DHC
— AVOCATS —

Avocats-conseils
Gilles Hébert, c.r.
Jean Hétu, Ad. E.
David Robitaille, Ph.D.

PAR SDÉ et PAR COURRIER

Steve Cadrin
Ligne directe : 514 392-5725
scadrin@dhcavocats.ca

Laval, le 16 octobre 2018

Me Véronique Dubois
Secrétaire de la Régie de l'Énergie
Tour de la bourse
800, Place 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***
Contestation des réponses fournies par HQT
Dossier R-4052-2018
N/D: 4503-37

Chère consœur,

L'AHQ-ARQ a pris connaissance des réponses d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») à ses demandes de renseignements (« DDR ») no. 1 et 2[1] et constate que certaines réponses ne répondent pas à la question posée.

Par la présente, l'AHQ-ARQ demande à la Régie de l'énergie (la « Régie ») d'intervenir et d'ordonner au Transporteur de répondre à ces demandes pour les motifs élaborés dans la présente lettre.

Remarques préliminaires

À l'examen du dossier, on peut constater que la demande relative à la construction d'une ligne à 735 kV entre les postes Micoua et du Saguenay (le « Projet »), pour un investissement de près de 800 M$ repose essentiellement sur trois éléments déterminants, soit :

- La prévision de la demande de la Côte-Nord;
- Les pertes de transport que le Projet permet d'éviter;
- La justification du besoin ou encore l'impact de ne pas réaliser le Projet.

[1] B-0035, HQT-3, document 2.1 et B-0038, HQT-3, document 2.2.

Dans sa décision procédurale D-2018-121, la Régie s'est prononcée sur la pertinence, à l'étude du Projet :

- d'obtenir davantage d'informations sur les hypothèses, les critères et les normes pris en compte par le Transporteur pour justifier le Projet eu égard à son évaluation de la fiabilité du réseau et du corridor Manic-Québec (paragraphe 23);
- des limitations de transit et autres mesures temporaires auxquelles le Transporteur prévoit faire appel en vue d'assurer la stabilité du réseau (paragraphe 37);
- des questions traitant de la valeur des paramètres utilisés pour l'analyse économique, notamment des pertes électriques (paragraphe 43) et, de façon plus spécifique, la Régie constate que la prise en compte des pertes est déterminante dans le choix de la solution retenue (paragraphe 44).

L'AHQ-ARQ soumet respectueusement qu'elle est justifiée de demander des clarifications sur les sujets précités qui sont au cœur de la demande. En particulier, elle soumet qu'elle peut poser des questions sur :

- La demande de pointe de la Côte-Nord et l'acuité de sa prévision dans le passé basée sur des données réelles;
- Le seuil de la demande de la pointe de la Côte-Nord sous lequel le Projet est requis et la puissance qui serait captive sur le corridor Manic-Québec en l'absence du Projet;
- La justification de devoir planifier un réseau sans « congestion »;
- Le cas échéant, la démonstration que le réseau sans le Projet est avec « congestion » et évaluation de l'ampleur de celle-ci;
- La rencontre des besoins réels rencontrés, sans apparente difficulté, par le réseau au cours des années récentes même en l'absence du Projet et en considérant la demande réelle de la Côte-Nord;
- La précision de la méthode d'évaluation prévisionnelle des pertes de transport et l'acuité de cette prévision basée sur des données réelles.

B-0035, demande 1.1 et B-0038, demande 1.1

La demande 1.1 de la DDR no. 1 de l'AHQ-ARQ (B-0035) et la réponse du Transporteur :

« *1.1 Veuillez indiquer si les prévisions de la demande d'électricité sur la Côte-Nord de la référence (ii) émises en 2017 de 2 318 MW pour la pointe de l'hiver 2020-2021 et de 2 372 MW pour la pointe de l'hiver 2030-2031 ont été préalablement réduites pour tenir compte de moyens de gestion de la demande. Dans l'affirmative, veuillez indiquer les quantités de puissance qui ont été préalablement retirées de ces prévisions pour chacun des programmes de gestion de la demande incluant, sans s'y limiter, la biénergie, le programme GDP Affaires, l'électricité interruptible du Distributeur et l'électricité interruptible d'Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (le « Producteur »).*

