***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 19 octobre 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 »), expose ci-après à la Régie de l'énergie (la « Régie ») ses commentaires sur les arguments des intervenants qui contestent les réponses du Transporteur à leurs demandes de renseignements dans le dossier décrit en rubrique.

Le Transporteur a reçu des contestations de ses réponses des intervenants suivants :

- 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 ») ;
- Nalcor Energy Marketing Corporation (« NEMC ») ;
- Stratégies Énergétiques et l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (« SÉ-AQLPA »).

## 1. Préambule

Aux fins de la détermination de l'issue des contestations des intervenants ainsi que de la pertinence et du caractère utile des réponses fournies par le Transporteur aux demandes de renseignements dans le présent dossier, il est important de considérer la demande produite par le Transporteur et le cadre réglementaire qui lui est applicable.

Le Transporteur a déposé auprès de 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*. Selon les articles 2 et 3 du règlement précité et tel qu'il appert notamment du Tableau 1 de la pièce HQT-1, Document 1, la demande d'autorisation du Transporteur est accompagnée des renseignements suivants :

> 1° les objectifs visés par le projet ;
> 2° la description du projet ;
> 3° la justification du projet en relation avec les objectifs visés ;
> 4° les coûts associés au projet ;
> 5° l'étude de faisabilité économique du projet ;
> 6° la liste des autorisations exigées en vertu d'autres lois ;
> 7° l'impact sur les tarifs incluant une analyse de sensibilité ;
> 8° l'impact sur la fiabilité du réseau de transport d'électricité et sur la qualité de prestation du service de transport d'électricité ou de distribution d'électricité ou de gaz naturel ;
> 9° le cas échéant, les autres solutions envisagées, accompagnées des renseignements visés aux paragraphes précédents ;
> 10º selon la nature du projet, la liste des principales normes techniques qui y seront appliquées.

Tel que mentionné à sa lettre du 7 août 2018 dans le présent dossier (sous la rubrique 2 intitulée *Cadre réglementaire*), de très nombreuses décisions de la Régie ont précisé qu'une demande d'autorisation introduite en vertu de l'article 73 de la Loi et du règlement précité constitue un exercice d'analyse technico-économique 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.

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.

Le cadre réglementaire formé par le règlement précité et les très nombreuses décisions qui en découlent à l'égard des projets du Transporteur constitue la mesure de l'utilité et de la pertinence des renseignements à considérer pour l'adjudication de la Demande en cette instance.

Les intervenants peuvent interroger le demandeur et ont le loisir de soumettre toutes preuves pertinentes, ainsi que leurs arguments sur le bien-fondé ou non de la Demande. Néanmoins, ceci ne veut pas dire que les intervenants puissent poser toutes sortes de questions au Transporteur pour l'amener à modifier sa preuve, fournir ou faire des analyses qui sont sans pertinence ou qui ne sont pas adaptées de façon

suffisamment étroite à l'objectif du projet, selon le cadre d'analyse réglementaire en place[1].

Avec égards, la Régie ne peut permettre que l'intérêt manifesté par les participants pour la Demande se transforme en une recherche tous azimuts d'informations diverses, à la pertinence très douteuse, afin d'obvier au cadre réglementaire applicable à la Demande avec pour effet de tenter d'alourdir illégalement le fardeau de preuve auquel le Transporteur est astreint selon le cadre réglementaire précité.

La Régie a décidé des principes applicables aux contestations des intervenants à l'égard des réponses à leurs demandes de renseignements, à savoir :

