Nalcor Energy Marketing Corporation (« NEMC ») ;
- Stratégies Énergétiques et l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (« SÉ-AQLPA »).

Le Transporteur a également reçu une demande d'intervention amendée de la FCEI, le 7 août 2018.

Le Transporteur commente ci-après ces demandes d'intervention.

1. Contexte

Le 4 juillet 2018, le Transporteur a produit auprès de la Régie de l'énergie (la « Régie ») la *Demande du Transporteur relative à la construction d'une ligne à 735 kV entre les postes Micoua et du Saguenay* (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*.

Le 18 juillet 2018, la Régie a publié sur son site Internet un *Avis aux personnes intéressées* (« Avis ») afin de solliciter la participation éventuelle d'intervenants au présent dossier.

Le 25 juillet 2018 le Transporteur a transmis copie de cet avis par courriel et par la poste aux municipalités concernées, ainsi qu'aux communautés autochtones.

Par son Avis, la Régie a également décidé du mode procédural pour le déroulement de ce dossier, à savoir que la Régie « *[...] traitera cette demande par voie de consultation* ».

Le mode procédural mis en place pour ce dossier est conforme à la Loi. Selon l'article 12 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*, la Régie dispose de toute la latitude requise afin de déterminer le mode procédural approprié à l'examen de la Demande. La Régie est maîtresse de la procédure d'examen de la Demande qui lui est présentée et elle a valablement exercé sa juridiction dans le présent dossier.

Le Transporteur souligne que le mode procédural privilégié pour ce dossier est cohérent et en continuité avec les nombreuses demandes d'autorisation d'investissement qui ont été présentées antérieurement par le Transporteur à la Régie, et ce également pour la plupart des dossiers majeurs[1].

La tenue d'une audience orale dans ce dossier n'est pas exigée par la Loi et la tenue d'un processus d'étude de la demande par voie de consultation respecte toutes les prescriptions et garanties procédurales afin que la Régie puisse rendre une décision conforme selon l'article 18 de la Loi.

Le Transporteur ne doute pas que la Régie mettra en place un processus et un calendrier de déroulement équitable de la procédure qui permettra à toutes les parties prenantes de poser des demandes de renseignements au Transporteur ainsi que de faire les représentations et les plaidoiries qui leur semblent appropriées.

---

[1] À titre d'exemple, parmi les 12 demandes de plus de 250 M$ autorisées par la Régie, 11 ont été traitées sur dossier, dont les projets suivants :

- R-3696-2009, Demande du Transporteur afin d'obtenir une autorisation pour acquérir et construire des immeubles et des actifs requis pour le projet de mise à niveau du réseau de transport principal (259,8 M$) ;
- R-3760-2011, Projet pour l'ouverture du réseau de transport à 315 kV sur le corridor Québec-Montréal (309,2 M$) ;
- R-3757-2011, Demande du Transporteur relative au projet de raccordement des centrales du complexe de la Romaine au réseau de transport (1 830,2 M$) ;
- R-3915-2014, Demande du Transporteur et du Distributeur relative au poste Judith-Jasmin (260,4 M$) ;
- R-3956-2015, Demande du Transporteur relative à la construction d'une ligne à 320 kV et à l'installation d'équipements au poste des Cantons (617,6 M$) ;
- R-3968-2016, Demande relative au remplacement des disjoncteurs de modèle PK (571,3 M$).

Le Transporteur demande à la Régie de rendre une décision en janvier 2019 afin que le Projet puisse se réaliser selon les délais prévus au calendrier de réalisation décrit à la preuve[2].

Le délai de traitement suggéré par le Transporteur dans ce dossier respecte les paramètres établis par le *Guide de dépôt pour Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité* (section 2.1.1). Plus spécifiquement, un délai entre trois et six mois avant la date requise pour une décision, est prévu pour une demande d'autorisation de projet d'investissement comme en l'espèce. De plus, le délai de traitement suggéré par le Transporteur correspond au délai moyen (d'environ cinq mois) des demandes d'autorisation d'investissement antérieures de 250 M$ et plus, traitées par écrit.