Réponse :

Les prévisions de la demande de la référence (ii) tiennent compte de l'effacement

attribuable à la biénergie résidentielle. Par contre, celles-ci n'ont pas été réduites pour tenir compte des autres moyens de gestion de la demande (GDP Affaires, électricité interruptible du Distributeur et puissance interruptible du Producteur). » (Nous soulignons)

La réponse à la demande 1.1 fournit l'information selon laquelle la demande de la référence (ii) tient compte de l'effacement de la biénergie résidentielle. Toutefois, la réponse ne fournit pas, tel que demandé, les quantités de puissance qui ont été préalablement retirées des prévisions pour tenir compte de cet effacement attribuable à la biénergie résidentielle. Cette information est nécessaire pour formuler une recommandation éventuelle sur le maintien temporaire à l'électricité des charges de biénergie résidentielle de la Côte-Nord dans le cas où un tel maintien, aux frais d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le « Distributeur ») et de ses clients, permettrait d'éviter le Projet de 792,7 M$.

Par conséquent, l'AHQ-ARQ demande à la Régie d'ordonner au Transporteur de fournir la réponse à la demande 1.1 de la DDR no. 1 de l'AHQ-ARQ. Étant donné que la demande 1.1 de la DDR no. 2 de l'AHQ-ARQ est du même type, celle-ci demande aussi à la Régie d'ordonner au Transporter d'y répondre.

B-0035, demandes 1.2 à 1.6 et 1.9 et B-0038, demandes 1.2, 1.3 et 1.4

Les demandes de la DDR no. 1 de l'AHQ-ARQ (B-0035) et les réponses du Transporteur :

« *1.2 Pour chacune des huit prévisions émises entre 2010 et 2017 qui apparaissent au tableau 2 de la référence (ii), veuillez fournir la prévision de la demande d'électricité sur la Côte-Nord pour un horizon de 10 ans.*

Réponse :

Le Transporteur estime que les informations requises par l'intervenant ne sont pas pertinentes à l'étude du Projet et se rapportent à un niveau de détail qui dépasse le cadre d'analyse d'une demande d'autorisation d'investissement.

1.3 Pour chaque hiver de la période de 2010 à 2018, veuillez fournir la valeur historique réelle de la demande d'électricité sur la Côte-Nord à la pointe du réseau d'Hydro-Québec de cet hiver.

Réponse :

Le Transporteur planifie son réseau en fonction des prévisions de la demande d'électricité du Distributeur et non de l'historique. Cette question n'est pas pertinente à l'étude du Projet et dépasse le cadre d'analyse du présent dossier.

1.4 Pour chaque hiver de la période de 2010 à 2018, veuillez fournir la valeur historique réelle maximale de la demande d'électricité sur la Côte-Nord observée au cours de cet hiver.

Réponse :

> ***Le Transporteur planifie son réseau en fonction des prévisions de la demande d'électricité évaluées par le Distributeur et non de l'historique. Cette question n'est donc pas pertinente à l'étude du Projet et dépasse le cadre d'analyse du présent dossier.***

1.5 Veuillez décomposer les prévisions de la demande d'électricité sur la Côte-Nord de la référence (ii) émises en 2017 de 2 318 MW pour la pointe de l'hiver 2020-2021 et de 2 372 MW pour la pointe de l'hiver 2030-2031 en montrant la demande prévue de chaque poste satellite (références (iii) et (iv)), la demande d'électricité de chaque client industriel (référence (ii)) et la demande les clients alimentés à haute tension (référence (iii)) qui les composent.

Réponse :

> ***Le Transporteur estime que les informations requises par l'intervenant ne sont pas pertinentes à l'étude du Projet et se rapportent à un niveau de détail qui dépasse le cadre d'analyse d'une demande d'autorisation d'investissement.***

1.6 Veuillez décomposer les prévisions de la demande d'électricité sur la Côte-Nord de la référence (ii) émises en 2017 de 2 318 MW pour la pointe de l'hiver 2020-2021 et de 2 372 MW pour la pointe de l'hiver 2030-2031 en montrant la demande prévue des clients de la Côte-Nord étant alimentés par chacun des postes à 735 kV situés au nord-est du corridor Manic-Québec dont il est question à la référence (v).

