Me Pierre Pelletier
Avocat

2843, rue des Berges
Lévis (Québec) G6V 8Y5

Téléphone : 418 903-6886
Cellulaire : 418 928-1971
Télécopieur : 418 650-7075
Courriel : pelletierpierre@videotron.ca

Lévis, le 16 octobre 2018

Par courriel, courrier et dépôt au SDÉ

Me Véronique Dubois, Secrétaire
RÉGIE DE L'ÉNERGIE
Tour de la Bourse, C.P. 001
800, Place Victoria, 2e étage, bur. 255
Montréal QC H4Z 1A2

OBJET : HQT – Demande d'autorisation du Transporteur relative à la construction d'une ligne à 735 kV entre les postes Micoua et du Saguenay

Dossier : R-4052-2018

Contestation de certaines réponses du Transporteur à la DDR1 de l'AQCIE et du CIFQ

Chère Consoeur,

L'AQCIE et le CIFQ contestent les réponses (ou l'absence de réponse) du Transporteur (B-0038) aux demandes énumérées ci-après pour les motifs indiqués à l'égard de chacune.

<u>Demande 1.2</u> :

Pour les années 2020-2021 et 2030-2031, veuillez fournir l'écoulement de puissance pour chacun des scénarios incluant un tableau sommaire indiquant notamment les besoins totaux en MW, la production totale en MW, les pertes totales en MW. Dans le cas des pertes, veuillez préciser si elles ont été déterminées en maintenant le même profil de tension selon les trois scénarios.

Réponse :

Pour le réseau à la pointe 2020-2021, le Transporteur a considéré des niveaux de production et le profil de tension équivalents entre les différentes solutions décrites à la pièce HQT-1, Document 1. Le niveau de production correspond à 43 811 MW incluant la réserve de stabilité pour les trois solutions. En conformité avec les pratiques décrites à la section 1 de la pièce HQT-2, Document 1.1, la différence de pertes entre les scénarios a été distribuée sur les points d'interconnexion pour équilibrer le réseau.

Commentaire :

Le Transporteur ne répond pas à la demande de fournir les besoins totaux et les pertes totales de chacun des scénarios.

Le niveau des pertes est un élément prépondérant de la comparaison économique et l'information requise est essentielle à la validation de cette comparaison.

Demande 1.7 :

Veuillez préciser si la capacité de production de 43 811 MW comprend de la capacité de production éolienne. Si oui, veuillez fournir la capacité.

Réponse :

(La réponse est caviardée.)

Commentaire :

Au dernier suivi concernant l'entente d'intégration éolienne, il y avait 3667,75 MW de puissance éolienne installée en mai 2018, et cette information est publique.

Selon les intervenants, il n'existe aucun motif valable pour que l'information demandée soit tenue confidentielle et le transporteur n'a formulé auprès de la Régie aucune demande à cet effet. Même s'il est possible pour les intervenants d'avoir accès à l'information confidentielle, la démarche est lourde et comporte des implications au niveau de l'utilisation de l'information qui sont délicates. Les intervenants soumettent que la Régie ne devrait accepter qu'avec parcimonie et prudence l'argument de confidentialité.

Demande 1.9 :

Veuillez présenter la répartition des exportations de 4548 MW selon les chemins décrits à la référence (iv).

Réponse :

(La réponse est caviardée.)

Commentaire :

Selon les intervenants, il n'existe, ici encore, aucun motif valable pour que l'information demandée soit tenue confidentielle et les commentaires formulés à l'égard de la demande précédente sont aussi valables à l'égard de celle-ci.

<u>Demande 2.1</u> :

Pour chacune des années de la prévision, veuillez fournir la prévision des besoins des postes de la Manicouagan, Arnaud et des Montagnais.

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.

Commentaire :

La preuve présente les besoins totaux et indique que ces besoins concernent les postes de la Manicouagan, Arnaud et des Montagnais.

Selon les intervenants, il est pertinent de savoir si la réduction des besoins affecte un poste seulement ou les trois postes. Cette information est nécessaire pour déterminer si la réduction est due, par exemple, à un client important, ce qui serait conjoncturel, ou si elle est répartie sur l'ensemble de la clientèle, ce qui serait structurel.