Afin de baliser les demandes d'intervention reçues par la Régie, il est utile de rappeler le cadre de l'étude de la Demande présentée pour autorisation par le Transporteur.

2. Cadre réglementaire de la Demande

Le Transporteur demande, selon l'article 73 de la Loi et le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*, l'autorisation de la Régie afin de construire une ligne à 735 kV entre les postes Micoua et du Saguenay et de réaliser des travaux connexes (le « Projet »).

Cette Demande est complète et en adéquation avec le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*, le tout tel qu'il appert notamment du Tableau 1 de la pièce HQT-1, Document 1.

Au fil des ans et des dossiers présentés par le Transporteur pour autorisation, de nombreuses décisions ont contribué à incarner la juridiction de la Régie, à préciser le cadre de l'étude d'une demande ainsi que le fardeau de preuve attendu du Transporteur.

La Régie a déjà déterminé qu'une demande d'autorisation introduite en vertu de l'article 73 de la Loi et du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* constitue un exercice d'analyse technico-économique en adéquation avec le cadre réglementaire, qui doit porter sur la justification du projet en regard de ses objectifs et de l'impact du projet sur les tarifs et la fiabilité du réseau de transport d'électricité, conformément aux exigences prescrites par le cadre réglementaire. À ce sujet, la Régie s'est exprimée dans plusieurs décisions relatives à des demandes d'autorisation de projets d'investissement[3].

L'analyse de la Demande du Transporteur doit se faire en respectant le cadre réglementaire et les décisions antérieures de la Régie qui délimitent le cadre de l'étude de la Demande présentée pour autorisation par le Transporteur. Il en est de même pour les demandes d'intervention présentées par les intéressés, tel qu'il est ci-après décrit.

---

[2] HQT-1, Document 1, page 19.

[3] Décision D-2004-175, page 14, décision D-2007-20, page 4, décision D-2009-068, page 7, décision D-2010-036, page 8, par 26, D-2014-118, page 8, par. 30, D-2016-043, page 13, par 52 à 55.

3. Demandes d'intervention des intéressés

Le *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie* prévoit, à son article 15, que tout intéressé peut demander d'intervenir au processus en cours. Selon l'Avis de la Régie, toute demande d'intervention doit se faire selon les exigences du règlement précité.

L'examen par la Régie des demandes d'intervention des intéressés doit se faire en considérant le cadre réglementaire précité et applicable à la Demande du Transporteur :

> *« La Régie rappelle également aux intervenants qu'ils doivent limiter leur intervention aux enjeux prévus à l'article 73 de la Loi. [...] »* (Décision D-2010-024, page 6).

Le Transporteur s'en remet à la Régie quant à la détermination de l'intérêt ainsi que de la suffisance des motifs allégués par les intéressés afin d'intervenir au présent dossier avec les commentaires suivants.

Pour les motifs précités ainsi que ceux qui sont décrits aux rubriques qui suivent, le Transporteur soutient, avec égards, que certains intéressés prévoient aborder des sujets qui débordent du cadre réglementaire applicable au présent dossier.

AHQ-ARQ

<u>Dans sa demande d'intervention concernant la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service » (par. 14), l'intéressé allègue ce qui suit</u> :

> *14. Le Transporteur indique que le Projet s'inscrit dans la catégorie d'investissement « maintien et amélioration de la qualité du service » alors qu'il vise à maintenir la « fiabilité du réseau de transport ». Toutefois, l'AHQ-ARQ comprend que le Projet vise à répondre à une augmentation de la demande d'électricité dans le sud de la province.*

En réponse, le Transporteur soutient que le Projet est rendu nécessaire afin de maintenir la fiabilité du réseau de transport à la suite de la fermeture des centrales de Tracy, de La Citière et de Gentilly-2 combinée à une baisse importante de la prévision de la demande d'électricité sur la Côte-Nord. Contrairement à ce qu'allègue l'intéressé, la demande d'électricité dans le sud de la province n'a pas d'impact sur la quantité d'électricité transportée par les lignes à 735 kV du corridor Manic-Québec. Celle-ci dépend de la quantité de production et de la quantité de consommation qui sont raccordées aux postes à 735 kV situés au nord-est du corridor, soit en amont de celui-ci. Par conséquent, l'examen proposé par l'intéressé n'est pas fondé et doit être écarté.