Réponse :

> ***Le Transporteur estime que les informations requises par l'intervenant ne sont pas pertinentes à l'étude du Projet et se rapportent à un niveau de détail qui dépasse le cadre d'analyse d'une demande d'autorisation d'investissement.***

[…]

1.9 Veuillez fournir un graphique, avec les chiffres le composant, de l'évolution horaire réelle de la demande d'électricité de la Côte-Nord au cours de l'hiver 2017-2018.

Réponse :

> ***Voir la réponse à la question 1.4.*** **»** (Nous soulignons)

L'AHQ-ARQ constate que le Transporteur ne répond à aucune des six demandes portant sur les prévisions de la demande d'électricité sur la Côte-Nord et les valeurs historiques qui pourraient permettre de juger de l'acuité de ces prévisions. Comme elle l'a exprimé dans les remarques préliminaires plus haut, l'AHQ-ARQ considère qu'elle est totalement justifiée de formuler des demandes sur la prévision de la demande en puissance de la Côte-Nord et sur son acuité puisque le Projet de 792,7 MS repose principalement sur cette prévision. De telles demandes s'apparentent à celles qui sont normalement permises dans le cadre de l'examen des causes

tarifaires et des plans de développement du Distributeur en ce qui a trait alors à la demande d'électricité de l'ensemble de la province.

L'AHQ-ARQ ne souscrit pas à la position du Transporteur selon laquelle « *les informations requises par l'intervenant ne sont pas pertinentes à l'étude du Projet et se rapportent à un niveau de détail qui dépasse le cadre d'analyse d'une demande d'autorisation d'investissement.* ». En effet, lorsque les informations requises sont au cœur de la justification d'un investissement de 792,7 M$, l'AHQ-ARQ considère qu'elles sont pertinentes.

De surcroit, les réponses aux demandes 1.3 et 1.9 de la DDR no. 1 de l'AHQ-ARQ permettraient de connaître l'envergure des demandes d'électricité passées de la Côte-Nord que le Transporteur a été mesure de rencontrer sans aucun problème sur son réseau. Quant à la réponse aux demandes 1.4 et 1.9 de la DDR no. 1 de l'AHQ-ARQ, elles permettraient d'en savoir plus sur l'ampleur de la coïncidence entre la demande de pointe provinciale et celle de la Côte-Nord et ainsi de juger de la pertinence de planifier le réseau de transport avec la seule prévision en pointe de la Côte-Nord.

Par conséquent, l'AHQ-ARQ demande à la Régie d'ordonner au Distributeur de fournir les réponses aux demandes 1.2 à 1.6 et 1.9 de la DDR no. 1 de l'AHQ-ARQ. Étant donné que les demandes 1.2 à 1.4 de la DDR no. 2 de l'AHQ-ARQ sont du même type, celle-ci demande aussi à la Régie d'ordonner au Transporter d'y répondre.

B-0035, demande 1.8

La demande 1.8 de l'AHQ-ARQ et la réponse du Transporteur :

« *1.8 Veuillez détailler, avec chiffres à l'appui à partir des valeurs fournies en réponse à la demande 1.2 plus haut, la méthode de calcul des huit valeurs de la demande à la pointe de l'hiver 2030-2031 du tableau 2 de la référence (ii) qui ont été extrapolées comme indiqué en note au bas du tableau 2.*

Réponse :

Voir la réponse à la question 1.1 de la demande de renseignements numéro 2 de la Régie à la pièce HQT-3, Document 1.2. » (Nous soulignons)

L'AHQ-ARQ suppose que le Transporteur fait référence à la pièce B-0034, HQT-3, document 1.3. La demande et la réponse 1.1 de la DDR no. 2 de la Régie :

« *1.1 Veuillez expliquer les extrapolations faites sur les prévisions du Distributeur pour établir la pointe de l'hiver 2030-2031. Le cas échéant, veuillez déposer le calcul qui sous-tend ces extrapolations en précisant si c'est le Transporteur ou le Distributeur qui les fait. Dans le cas où les extrapolations sont faites par le Distributeur, veuillez obtenir les explications et le calcul du Distributeur.*

Réponse :

Le Transporteur mentionne que ses études de planification du Projet ont été

réalisées pour la pointe prévue pour 2020-2021 et donc avec des données provenant directement du Distributeur. L'extrapolation pour la pointe 2030-2031 n'a été réalisée qu'afin de s'assurer que l'évolution de la charge entre 2020-2021 et 2030-2031 n'est pas significative en regard des besoins associés au Projet.