- Une demande de renseignements constitue une étape « préparatoire, dans un but d'efficacité et de pragmatisme, afin de permettre le déroulement optimal de l'audience publique annoncée »[2] ;
- Une demande de renseignements n'est pas un moyen pour un intervenant de faire faire sa preuve. Si une preuve additionnelle est requise, il incombe à la Régie d'en décider suivant le *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*[3] *;*
- Une demande de renseignements sert essentiellement à permettre à un intervenant de faire préciser ce qui n'est pas clair dans la preuve déposée par un demandeur, de façon à préparer sa preuve ou à articuler autrement sa position[4] ;
- Une demande de renseignement peut être adressée au demandeur sur les documents qu'il a déposés selon le *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie* (art. 25). Il ne peut être forcé à produire des données non disponibles ou à confectionner des tableaux qu'il n'a pas[5] ;
- La pertinence de la demande de renseignements se détermine par le lien, la connexité entre un fait allégué dans la demande et l'information visée par la demande. L'élément de preuve ainsi recherché doit être un fait qui aurait logiquement une valeur probante à l'égard du but de la procédure[6] ;
- Lorsque la Régie a permis une intervention en la limitant à certains sujets, l'intervenant en question n'est pas admis à déborder du cadre fixé par la Régie. Ses demandes de renseignements doivent présenter un lien étroit avec les sujets sur lesquels il a été autorisé à intervenir[7] ;

---

1 D-2011-168, page 8, paragraphe 24.
2 D-2001-49, page 9.
3 D-2006-153, page 6.
4 D-2008-014, page 4.
5 D-2008-055, pages 6 et 13.
6 D-2009-085, paragraphe 17, page 7.
7 D-2009-069, par. 54, 56 et 60.

- L'évaluation de la disponibilité du service de transport du réseau, la gestion de la congestion sur le réseau à une période antérieure à la demande et l'étude d'impact réalisée par le Transporteur avant le dépôt du projet ne sont pas pertinentes à l'examen d'un dossier d'investissement[8] ;
- Un demandeur n'a pas à effectuer une analyse à l'égard d'une question hypothétique soulevée par un intervenant[9] ;
- Bien qu'une question puisse être pertinente, l'information demandée doit avoir un caractère opportun aux fins de la preuve du participant[10].

Tout récemment, dans le cadre d'un dossier similaire à celui en cause, la Régie, par sa décision D-2014-161, a déjà déterminé la non-pertinence de certains renseignements en lien avec le cadre réglementaire applicable à la Demande. Ainsi, les renseignements énumérés ci-après n'ont pas été considérés pertinents par la Régie dans le cadre de son analyse, à savoir :

- Des informations cherchant à identifier de nouvelles sources de production qui, autres que celles identifiées, viendraient justifier le projet ;
- Le dépôt ou l'état d'avancement de plusieurs études d'impacts ;
- Des données quant à la capacité thermique de certaines lignes à 735 kV existantes, afin de comprendre pourquoi l'ajout de la nouvelle ligne ne permet pas d'éliminer le besoin de rehausser la capacité thermique de ces lignes existantes ;
- Les caractéristiques des besoins à alimenter, non pas en termes de modalités d'exploitation, mais plutôt en termes de niveau de la charge totale à satisfaire ;
- Des informations relatives aux conditions d'exploitation du réseau de transport ;
- Des informations sur la capacité de transit des lignes au poste de la Chamouchouane et à quantifier plus précisément le niveau d'engorgement à ce poste ;
- L'impact du projet sur le lien Radisson-Nicolet-Sandy Pond et la desserte du territoire sud du réseau du Transporteur ;
- Une simulation du réseau de transport, basée sur une hypothèse différente de la capacité de production éolienne de celle retenue par le Transporteur ;
- Une quantification par le Transporteur de l'impact de divers scénarios sur les capacités internes et les interconnexions du réseau de transport.

---

8 D-2010-051, page 7.
9 D-2013-172, page 7, paragraphe 26.
10 D-2017-115, page 7, paragraphes 27 et 28.

Avec égards, les déterminations de la Régie dans sa décision D-2014-161 doivent trouver application, le cas échant avec les adaptations nécessaires, au présent dossier.

À la lumière de ce qui précède, le Transporteur soutient que, pour l'essentiel, les contestations de ses réponses de la part des intervenants sont non fondées et devraient être rejetées par la Régie, notamment en ce qu'elles sont contraires au cadre d'analyse de ce dossier, qu'elles ne sont pas conformes aux principes applicables aux demandes de renseignements ou qu'elles sont sans pertinence.