<u>Demande 3.1</u> :

Veuillez fournir les niveaux de transit réels sur les lignes du corridor Manic-Québec lors de la demande de pointe des années 2013-2014 à 2017-2018, ainsi que le niveau de transit prévu à l'horizon 2020-2021 et à l'horizon 2030-2031.

Réponse :

Le niveau de transit prévu à l'horizon 2020-2021 est disponible à la pièce HQT-2, Document 1, Annexe 1, déposée sous pli confidentiel. Le Transporteur a réalisé ses études avec un réseau modélisé à la pointe 2020-2021 et ne dispose pas de réseau modélisé à la pointe 2030-2031.

Pour ce qui est des niveaux de transit à la pointe des hivers 2013-2014 à 2017-2018, ces valeurs ne sont pas pertinentes à l'étude du Projet et dépassent le cadre d'analyse du présent dossier.

Commentaire :

Selon les intervenants, il n'existe aucun motif valable pour que le niveau de transit prévu à l'horizon 2020-2021 soit tenu confidentiel. Selon la preuve du Transporteur, le niveau de transit est l'élément principal de justification du projet et il est nécessaire d'en débattre ouvertement.

Il est pertinent de connaître le niveau de transit historique afin de pouvoir le comparer au niveau de transit prévu. De nouveau, il s'agit de l'élément majeur de la justification du projet.

À la réponse 5.5 de B-0035 le Transporteur mentionne :

> ***« La limite de transit du corridor Manic-Québec sans indisponibilité de transport a été de 12 500 MW pour la période 2010 à 2018. »***

Les intervenants estiment qu'il n'est pas moins pertinent de connaître le niveau de transit historique que de connaître la limite de transit, ce que le Transporteur consent à dévoiler.

<u>Demande 4.2</u> :

Veuillez préciser de quelle façon le transit sera limité: Sera-ce par la diminution des besoins, par la diminution des exportations, par le déplacement de la production ou par d'autres moyens, auquel cas veuillez indiquer lesquels.

Réponse :

Le Transporteur ne peut répondre à cette question puisque qu'il s'agit de moyens qui appartiennent à ses clients (Distributeur, Producteur et les autres clients).

Commentaire :

À la page 18 de B-0005, le Transporteur mentionne qu'il limitera le transit :

> ***« Temporairement, et ce jusqu'à la mise en service du Projet, le Transporteur fera appel à des automatismes et limitera le transit pour opérer le réseau dans des conditions permettant d'en garantir la stabilité. »***

La demande des intervenants vise à savoir de quelle façon le Transporteur s'y prendra pour limiter le transit.

Il devrait être en mesure de répondre à cette demande puisqu'il mentionne lui-même qu'il limitera le transit.

La réponse est nécessaire afin de mesurer si les moyens utilisés pourront continuer à être utilisés ou s'il s'agit de moyens exceptionnels d'une portée limitée dans le temps.

<u>Demande 7.1</u> :

Veuillez expliquer l'écart important entre le résultat obtenu en appliquant la méthodologie utilisée à la référence (i), et le résultat obtenu dans le cadre de l'analyse approfondie décrite à la référence (ii).

Réponse :

Voir la réponse à la question 14.1 de la demande de renseignements numéro 1 de l'AHQ-ARQ à la pièce HQT-3, Document 2.1.

La réponse 14.1 à l'AHQ-ARQ est la suivante :

« Dans sa comparaison, l'intervenant prétend à tort que l'évaluation des pertes différentielles du projet à 735 kV de la Chamouchouane – Bout-de-l'Île a connu une baisse. Il compare erronément la valeur de 448 GWh indiquée au dossier R- 3981-2016, 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 151 GWh indiquée au dossier R-4058-2018 d'estimation de l'impact de la ligne Chamouchouane – Bout-de-l'Île sur les pertes de l'année 2016. Ces deux valeurs ne peuvent être comparées car elles proviennent d'analyses dont les hypothèses sont complétement différentes. »

Commentaire :

On doit comprendre que la réponse du Transporteur à l'AQCIE et au CIFQ est que *« Ces deux valeurs ne peuvent être comparées car elles proviennent d'analyses dont les hypothèses sont complétement différentes. »*

Il n'explique pas en quoi la comparaison de la même situation selon deux analyses différentes peut donner des résultats tellement différents. Une réponse complète à cette question permettrait d'apprécier les deux analyses et de déterminer laquelle devrait donner les résultats les plus crédibles.