Chaque année, le Distributeur fournit au Transporteur une prévision de la demande d'électricité pour 15 ans à l'exception des clients à haute tension pour lesquels la prévision est fournie sur 10 ans. Puisque certaines données étaient manquantes pour calculer la prévision pour la pointe 2030-2031 sur la Côte-Nord, le Transporteur a dû extrapoler à partir de la prévision du Distributeur.

Pour la demande des clients haute tension, le Transporteur a extrapolé en maintenant constante la valeur prévue de la dernière année fournie par une prévision du Distributeur pour obtenir les années manquantes jusqu'à 2030-2031 lorsque requis. Pour le reste de la demande, le Transporteur a extrapolé les données en utilisant un taux comparable à la tendance observée dans les prévisions du Distributeur pour obtenir les années manquantes jusqu'à 2030 2031 lorsque requis. » (Nous soulignons)

L'AHQ-ARQ soumet respectueusement que la réponse du Distributeur à la demande 1.1 de la DDR no. 2 de la Régie ne répond pas à la demande 1.8 de la DDR no. 1 de l'AHQ-ARQ en ce qu'elle ne fournit aucun calcul avec chiffres à l'appui qui permettrait de comprendre les hypothèses prises par le Transporteur sur la demande de la Côte-Nord qui constitue pourtant un élément des plus déterminants dans la justification du Projet.

Par conséquent, l'AHQ-ARQ demande à la Régie d'ordonner au Transporteur de fournir la réponse à la demande 1.8 de la DDR no. 1 de l'AHQ-ARQ.

B-0035, demande 1.11 et B-0038, demande 2.1

La demande 1.11 de la DDR no. 1 de l'AHQ-ARQ (B-0035) et la réponse du Transporteur :

« *1.11 À la référence (vi), le Transporteur précise que « le besoin du présent Projet a été confirmé par les prévisions de 2015 et 2016 », sans spécifier la prévision la plus récente de 2017 qui a augmenté significativement par rapport à celles de 2015 et de 2016. Veuillez indiquer, avec preuves à l'appui, si le besoin du présent Projet est aussi confirmé par la prévision de 2017 de la demande d'électricité sur la Côte-Nord.*

Réponse :

En regard du comportement du réseau de transport, l'écart entre la prévision de la demande d'électricité sur la Côte-Nord de 2016 et celle de 2017 n'est pas significatif.

Voir la réponse à la question 1.1 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-3, Document 1.1. » (Nous soulignons)

La question et la réponse à la demande 1.1 de la DDR no. 1 de la Régie :

« *1.1 Veuillez élaborer sur le niveau de la demande d'électricité sur la Côte-Nord déclenchant le besoin pour le Projet, considérant que les prévisions de la demande d'électricité sur la Côte-Nord pour la pointe de l'hiver 2020-2021 s'établissaient respectivement à 2 196 MW et 2 205 MW en 2015 et en 2016 (référence (i)), soit les années où les besoins du Projet ont été confirmés (référence (ii)). Notamment, veuillez préciser si le Projet serait requis si le contexte actuel était tel que les prévisions de la demande de pointe pour les hivers 2020-2021 et 2030-2031 s'étaient maintenues à leur niveau de 2010 présenté à la référence (i).*

Réponse :

Le Transporteur rappelle que le respect des critères de conception du réseau dépend du comportement dynamique du réseau de transport à la suite des événements. Ce comportement dynamique est affecté par plusieurs facteurs, dont les suivants :

- ***la quantité, la localisation et le type (hydraulique, éolienne, …) de la production ;***
- ***la quantité et la localisation de la demande d'électricité ;***
- ***la configuration du réseau.***

La fermeture des centrales thermiques au sud du réseau, de même que tout ajout d'équipements qui modifie la configuration du réseau contribue aussi aux modifications du comportement dynamique du réseau qui est à la base des besoins du Projet.