Dans sa demande d'intervention, l'intéressé s'interroge sur l'insuffisance alléguée de la démonstration du besoin (par. 17 à 22).

En réponse, le Transporteur réitère que le Projet découle de la fermeture des centrales de Tracy, de La Citière et de Gentilly-2 combinée à la baisse importante de la prévision de la demande d'électricité sur la Côte-Nord. Ceci accentue la sévérité de certains événements sur les lignes du corridor Manic-Québec entraînant une dégradation de la fiabilité du réseau de transport, rendant nécessaire le Projet.

De plus, le Transporteur a présenté, dans sa Demande, l'évolution des prévisions de la demande d'électricité du Distributeur depuis 2010, incluant la plus récente disponible au moment de la préparation de celle-ci[4]. Le Transporteur n'avait pas d'indication qu'une augmentation significative de la demande d'électricité sur la Côte-Nord soit prévue.

Par ailleurs, le Transporteur n'a pas eu de demande de fermeture permanente de la centrale TCE. Cette fermeture étant temporaire, le Transporteur doit continuer de considérer celle-ci en service dans ses études de planification du réseau afin de s'assurer que l'utilisation de celle-ci demeure possible. La remise en service de la centrale TCE n'aura donc aucun effet sur les besoins du Projet. Par conséquent, l'examen de ce sujet n'est pas pertinent.

Dans sa demande d'intervention, l'intéressé s'exprime sur le choix de la solution retenue (par. 23 à 28).

En réponse, le Transporteur rappelle que la solution 1 présente les coûts globaux actualisés les plus faibles. Ceci fait de la solution 1 l'optimal technico-économique et donc la solution retenue par le Transporteur.

Quant aux pertes de transport considérées dans les solutions envisagées, le Transporteur rappelle que la méthode utilisée pour effectuer l'estimation d'écart de pertes entre les différentes solutions est la même pour tous les projets d'investissement. Dans sa comparaison, l'intéressé prétend à tort que les pertes différentielles du projet à 735 kV de la Chamouchouane - Bout-de-l'Île connaissent une surestimation. Il compare erronément la valeur de 524 GWh indiquée au dossier R-3887-2014, soit les pertes différentielles entre la solution de compensation série et la solution de ligne à 735 kV de la Chamouchouane – Bout-de-l'île, à la valeur de 448 GWh d'économie de pertes anticipée par la mise en service de la nouvelle ligne.

De plus, l'estimation de l'ordre de 175 GWh a été effectuée par l'intéressé à partir d'un taux en point de pourcentage tiré d'une étude utilisant des conditions de réseau de 2016. Ceci ne constitue pas un « chiffre réel », tel qu'il le mentionne, entre autres parce que la ligne Chamouchouane – Bout-de-l'Île n'était pas en service en 2016. Le Transporteur rappelle que l'estimation des pertes différentielles pour les projets d'investissement s'effectue en comparant entre eux divers scénarios dans des conditions de planification futures contrairement à l'étude citée par l'intéressé qui est basée sur des conditions d'exploitation passées. L'estimation de l'intéressé n'est donc

[4] HQT-1, Document 1, page 7, indiquant une réduction de la prévision de la demande l'ordre de 1 000 MW.

pas comparable à la valeur estimée dans le cadre du dossier R-3887-2014 et ne permet pas de conclure que les estimations de pertes du dossier R-3887-2014 sont erronées, ni que la réduction des pertes dues à l'ajout de la ligne sera à ce niveau dans le futur. Le Transporteur a d'ailleurs démontré[5] qu'il est difficile de quantifier les pertes prises individuellement puisqu'il existe une forte interdépendance entre les différents facteurs qui influencent les pertes. Le Transporteur considère donc que la réalisation d'une analyse de sensibilité sur la quantité des pertes électriques différentielles entre ses différentes solutions allant jusqu'à une réduction de 50 % est inappropriée. Une réduction des pertes différentielles de cet ordre lui apparaît arbitraire et exagérée.