<u>Demande 10.1</u> :

Veuillez indiquer la valeur des pertes sur le réseau.

Réponse :

Le Transporteur estime que cette question n'est pas pertinente à l'étude du Projet et dépasse le cadre du présent dossier. Dans le cadre de l'étude d'un projet d'investissement, le Transporteur évalue les pertes de manière différentielle en comparant les pertes d'une solution de référence avec les pertes des autres solutions.

Commentaire :

La valeur du différentiel de pertes est en effet l'élément déterminant de la comparaison économique entre les trois solutions examinées. Il est cependant nécessaire de connaître la valeur des pertes absolues de chacune des trois solutions afin de constater la différence de pertes et de valider l'information fournie par le Transporteur à cet égard.

<u>Demande 11.2</u> :

Veuillez fournir les principaux paramètres des simulations, notamment la production totale, les besoins de la charge locale, les exportations, les importations et les pertes.

Réponse :

Le Transporteur réitère que pour estimer la variation de pertes, il a utilisé la même méthodologie que celle qu'il a utilisée dans le cadre de l'« Étude expliquant et quantifiant les facteurs influençant le taux de pertes actuel du réseau de transport » de l'annexe 1 de la pièce HQT-9, Document 1 du dossier R-4058-2018, soit :

> *« 8 784 situations instantanées du réseau de transport ont été représentées par un modèle de réseau pour l'année bissextile 2016. L'évaluation du taux de pertes dans le cadre de l'étude est estimée à partir des pertes et de l'énergie livrée en puissance (instantanées) sur une base horaire, en posant comme hypothèse que celles-ci s'avèrent constantes dans l'heure. Cette fréquence horaire est suffisante pour avoir un portrait représentatif du comportement du réseau dans le cadre de cette étude.*
>
> *Chaque modèle de réseau utilisé lors de l'étude reflète la topologie, le niveau de production, la quantité et la distribution des charges réelles ainsi que les points d'opération (tensions, transits, etc.) des équipements sur le réseau de transport. »*

Les paramètres des simulations correspondent donc aux situations réelles observées durant les 8 760 heures de l'année 2017 auxquelles ont été ajoutées les deux interconnexions CHPE et NPT, ainsi que l'intégration complète du complexe de la Romaine et la ligne prévue dans le cadre du projet Chamouchouane – Bout-de-l'Île.

Commentaire :

Le Transporteur ne répond pas à la demande qui lui est adressée:

> ***« fournir les principaux paramètres <u>des simulations,</u> notamment la production totale, les besoins de la charge locale, les exportations, les importations et les pertes. »***

Sa réponse ne permet pas d'expliquer comment la même méthodologie appliquée à deux situations très semblables peut mener à des résultats si différents dans le cas de l'ajout d'une ligne à 735 kV :

Ligne Chamouchouane-Bout-de-l'Île : 406 km, pertes de 100 MW et 151 GWh

Ligne Outardes- Laurentides : 425 km, pertes de 63,4 MW et 283,8 GWh

<u>Demande 16.1</u> :

Veuillez déposer ces documents au dossier actuel.

Réponse :

Cette question n'est pas pertinente à l'étude du Projet et dépasse le cadre d'analyse du présent dossier.

Commentaire :

La demande fait référence aux schémas d'écoulements de puissance qui ont été déposés dans le cadre du dossier R-3887- 2014 concernant la ligne Chamouchouane-Bout-de-l'Île.

Les intervenants considèrent que l'analyse de ces documents est pertinente afin notamment de connaître le niveau de transit qui était simulé dans le corridor Manic-Québec dans le cadre de ce dossier par comparaison avec la situation au dossier actuel.

****

Les intervenants demandent à la Régie d'ordonner au Transporteur de fournir à l'égard de chacune des demandes reproduites ci-dessus des réponses complètes et transparentes sans en limiter l'accès au moyen de caviardage ou autrement.

Je vous prie d'agréer, chère Consoeur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

(s) Pierre Pelletier

Pierre Pelletier
PP/sb
c.c. Me Yves Fréchette