Sans restreindre la portée de ce qui précède, le Transporteur répond spécifiquement ci-après aux contestations des intervenants.

## 2. Réponses relatives à la prévision de la demande l'électricité

### a. DDR visées

| Intervenants | DDR1 | DDR2 | Éléments demandés |
|---|---|---|---|
| AHQ-ARQ | 1.1<br>1.2 à 1.6<br><br>1.8<br>1.9<br>1.11 | 1.1<br><br><br><br><br>2.1 | Quantité de la biénergie<br>Historique, prévision et détail de la demande d'électricité de la Côte-Nord<br>Chiffres à l'appui des prévisions<br>Évolution horaire de l'hiver 2017-2018<br>Projet confirmé par prévision 2017, 2018 Côte-Nord |
| AQCIE-CIFQ | 2.1 | | Prévision des postes de la Manicouagan, Arnaud et Montagnais |
| FCEI | 3.16<br><br>3.25 et 3.27 à 3.29 | | Charge de la Côte-Nord à partir de laquelle le problème de stabilité disparaît<br>Informations selon les items du bilan en puissance du Distributeur |
| SÉ-AQLPA | 1.1.1, 1.1.2, 1.1.9 | 2.1.1, 2.1.3<br><br>2.1.2 | Pointe réelle 2010-2018, 2010-2017 et détail (postes, la charge industrielle) des prévisions<br>Baisse de la prévision 2030-2031 par rapport à 2020-2021 |

### b. Commentaires spécifiques du Transporteur

Le Transporteur planifie son réseau de façon à pouvoir satisfaire l'ensemble des besoins de transport de ses clients. À cet effet, la prévision de la demande d'électricité transmise par le Distributeur au Transporteur, reflétant les besoins du Distributeur, joue un rôle important dans la conception du réseau de transport.

Le réseau est planifié pour répondre aux besoins futurs des clients du Transporteur et non pour les besoins actuels. Conséquemment, le Transporteur utilise notamment la prévision fournie par le Distributeur, et non des données historiques lorsqu'il réalise la planification de son réseau. À cet effet, les valeurs historiques de la demande sur la Côte-Nord ne sont donc pas utiles à la planification du réseau.

Également, puisque le Transporteur planifie son réseau à la pointe, l'évolution horaire de la demande n'est pas requise pour la planification. Puisque ces informations ne sont pas utiles pour la planification du réseau, elles ne sont pas pertinentes à l'analyse du présent dossier.

Enfin, le réseau doit respecter les critères de conception peu importe que la réduction de la prévision soit due à un seul client ou répartie sur l'ensemble de la clientèle. Le détail de la répartition de la demande par poste, tant au niveau des postes à 735 kV qu'au niveau des postes satellites, n'est donc pas un élément pertinent à l'analyse du présent dossier.

Quant à la question de la quantité de la biénergie résidentielle, le Distributeur estime que la valeur de celle-ci pour la Côte-Nord incluant les pertes est de 1,4 MW. Cette quantité est négligeable en regard des besoins du Projet.

Le Transporteur mentionne également que son rôle n'est pas de remettre en question les besoins qui lui sont transmis par ses clients. L'acuité de la prévision de la demande est de la responsabilité du Distributeur et ainsi l'examen d'un dossier d'investissement du Transporteur n'est pas le forum approprié pour en débattre. De plus, le Transporteur rappelle que, tel qu'il le mentionne à la réponse 1.1 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie, la demande doit être de l'ordre de la demande prévue en 2010, c'est-à-dire proche de 3 300 MW, pour que le projet ne soit plus requis. La prévision de la demande ne s'est pas approchée de cette valeur depuis 2012. Donc, même si le Transporteur considérait une certaine imprécision de la prévision, les valeurs des prévisions les plus récentes sont loin de s'approcher du niveau de 2010.

Avec égards, les contestations des intervenants sur les réponses ci-dessus devraient être rejetées.