Il est donc difficile pour le Transporteur de déterminer le niveau exact de la demande d'électricité sur la Côte-Nord déclenchant le besoin du Projet, puisqu'il ne s'agit pas du seul facteur en cause.

Le Transporteur est toutefois en mesure de confirmer que :

1. ***Avec le niveau de demande d'électricité de 2015 et 2016, soit d'environ 2 200 MW, le Projet est requis.***
2. ***Avec un niveau de demande d'électricité s'approchant de celui de 2010 (3 300 MW) et avec la présence des centrales thermiques au sud du réseau, le réseau du Transporteur respecte les critères de conception sans le Projet.***

Le Transporteur estime donc que la demande d'électricité sur la Côte-Nord devrait être de l'ordre du niveau de la demande prévue en 2010 pour éliminer le besoin du Projet. Le Transporteur devrait toutefois réaliser une étude afin de confirmer que, compte tenu de la fermeture des centrales dans le sud du réseau, le besoin n'est effectivement pas requis à ce niveau de demande.

Par ailleurs, le Transporteur souligne que ces études sont réalisées en fonction des prévisions fournies par le Distributeur et qu'en date d'aujourd'hui, le Transporteur ne dispose pas d'une information provenant du Distributeur lui indiquant un tel niveau de charge. **»** (Nous soulignons)

Suite aux réponses fournies par le Transporteur, l'AHQ-ARQ comprend que, pour un niveau de demande d'électricité sur la Côte-Nord à la pointe de l'hiver 2020-2021 d'environ 3 300 MW, le Projet n'est pas requis (0 M$) alors que pour un niveau de demande d'électricité sur la Côte-Nord d'environ 2 200 MW à la pointe de l'hiver 2020-2021, le Projet est requis (792,7 M$). Entre les deux, c'est l'inconnu. Il existe forcément un niveau déclencheur du Projet sur cet intervalle de 1 100 MW où le coût passe subitement de 0 à 792,7 M$ mais le Transporteur n'a pas réalisé les études pour déterminer ce seuil qui est pourtant une information cruciale pour justifier le besoin du Projet. De plus, si ce seuil était connu, l'ampleur des initiatives requises afin d'atteindre ce seuil (par exemple biénergie résidentielle demeurant à l'électricité, charges non interruptibles pour un usage cryptographique appliqué aux chaînes de blocs, etc.) serait connue et on pourrait en évaluer la faisabilité et la rentabilité versus le Projet de 792,7 M$.

L'AHQ-ARQ est d'avis que le Transporteur, sans avoir fait d'autres études, ne peut pas « *estimer que la demande d'électricité sur la Côte-Nord devrait être de l'ordre du niveau de la demande prévue en 2010 pour éliminer le besoin du Projet* » tel qu'il l'affirme en réponse à la demande 1.1 de la DDR no. 1 de la Régie reproduite ci-dessus. Un tel seuil peut donc se situer n'importe où dans l'intervalle entre 2 200 et 3 300 MW. Ainsi, le Transporteur n'a pas démontré, sans avoir fait d'autres études, que « *l'écart entre la prévision de la demande d'électricité sur la Côte-Nord de 2016 et celle de 2017 n'est pas significatif.* », puisque cet écart de 113 MW représente quand même 10 % de l'intervalle de 1 100 MW[2] où se retrouverait le niveau déclencheur inconnu du Projet.

Suite à ce qui précède, l'AHQ-ARQ considère que le Transporteur n'a pas répondu à la demande 1.11 de la DDR no. 1 de l'AHQ-ARQ et, en réponse à la demande 1.1 de la DDR no. 1 de la Régie, n'a pas fourni le niveau de la demande d'électricité sur la Côte-Nord déclenchant le besoin pour le Projet, une information pourtant incontournable pour justifier le besoin du Projet.