Quant aux hypothèses de l'analyse économique, les taux d'inflation spécifiques aux équipements visés correspondent à ceux applicables au moment de la finalisation de l'avant-projet en décembre 2017. De plus, comme présentés dans les tableaux de l'analyse économique (annexe 5) de la pièce HQT-1, Document 1, les coûts évités d'électricité en puissance et en énergie correspondent aux plus récents coûts évités du Distributeur disponibles au moment de la préparation du dossier[6]. Le Transporteur a aussi mentionné dans sa preuve que l'analyse économique a été mise à jour afin de considérer les paramètres économiques et financiers de 2018. Ceux-ci sont exposés à la section 5.4 de la pièce HQT-1, Document 1.

Le Transporteur soumet que les interrogations de l'intéressé ne sont pas fondées et doivent être écartées.

<u>Dans sa demande d'intervention, l'intéressé s'exprime sur la nécessité d'une mise en service en 2022 (par. 17, 29 et 30).</u>

En réponse, le Transporteur a démontré dans sa Demande que le besoin du Projet a été confirmé par les prévisions de 2015 et 2016 et qu'afin de respecter les critères de conception du réseau et donc d'obtenir le niveau de fiabilité défini par ceux-ci, la mise en service du Projet aurait dû être effectuée dès 2018. Toutefois, les délais requis pour un projet de cette ampleur ne permettent qu'une mise en service au plus tôt en 2022. Le Transporteur a mentionné que temporairement, et ce jusqu'à la mise en service du Projet, il fera appel à des automatismes et limitera le transit pour opérer le réseau dans des conditions permettant d'assurer un niveau de fiabilité acceptable.

Par ailleurs, bien que le Transporteur fasse appel temporairement à des automatismes ou des limitations de transit pour garantir la stabilité de son réseau en attendant la mise en service du Projet, cette situation n'offre pas le niveau de fiabilité qu'offre le respect des critères de conception du réseau résultant de la réalisation du Projet. La durée d'application de mesures temporaires se doit donc d'être réduite au minimum eu égard au respect des critères de fiabilité.

Ainsi, afin d'arriver à une mise en service en 2022, il est nécessaire de démarrer les activités du Projet au début de 2019.

---

[5] R-4058-2018, HQT-9, Document 1, Annexe 1.

[6] D-2012-152, par. 64 et D-2012-160, par. 42 et 43.

Le Transporteur demande à la Régie, si cette dernière accueille la demande d'intervention, de baliser de façon précise cette intervention afin que le cadre d'analyse de la Demande du Transporteur soit respecté.

AQCIE-CIFQ

Dans sa demande d'intervention, l'intéressé questionne la solution 1 (retenue) et la solution 3 (par. 14A).

En réponse, le Transporteur réitère ses commentaires à AHQ-ARQ.

Dans sa demande d'intervention, l'intéressé s'interroge sur la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service » (par. 14B).

En réponse à son allégation selon laquelle la solution 1 est motivée par l'éventualité de l'intégration de nouvelles productions, le Transporteur souligne que la solution 1 s'avère être la solution optimale au plan technico-économique eu égard au besoin à satisfaire, soit maintenir la fiabilité du réseau de transport, comparativement aux autres solutions étudiées. C'est à ce titre que le Transporteur la retient.

Quant à sa suggestion d'attendre la décision concernant le dossier R-3888-2014 – Phase 2 avant de conclure que les investissements relatifs à la présente demande d'autorisation doivent être entièrement intégrés à la base de tarification, le Transporteur rappelle qu'afin de respecter les critères de conception du réseau et donc d'obtenir le niveau de fiabilité défini par ceux-ci, la mise en service du Projet aurait dû être réalisée dès 2018. Toutefois, les délais requis pour un projet de cette ampleur ne permettent qu'une mise en service au plus tôt en 2022. Afin d'arriver à une mise en service en 2022, il est ainsi nécessaire de démarrer les activités du Projet au début de 2019.