## 3. Questions relatives aux limites de transit et à l'exploitation

### a. DDR visées

| Intervenants | DDR1 | Éléments demandés |
|---|---|---|
| AHQ-ARQ | 5.3 et 5.4 | Méthode et calcul de la puissance captive en amont de Manic-Québec et intrants détaillés pour chaque hiver de 2018-2019 à 2030-2031 dans le cas où le Projet n'était pas réalisé |
| AQCIE-CIFQ | 3.1<br><br>4.2 | Niveaux de transit réels de 2013-2014 à 2017-2018 et prévus à l'horizon 2020-2021<br>Moyens pour limiter le transit |
| NEMC | 1.11 | Capacité de transiter la puissance maximale du corridor Manic-Québec à l'hiver 2017-2018 et puissance non transitée |

### b. Commentaires spécifiques du Transporteur

La méthode de calcul et le calcul de la puissance captive en amont du corridor Manic-Québec relèvent d'une quantification par le Transporteur de l'impact d'une

solution sur les capacités internes (les limites de transit) ainsi que des informations relatives aux conditions d'exploitation du réseau de transport dans le futur.

Le Transporteur rappelle que l'objectif du Projet est de maintenir le niveau de fiabilité du réseau. Sans le Projet, le réseau de transport ne respecte pas les critères de conception du réseau. Le statu quo n'est donc pas une solution valable. Toute information relevant d'un cas où le Projet n'était pas réalisé s'avère donc hypothétique. Le Transporteur n'a pas à analyser ces cas.

Les niveaux de transit réels de 2013-2014 à 2017-2018 relèvent des conditions d'exploitation du réseau de transport. Pour le niveau de transit prévu à l'horizon 2020-2021 découlant du schéma d'écoulement de puissance déposé sous pli confidentiel, le Transporteur estime que cette information est confidentielle.

Quant aux moyens de limiter le transit ainsi que la capacité de transiter la puissance maximale, le Transporteur souligne que cet élément relève des conditions d'exploitation du réseau de transport. Le Transporteur réfère également à la réponse fournie à la question 5.1 de la demande de renseignements de l'AHQ-ARQ à la pièce HQT-3, Document 2.1, page 17, ainsi qu'à la réponse fournie à la question 2.6 de la FCEI à la pièce HQT-3, Document 4.1, page 7.

Ces éléments en lien avec les limites de transit et les conditions d'exploitation ne sont donc pas pertinents dans le cadre de l'analyse du présent dossier. Avec égards, les contestations des intervenants pour les questions visées doivent être rejetées.

## 4. Questions relatives aux critères de conception du réseau

### a. DDR visées

| Intervenants | DDR1 | Éléments demandés |
|---|---|---|
| FCEI | 2.19<br><br>2.21 à 2.23 | Automatismes pour résoudre la non-conformité aux critères de conception<br>Dégradation temporaire de la fiabilité et automatisme temporaire |

### b. Commentaires spécifiques du Transporteur

Le Transporteur réitère les réponses aux questions 5.1, 6.1 et 7.2 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-3, Document 1.1 et considère que celles-ci répondent clairement aux questions de l'intervenant.

## 5. Questions relatives aux pertes électriques

### a. DDR visées

| Intervenants | DDR1 | Éléments demandés |
|---|---|---|
| AHQ-ARQ | 16.1 à 16.3 | Valeur mesurée du taux d'utilisation annuel du réseau pour les 10 dernières années, facteur de charge de 70 % et démonstration de la justesse de l'évaluation des écarts de pertes |
| | 17.1 | Pertes de transport prévues et valeur réelle observée des 12 projets de plus de 250 M$ autorisés par la Régie |
| AQCIE-CIFQ | 1.2 | Besoins totaux et pertes totales de chacun des scénarios |
| | 7.1 | Explication de résultats de pertes |
| | 10.1 | Valeur des pertes absolues des 3 solutions |
| | 11.2 | Production totale, besoins de charge locale, exportations, importations et pertes des simulations |
| SÉ-AQLPA | 1.11.1 | Facteur de charge de 70 % |

### b. Commentaires spécifiques du Transporteur

Le Transporteur rappelle la décision D-2018-121 où la Régie a mentionné :

> [*44] … la Régie constate que la <u>prise en compte des pertes</u> est déterminante dans le choix de la solution retenue. Elle considère, par conséquent, prudent de requérir du Transporteur une analyse de sensibilité. Toutefois, elle <u>estime qu'il revient principalement au Transporteur d'identifier les sources d'incertitude pouvant affecter leur évaluation</u>.* (Nous soulignons.)