Par conséquent, l'AHQ-ARQ demande à la Régie d'ordonner au Transporteur de fournir les réponses à la demande 1.11 de la DDR no. 1 de l'AHQ-ARQ et à la demande 1.1 de la DDR no. 1 de la Régie. Étant donné que la demande 2.1 de la DDR no. 2 de l'AHQ-ARQ est du même type, celle-ci demande aussi à la Régie d'ordonner au Transporter d'y répondre.

B-0035, demande 1.12

La demande 1.12 de l'AHQ-ARQ et la réponse du Transporteur :

« *1.12 Veuillez spécifier l'année d'émission et les valeurs de la prévision de la demande sur la Côte-Nord qui ont été utilisées lors des études d'intégration du complexe de la Romaine dont il est question à la référence (vii).*

Réponse :

Le Transporteur rappelle que les besoins associés au Projet découlent d'une dégradation du comportement dynamique de son réseau de transport. Les niveaux de prévision de la demande sur la Côte-Nord influent certes cette dégradation, mais

[2] Avec la nouvelle prévision de 2018, cet écart est maintenant de 247 MW par rapport à 2016, soit 22 % de l'intervalle de 1 000 MW, ce qui est encore plus significatif.

ce ne sont pas les seuls facteurs. Voir la réponse à la question 1.1 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-3, Document 1.1.

Le Transporteur rappelle également qu'en vertu des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec (les « Tarifs et conditions »), les ajouts au réseau pour le raccordement de centrales ou les demandes de service de transport de point à point sont déterminés de façon séquentielle selon l'ordre d'inscription dans OASIS.

Le Transporteur rappelle aussi que les ajouts à son réseau de transport sont faits conformément à l'appendice J des Tarifs et conditions.

La demande dans la séquence des études d'impact sur le site OASIS associée à l'intégration du complexe de la Romaine porte le numéro 75R et date de 2003. Entre 2003 et le début des études de planification ayant conduit au présent Projet (2013), plusieurs demandes se sont ajoutées dont plusieurs se sont réalisées ou sont encore actives, notamment :

- ***91R (appel d'offres éolien, 2000 MW) ;***
- ***102T (transport ferme de point à point, chemin HQT-MASS, 1200 MW) ;***
- ***103T (transport ferme de point à point, chemin HQT-NE, 1200 MW) ;***
- ***117T (transport ferme de point à point vers le New Hampshire, 1090 MW) ;***
- ***127T (appel d'offres éolien, 500 MW) ;***
- ***157T (transport ferme de point à point vers New York, 1000 MW).***

L'intégration de ces demandes a eu pour effet de changer le comportement dynamique du réseau de transport.

Les hypothèses utilisées pour l'étude d'intégration du complexe de la Romaine, y compris au niveau de la charge, sont donc obsolètes. Toute comparaison de celles-ci avec les hypothèses des études de planification réalisées pour le Projet est inutile.

Les études de planification pour le Projet confirment qu'avec la prévision de 2010 pour la charge de la Côte-Nord et les centrales nucléaire et thermiques, le réseau obtenu respecte les critères de conception sans le Projet. » (Nous soulignons)

L'AHQ-ARQ constate que dans sa réponse, le Transporteur n'a pas fourni les valeurs de la prévision de la demande sur la Côte-Nord qui ont été utilisées lors des études d'intégration du complexe de la Romaine, se contentant de dire que celles-ci seraient « *obsolètes* ». Cette information permettrait de mettre en contexte le Projet avec le projet d'intégration du complexe de la Romaine et de comprendre pourquoi le Projet n'était alors pas requis et qu'il le serait maintenant.

Par conséquent, l'AHQ-ARQ demande à la Régie d'ordonner au Transporteur de compléter la réponse à la demande 1.12 de la DDR no. 1 de l'AHQ-ARQ.

B-0035, demandes 5.3 et 5.4 :

Les demandes 5.3 et 5.4 de l'AHQ-ARQ et les réponses du Transporteur :

« *5.3 Veuillez présenter les intrants, la méthode de calcul détaillée et les équations permettant de calculer la puissance captive en amont du corridor Manic-Québec (référence (ii)).*

Réponse :

Le Transporteur estime que cette question exige un niveau de détail qui dépasse le cadre d'analyse d'une demande d'autorisation d'investissement.