Au surplus, la Régie doit examiner la Demande du Transporteur en fonction de la Loi, du cadre réglementaire et des principes réglementaires actuellement en vigueur. La Régie ne peut refuser, ou différer, l'examen de la Demande en raison de modifications éventuelles, d'autant plus que la Régie ne peut présumer de la teneur que pourraient avoir les éventuelles modifications, si celles-ci se matérialisent. La suggestion de l'intéressé, d'attendre la décision concernant le dossier R-3888-2014 – Phase 2, devrait donc être écartée par la Régie.

Dans sa demande d'intervention, l'intéressé questionne les prévisions du Distributeur (par. 14C).

En réponse, le Transporteur rappelle que la réalisation du Projet est nécessaire afin de maintenir la fiabilité du réseau et de respecter les critères de conception du réseau. L'intéressé ne peut prétendre qu'il est hasardeux de mettre de l'avant un projet qui vise à maintenir la stabilité du réseau de transport dans le respect des critères de conception afin de maintenir la qualité d'alimentation de l'ensemble de la clientèle.

Par ailleurs, l'intéressé note que la problématique maintenant mise de l'avant n'avait fait l'objet d'aucune mention du Transporteur lors de la demande d'autorisation de la ligne

Chamouchouane – Bout-de-l'Île en 2014. Le Transporteur répond que lors de la demande d'autorisation de la ligne Chamouchouane – Bout-de-l'Île en 2014, le Transporteur en était à réaliser les études requises pour déterminer les impacts sur son réseau découlant de la diminution de la prévision de demande sur la Côte-Nord constatée avec la prévision du Distributeur de 2013. Le besoin du présent Projet a été confirmé par les prévisions de 2015 et 2016.

Le Transporteur demande à la Régie, si cette dernière accueille la demande d'intervention, de baliser de façon précise cette intervention afin que le cadre d'analyse de la Demande du Transporteur soit respecté.

FCEI

Dans sa demande d'intervention, l'intéressé entend aborder la procédure de traitement de cette demande par voie de consultation, la caractérisation d'un enjeu nécessitant un investissement aux fins de maintenir la qualité d'alimentation du réseau de transport, la pertinence de la décroissance de la demande sur l'analyse du problème ainsi que l'existence de solutions alternatives pour limiter le transit.

En réponse le Transporteur réitère les commentaires qu'il a formulés pour les autres intéressés.

De plus, en ce qui a trait à la justification du besoin et des enjeux soulevés eu regard à la pertinence du projet, le Transporteur précise que le réseau est conçu sans congestion et ce, de manière à assurer que toute la production disponible puisse servir à l'alimentation de la demande. Le Transporteur ne peut donc souscrire à l'idée de maintenir permanentes des limitations de transit. Toute solution autre amenant à limiter le transit n'est pas acceptable d'un point de vue des critères de conception du réseau. Ainsi, le Transporteur est d'avis que la pertinence d'étudier l'historique des transits et les limitations anticipés des transits est sans objet.

Par ailleurs, le Transporteur réitère que l'analyse de la prévision de la demande de la Côte-Nord est essentielle afin de comprendre la problématique du réseau et que c'est ce facteur, combiné à la fermeture des trois centrales mentionnées, qui rendent nécessaire le Projet afin d'assurer la fiabilité du réseau de transport.

Le Transporteur demande à la Régie, si cette dernière accueille la demande d'intervention, de baliser de façon précise cette intervention afin que le cadre d'analyse de la Demande du Transporteur soit respecté.

MRCM

Dans sa demande d'intervention, l'intéressé se propose de présenter à la Régie l'impact du projet du transporteur sur son territoire et son développement économique futur, notamment en regard de la sécurité énergétique des industries actuelles et futures sur son territoire.

Le Transporteur souligne, avec égards, que l'intérêt pour la sécurité énergétique des industries actuelles et futures de son territoire concerne principalement Hydro-Québec Distribution et non le Transporteur. Le Transporteur soutient que son Projet permet de maintenir la fiabilité du réseau de transport au bénéfice de l'ensemble de la clientèle, dont les industries actuelles et futures, le tout dans le respect des critères de conception et de planification du réseau de transport en vigueur.

Le Transporteur demande à la Régie, si cette dernière accueille la demande d'intervention, de baliser de façon précise cette intervention afin que le cadre d'analyse de la Demande du Transporteur soit respecté.