Dans son complément de preuve, le Transporteur a évalué la variation des pertes de chacune des solutions par rapport au réseau actuel et a fourni une analyse de sensibilité relative aux paramètres pouvant affecter l'évaluation des pertes en puissance et en énergie. De l'avis du Transporteur, les demandes des intervenants pour démontrer à nouveau la justesse de l'évaluation des écarts de pertes à partir d'autres paramètres dépassent largement le cadre de la décision D-2018-121 et ne sont ni utiles ni pertinentes pour valider le calcul des pertes évitées.

Quant à la réponse fournie par le Transporteur à la question 7.1 de l'AQCIE-CIFQ, le Transporteur estime qu'elle est suffisamment claire et explique qu'il s'agit de deux situations différentes qui ne peuvent être comparées. Ces situations proviennent d'analyses dont les hypothèses sont complétement différentes.

Quant à la question sur le facteur de charge utilisé, le Transporteur réfère les intervenants à la pièce HQT-1, Document 3 du dossier R-3887-2014 qui répond à ces questions.

À sa question 11.2, l'AQCIE-CIFQ demande au Transporteur de fournir les paramètres de simulations pour les 8 760 réseaux de simulation ajustés de l'année 2017, ce qui est un niveau de détails qui dépasse largement le cadre du présent dossier. De plus, ce

dernier ne semble pas avoir compris la provenance et les hypothèses derrière chacun des résultats cités dans sa contestation.

D'abord, les résultats des pertes évitées pour la ligne Chamouchouane – Bout-de-l'Île proviennent de deux analyses totalement différentes. La valeur en puissance provient de l'analyse réalisée dans le cadre du dossier R-3887-2014 et reflète la différence des pertes prévues sur le réseau à la pointe entre les deux solutions analysées dans ce dossier, soit l'ajout de la ligne Chamouchouane – Bout-de-l'Île et l'ajout de plateformes de compensation série. La valeur en énergie provient de l'analyse réalisée dans l' « Étude des facteurs influençant le taux de pertes actuel sur le réseau de transport » déposée dans le cadre du dossier R-4058-2018[11] et reflète l'impact estimé sur les pertes qu'aurait eu la ligne Chamouchouane – Bout-de-l'Île si elle avait été présente en 2016 sur le réseau.

Ces résultats sont ensuite comparés aux résultats provenant de l'analyse économique réalisée dans le cadre du présent dossier, qui reflète la différence des pertes en puissance et en énergie entre les solutions 2 et 3, soit l'ajout de la ligne Outardes – Laurentides et l'ajout de plateformes de compensation série. Il n'est pas pertinent de comparer deux résultats de pertes différentielles provenant de deux analyses complètement différentes.

Finalement, même si les résultats utilisés pour des fins de comparaison étaient des pertes évitées par rapport à un même réseau et si la longueur des lignes dans les deux projets était similaire, l'emplacement de ces lignes sur le réseau, entre autres facteurs, peut entraîner des résultats différents quant aux pertes de transport.

Avec égards, toutes les contestations des intervenants sur les réponses du Transporteur aux questions ci-dessus devraient être écartées.