5.4 Veuillez déposer un tableau qui montre, pour chaque hiver de l'horizon entre 2018-2019 et 2030-2031, le calcul détaillé de la puissance captive prévue en amont du corridor Manic-Québec, dans le cas où le Projet n'était pas réalisé. Un tel tableau devra inclure, pour chaque hiver, tous les éléments pertinents pour calculer la puissance captive en MW et, en particulier :
• La limite de transit applicable sur le corridor Manic-Québec;
• La puissance maximale d'équipement de chacune des centrales de production situées en amont du corridor Manic-Québec (référence (iii));
• Les restrictions hydrauliques (hauteur de chute en fonction des niveaux amont et aval, contraintes, etc.) de chacune des centrales hydroélectriques en amont du corridor Manic-Québec (référence (iii));
• Les restrictions d'appareillage de chacune des centrales de production en amont du corridor Manic-Québec;
• Les indisponibilités planifiées de chacune des centrales de production en amont du corridor Manic-Québec;
• La consommation de chacune des centrales de production en amont du corridor Manic-Québec;
• La provision pour arrêts forcés des centrales de production situées en amont du corridor Manic-Québec; dans le cas où aucune provision n'est considérée, veuillez justifier ce choix;
• La puissance installée de chacun des parcs éoliens situés en amont du corridor Manic-Québec;
• La provision pour arrêts forcés et intermittence de la production éolienne des parcs éoliens situés en amont du corridor Manic-Québec; dans le cas où aucune provision n'est considérée, veuillez justifier ce choix;
• La puissance des autres ressources de production situées en amont du corridor Manic-Québec;
• La provision pour aléas des autres ressources de production situées en amont du corridor Manic-Québec; dans le cas où aucune provision n'est considérée, veuillez justifier ce choix;
• La quantité de réserve d'exploitation (références (iii) et (iv)) qui peut être conservée en amont du corridor Manic-Québec selon les politiques et directives de gestion des réserves d'exploitation;
• La prévision de la charge de la Côte-Nord, en amont du corridor Manic-Québec;
• La production disponible de la centrale des Churchill Falls doit tenir compte de la charge locale contractuelle retenue au Labrador de même que de la limite de transit au

poste Montagnais.

Réponse :

> ***Cette question réfère à un scénario hypothétique pour lequel aucune analyse spécifique n'a été faite par le Transporteur dans le cadre de la préparation du présent dossier.*** » (Les soulignés sont dans le texte original)

L'AHQ-ARQ soumet que ces informations sont nécessaires pour démontrer que le réseau du Transporteur, sans le Projet, serait sous congestion, i. e. qu'il ne pourrait pas transporter toute la production en amont du corridor Manic-Québec avec la limite de transit actuelle de 12 500 MW[3] et, le cas échéant, à partir de quelle année il serait sous congestion.

L'AHQ-ARQ ne comprend pas que la demande 5.4 référerait à un scénario hypothétique selon ce qu'affirme le Transporteur. En effet, la demande porte sur le scénario dans le cas où le Projet n'était pas réalisé. De l'avis de l'AHQ-ARQ, il serait étonnant et inacceptable que ce scénario n'ait pas été analysé par le Transporteur ne serait-ce que pour démontrer que le statu quo n'est pas valable.

Par conséquent, l'AHQ-ARQ demande à la Régie d'ordonner au Transporteur de répondre aux demandes 5.3 et 5.4 de la DDR no. 1 de l'AHQ-ARQ.

B-0035, demandes 16.1 à 16.3

Les demandes 16.1 à 16.3 de l'AHQ-ARQ et les réponses du Transporteur :

« *16.1 Veuillez fournir la valeur mesurée du taux d'utilisation annuel du réseau dont il est question à la référence (i) pour chacune des dix dernières années.*

Réponse :

> ***Voir la réponse à la question 16.3.***

16.2 Veuillez justifier le choix du facteur de charge de 70 % utilisé à la référence (i) dans le contexte des valeurs fournies à la demande précédente et de la prévision de 59,1 % pour 2019 tel qu'il apparaît à la référence (ii).