NEMC

Dans sa demande d'intervention, l'intéressé souhaite questionner l'application de la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité de service » et soumettre des commentaires sur la catégorie précitée et la causalité des coûts (par. 11 et 12).

Le Transporteur réitère les mêmes commentaires que ceux formulés à AHQ-ARQ. En outre, il rappelle que sa Demande est présentée selon le cadre réglementaire en vigueur. Les investissements de la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service » sont destinés à la satisfaction de la clientèle et au maintien ou au rehaussement de la qualité à l'égard de la demande existante. Avec égards, le Transporteur a démontré dans sa Demande que le Projet constitue la solution optimale des points de vue technique et économique afin de maintenir la fiabilité du réseau de transport au bénéfice de l'ensemble de la clientèle.

Le Transporteur réitère que la Régie doit examiner la Demande du Transporteur en fonction de la Loi, du cadre réglementaire et des principes réglementaires actuellement en vigueur. La Régie ne peut refuser, ou différer, l'examen de la Demande en raison de modifications éventuelles, provenant du dossier R-3888-2014 – Phase 2 ou autre. La Régie ne peut présumer de la teneur que pourraient avoir, si elles se matérialisent, ces éventuelles modifications.

Le Transporteur demande à la Régie, si cette dernière accueille la demande d'intervention, de baliser de façon précise cette intervention afin que le cadre d'analyse de la Demande du Transporteur soit respecté.

SÉ-AQLPA

Dans sa demande d'intervention, l'intéressé questionne la qualification de l'investissement du Projet (pages 3 à 6).

En réponse, le Transporteur réitère les commentaires qu'il a formulés pour les autres intéressés. Il soutient que le Projet a comme objectif de maintenir la fiabilité du réseau de transport. Comme indiqué en preuve, le Projet s'appuie sur les prévisions de demande du Distributeur. Le Transporteur réitère que c'est la baisse importante de la prévision de la demande sur la Côte-Nord, postérieure aux études d'intégration du

complexe de la Romaine, qui ont entraîné la dégradation de la fiabilité du réseau de transport principal, déclenchant le besoin du présent Projet.

Lors des études d'intégration du complexe de la Romaine, le Transporteur a déterminé les équipements requis et suffisants pour transiter l'ensemble de la production du complexe. L'ajout de ces équipements ont fait l'objet du dossier R-3887-2014.

De plus, le Transporteur rappelle que le projet Chamouchouane – Bout-de-l'Île, dont une partie est attribuée à la croissance due à l'intégration du complexe de la Romaine, vise à répondre à des enjeux d'architecture et de stabilité de réseau bien différents que ceux qui sont visés par le présent Projet. Ainsi, ce dernier et la ligne Chamouchouane – Bout-de-l'Île répondent à des besoins complétement différents.

Quant à l'allégation de l'intéressé selon laquelle le présent Projet d'investissement Micoua-Saguenay structure davantage le réseau d'une manière qui facilite l'intégration future de la production de Petit-Mécatina, le Transporteur souligne qu'il n'a aucune demande pour intégrer cette production.

<u>Dans sa demande d'intervention, l'intéressé s'interroge quant au coût du Projet (page 7).</u>

En réponse, le Transporteur souligne que les coûts du Projet soumis pour autorisation résultent de l'étude d'avant-projet. Ceux-ci intègrent les contraintes spécifiques au Projet. Il s'agit donc du coût le plus représentatif connu aujourd'hui.

<u>Dans sa demande d'intervention, l'intéressé demande à présenter des demandes de renseignements écrits à Hydro-Québec Production (page 8)</u>.

En réponse, le Transporteur soutient qu'il n'est d'aucune pertinence pour l'étude de la Demande selon le cadre réglementaire que l'un ou l'autre de ses clients des services de transport de point à point soit interpellé sur ses projets futurs.

Le Transporteur demande à la Régie, si cette dernière accueille la demande d'intervention, de baliser de façon précise cette intervention afin que le cadre d'analyse de la Demande du Transporteur soit respecté.

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

(s) Yves Fréchette

Me Yves Fréchette
/jg

c.c. Personnes intéressées