## 6. Questions relatives aux projets en construction ou en service

### a. DDR visées

| Intervenants | DDR1 | Éléments demandés |
|---|---|---|
| AQCIE-CIFQ | 16.1 | Schémas d'écoulement de puissance déposé dans le dossier R-3887-2014 |
| NEMC | 4.3 | Nécessité du Projet dans l'éventualité où les centrales Romaine-3 et Romaine-4 n'auraient pas été de l'avant |
| SÉ-AQLPA | 1.6 à 1.8 | Valeur de transit Manic-Québec avec et sans le projet à 735 kV de la Chamouchouane – Bout-de-l'Île |

[11] HQT-9, Document 1, Annexe 1.

b. Commentaires spécifiques du Transporteur

Les schémas d'écoulement de puissance déposés sous pli confidentiel dans le dossier R-3887-2014 étaient en lien avec celui-ci et ne sont pas pertinents dans le présent dossier.

La centrale de la Romaine-3 est dorénavant en service, alors que la centrale de la Romaine-4 et la ligne Chamouchouane – Bout-de-l'Île sont en construction et seront en service d'ici 2020-2021. Ces questions sont donc hypothétiques et le Transporteur n'a pas fait d'analyses en excluant ces trois projets. Les demandes des intervenants considérant l'absence de l'un ou l'autre de ces projets reviennent à effectuer des analyses à l'égard de questions hypothétiques auxquelles le Transporteur n'a pas à répondre.

## 7. Questions relatives aux études d'impact

a. DDR visées

| Intervenants | DDR1 | Éléments demandés |
|---|---|---|
| AHQ-ARQ | 1.12 | Prévision de la demande sur la Côte-Nord utilisée lors des études d'intégration de la Romaine |
| NEMC | 1.12 | Prévision utilisée pour l'intégration des centrales de la Romaine |

b. Commentaires spécifiques du Transporteur

Le Transporteur a déterminé les équipements requis et suffisants pour transiter l'ensemble de la production du complexe de la Romaine et l'ajout de ceux-ci ont fait l'objet du dossier R-3757-2011.

Également, puisque le dossier date de 2011, les études d'intégration pour le complexe de la Romaine précèdent la diminution importante de la prévision de la demande sur la Côte-Nord. Le Transporteur rappelle que la demande d'intégration du complexe de la Romaine date de 2003.

Finalement, les valeurs demandées par les intervenants ne permettent pas de mettre en contexte le Projet avec l'intégration du complexe de la Romaine parce que trop d'hypothèses ont changé, notamment quant à la production et à la configuration du réseau, tel qu'expliqué dans la réponse que le Transporteur a fournie à la question 1.12 de la demande de renseignements numéro 1 d'AHQ-ARQ à la pièce HQT-3, Document 2.1.

Avec égards, toutes les contestations des intervenants sur ce thème devraient être écartées.

## 8. Questions relatives à la capacité future de transport

a. DDR visées

| Intervenants | DDR1 | Éléments demandés |
|---|---|---|
| NEMC | 1.1.1<br>5.3<br>5.4<br>5.5 | MW additionnels de transits futurs<br>Capacité de la ligne à 735 kV Micoua-Saguenay<br>Réserve de capacité générée par le Projet<br>Catégorie d'investissement associée à la réserve de capacité |
| SÉ-AQLPA | 3.5<br>6.3 et 6.4<br><br>7.3 | MW que la nouvelle ligne Micoua-Saguenay peut intégrer<br>Différence de capacité de transit des solutions 1 et 2 et leur valeur monétaire<br>Comment une ligne à 735 kV peut contribuer à la fiabilité du réseau sans capacité résiduelle |

b. Commentaires spécifiques du Transporteur

Le Transporteur a expliqué en réponse à la question 4.1 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie que les valeurs de capacité du réseau ne peuvent être déterminées que lorsque le Transporteur réalise une étude pour un besoin précis.

Dans la réponse à la question 4.1, le Transporteur a fourni de l'information concernant la capacité disponible pour la demande 197R puisqu'il a réalisé l'étude requise ainsi qu'une estimation pour la demande 215R puisque l'étude requise est en cours.

Le Transporteur considère que les informations données en réponse à la question 4.1 sont suffisantes et répondent aussi clairement que possible aux questions des intervenants.

## 9. Autres questions

Pour les questions 1.7 et 1.9 de l'AQCIE-CIFQ concernant la capacité de production éolienne et les exportations telles que modélisées pour le réseau de pointe 2020-2021, le Transporteur estime que ces informations sont relatives à l'écoulement de puissance qui, tout comme le schéma déposé sous pli confidentiel, doivent également être maintenues confidentielles.