Réponse :

> ***Voir la réponse à la question 16.3.***

16.3 En utilisant des données horaires réelles des cinq dernières années, veuillez démontrer que, statistiquement, les équations de calcul des écarts de pertes en énergie sur une base annuelle (PEA) et de calcul du facteur de pertes (FP) et leurs coefficients constituent le meilleur ajustement pour représenter le phénomène des pertes. À défaut de fournir une telle démonstration, veuillez fournir un fichier Excel contenant les données horaires des

[3] B-0035, HQT-3, document 2.1, page 19, réponse 5.5.

pertes réelles des cinq dernières années.

Réponse :

> ***Le Transporteur réfère à l'analyse qu'il a présentée dans la pièce HQT-2, Document 1.1, section 6, pages 18 à 20. Dans cette analyse, le Transporteur estime la variation des pertes en puissance et en énergie qu'aurait procurée chacune des solutions envisagées par rapport à un réseau dérivé du réseau de transport actuel (2017).***
>
> ***Les résultats de cette analyse démontrent que les hypothèses utilisées pour obtenir les écarts de pertes de l'analyse économique présentée à la pièce HQT-1, Document 1, Annexe 5 sont réalistes et le Transporteur ne juge pas pertinent de remettre en cause la puissance à la pointe ainsi que l'équation polynomiale servant à calculer les écarts de pertes en énergie sur une base annuelle.*** » (Nous soulignons)

D'abord, l'AHQ-ARQ constate que la réponse à sa question 16.3, donnée en référence en réponse à sa question 16.1 ne fournit aucunement « *la valeur mesurée du taux d'utilisation annuel du réseau dont il est question à la référence (i) pour chacune des dix dernières années* ». En fait, la réponse 16.3 ne mentionne aucunement la notion de taux d'utilisation annuel du réseau ni de facteur de charge.

De plus, la réponse à la question 16.3 ne répond aucunement à la demande en ce qu'elle ne fournit aucune démonstration statistique et qu'à défaut de le faire, elle ne fournit aucune donnée horaire des pertes réelles des cinq dernières années. Avec égards, l'AHQ-ARQ soumet que les résultats de l'analyse citée à la réponse 16.3 ne démontrent aucunement que « *les hypothèses utilisées pour obtenir les écarts de pertes de l'analyse économique présentée à la pièce HQT-1, Document 1, Annexe 5 sont réalistes* ». L'AHQ-ARQ est d'avis qu'une démonstration statistique basée sur des données réelles est primordiale pour valider les hypothèses du Transporteur dans le calcul des pertes évitées à prévoir avec le Projet puisque ce calcul est de la plus haute importance pour le choix de la solution à retenir.

Par conséquent, l'AHQ-ARQ demande à la Régie d'ordonner au Transporteur de répondre aux demandes 16.1 à 16.3 de la DDR no. 1 de l'AHQ-ARQ.

B-0035, demande 17.1 :

La demande 17.1 de l'AHQ-ARQ et la réponse du Transporteur :

« *17.1 Veuillez fournir, pour chacun des projets découlant des 12 demandes de plus de 250 M$ autorisées par la Régie dont il est question à la référence, l'évaluation du Transporteur de la réduction ou de l'augmentation des pertes de transport qui étaient prévues au projet, s'il y a lieu, et la valeur réelle maintenant observée.*

Réponse :

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

Comme l'AHQ-ARQ l'a mentionné ci-dessus, elle considère que le Transporteur doit fournir des données réelles pour démontrer l'acuité de sa prévision des pertes évitées d'un projet. L'information sur des projets passés pourrait constituer une façon de faire une telle démonstration.

Par conséquent, l'AHQ-ARQ demande à la Régie d'ordonner au Transporteur de répondre à la demande 17.1 de la DDR no. 1 de l'AHQ-ARQ.

Espérant le tout conforme, veuillez agréer, chère consœur, nos salutations les plus distinguées.

DHC Avocats

Steve Cadrin, avocat
SC/sb

#652686