La question 3.11 de la FCEI vise les informations sur des demandes de réservations de transport ferme et le dépôt des conventions de services associées à chacune des réservations. Le Transporteur a fourni en réponse à la question 1.9 de la demande de renseignement 1 de l'AQCIE-CIFQ (HQT-3 Document 3.1) l'information concernant les hypothèses de modélisation des exportations. Le Transporteur a également donné dans son complément de preuve la méthode de construction des réseaux (HQT-2, Document 1.1, page 5). Au regard de ces informations et considérant que les ressources de production disponibles ne permettent pas de satisfaire simultanément les besoins de la charge locale et l'ensemble des réservations de transport ferme, le Transporteur ne considère pas pertinent de devoir élaborer davantage sur des hypothèses déjà

suffisamment détaillées par ailleurs. Avec égards, la contestation de l'intervenant doit être rejetée.

Pour la question 1.2 de NEMC relative au risque et à l'occurrence des événements décrits dans les critères de conception, le Transporteur rappelle que ses critères de conception sont très similaires au « Directory 1 » du Northeast Power Coordinating Council, Inc. (« NPCC ») et à la norme de fiabilité TPL-001-4, et donc en conformité avec les normes et pratiques de l'industrie. Ces critères sont déterministes. Le fait d'utiliser des critères déterministes ne permet donc pas au Transporteur, contrairement à ce qu'affirme l'intervenant, de proposer des projets d'investissement très dispendieux répondant à des risques liés à des événements ayant une très faible probabilité d'occurrence et qui se retrouvent à l'intérieur des limites de risques jugées acceptables par le NPCC. Les événements visés par ces critères de conception sont jugés suffisamment probables par l'industrie pour qu'il soit requis de s'en prémunir. Avec égards, la contestation de l'intervenant doit être rejetée.

Pour la question 1.4 de NEMC concernant les décisions du Producteur, le Transporteur réitère que les informations requises par l'intervenant dépassent le cadre du présent dossier. Les décisions prises par l'un ou l'autre des clients du Transporteur ne relèvent pas de ce dernier. Celui-ci souligne qu'il doit, en vertu des Tarifs et conditions, fournir un service de transport permettant de répondre aux besoins des clients en assurant la continuité et la qualité du service, tout en respectant les critères de conception de son réseau de transport. Avec égards, la contestation de l'intervenant doit être rejetée.

Quant à la question 1.5 de NEMC, le Transporteur constate l'absence, induite par mégarde, de la note 1 de sa réponse. Il souhaite effectivement référer l'intervenant aux décisions D-2012-037 et D-2014-190.

Pour les questions 1.10, 1.10.1 et 1.10.2, NEMC allègue que les informations demandées (demande d'électricité, production maximale de la Côte-Nord pour la période historique 2007-2008 et 2017-2018 et transit maximal) visent à déterminer si le Projet répond à des besoins de transit liés à des conditions préexistantes sur le réseau de transport. Le Transporteur répond que ces questions relèvent de l'évaluation de la disponibilité du service de transport du réseau à une période antérieure à la présente demande et portent sur des informations relatives aux conditions d'exploitation du réseau de transport et ne sont donc pas pertinentes à l'évaluation du présent dossier.

Pour les questions 1.5.1 à 1.5.4 de la demande de renseignements numéro 1 de SÉ-AQLPA concernant le poste aux Outardes, le Transporteur rappelle que l'ajout de ce poste fait partie intégrante du raccordement des centrales du complexe de la Romaine au réseau de transport, R-3757-2011, dossier dans lequel l'intervenant peut trouver réponse à ses questions. Le Transporteur réitère que ces questions dépassent le cadre du présent dossier et demande à la Régie de rejeter la contestation de l'intervenant.

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

*(s) Yves Fréchette*

Me Yves Fréchette

c.c. Intervenants (par courriel seulement)