Q U É B E C

NO : R-4052-2018

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

DEMANDE D'AUTORISATION DU TRANSPORTEUR RELATIVE À LA CONSTRUCTION D'UNE LIGNE À 735 kV ENTRE LES POSTES MICOUA ET DU SAGUENAY

HYDRO-QUÉBEC
(ci-après le «TRANSPORTEUR»)

Demanderesse

et

L'ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DES CONSOMMATEURS INDUSTRIELS D'ÉLECTRICITÉ
(ci-après « AQCIE »)

et

LE CONSEIL DE L'INDUSTRIE FORESTIÈRE DU QUÉBEC
(ci-après « CIFQ »)

Intervenants

ARGUMENTATION DE L'AQCIE ET DU CIFQ

---

1. Les intervenants AQCIE et CIFQ ont pris connaissance de la plaidoirie (B-0094) du Transporteur qui comporte une revue minutieuse de sa preuve et une critique des mémoires des intervenants sur lesquelles l'AQCIE et le CIFQ ne comptent pas s'attarder.

2. Dans sa présentation en audience (C-AQCIE-CIFQ-0028), monsieur Paquin a bien situé le débat sur lequel la Régie a à rendre une décision : Doit-on accueillir un projet d'investissement de 792 M$ pour permettre au Transporteur d'opérer son réseau sans contraintes et d'assurer à sa clientèle de point à point qu'elle n'aura pas à limiter le moindrement ses exportations dans l'hypothèse d'un réseau qui pourrait se trouver dégradé au cours de certaines des quelque 100 heures de pointe de la charge locale ou

doit-on plutôt favoriser le recours aux diverses mesures préconisées par les intervenants pour réduire le transit dans une telle hypothèse ?

3. Rappelons que le réseau du Transporteur est conçu afin d'éviter toute congestion sur le réseau principal lorsque tous les équipements sont en opération, donc en réseau noble (voir notamment les paragraphes 253 et 308 de la décision D-2012-010), et qu'aucune difficulté ne se pose, selon le Transporteur, dans le corridor Manic-Québec au cas de réseau en situation noble, mais uniquement dans l'hypothèse d'un réseau dégradé, situation lors de laquelle l'exigence d'absence de congestion ne trouve pas application, selon notre compréhension de la décision D-2012-010.

4. Il n'est pas douteux qu'il est plus facile pour le Transporteur de gérer un réseau qui est soumis à peu de contraintes. Il n'est pas douteux, non plus, que plus il investit dans son réseau, plus son rendement est élevé, ce qui est dans son intérêt. Il n'est pas douteux, non plus, qu'il est à l'avantage de son affilié, le Producteur, qu'une nouvelle ligne soit construite maintenant aux frais de tous les usagers plutôt que de l'être dans quelques années au moment où le Producteur devrait requérir la construction d'une ligne à ses propres frais pour rencontrer ses propres besoins.

5. Cependant, il n'appartient pas au Transporteur de décider de cette question, mais à la Régie, dont le devoir, aux termes de l'article 5 de sa loi constitutive, est d'assurer *« la conciliation entre l'intérêt public, la protection des consommateurs et un traitement équitable du transporteur d'électricité et des distributeurs* (…) *dans une perspective* (…) *d'équité au plan individuel comme au plan collectif. »*

6. L'AQCIE et le CIFQ sont d'avis que la décision à rendre sur cette question doit l'être en tenant compte du principe de proportionnalité, du rapport entre les sommes à investir et les fins recherchées. Comme le signalait l'analyste de l'AHQ-ARQ, lors de sa présentation en audience, il convient de décider si le projet du Transporteur répond à un <u>besoin</u>, pas seulement à une envie.

7. En sus des arguments d'ordre technique invoqués par ses représentants, le Transporteur, dans sa plaidoirie[1], invoque une question de droit pour s'opposer à la suggestion des intervenants visant à imposer des restrictions conditionnelles aux clients lors du renouvellement éventuel de leurs réservations de long terme au cours des années 2019 à 2024[2].

8. Le Transporteur invoque la décision D-2010-160 où la Régie a, en effet, décidé que des limitations ou restrictions au droit de renouvellement ne peuvent être imposées que si elles ont été prévues dans la convention de service initiale. Cependant, le Transporteur, qui en est le dépositaire, n'a pas mis en preuve l'absence de telles restrictions dans les conventions de service en cause ici.

9. En outre, et surtout, la décision D-2010-160 a été rendue dans un contexte bien différent de celui qui prévaut ici. Dans l'affaire qui a donné lieu à cette décision-là, la capacité de transit du réseau québécois s'était trouvée à risque d'être limitée par l'incapacité du réseau de la Nouvelle-Angleterre à accueillir toute la production faisant l'objet d'ententes de service ferme au Québec. Dans cette affaire-ci, les contraintes de transit résultent du fait même du Producteur, dont la fermeture de centrales au sud du corridor Manic-Québec a été un des deux déclencheurs de la situation actuelle, selon le Transporteur. Les intervenants soumettent qu'il serait contraire à l'esprit de la loi de ne pas tenir compte de ce fait au moment d'une éventuelle demande de renouvellement des conventions de service du Producteur pour 47 MW en 2019 et pour 237 MW en 2023[3].

10. Le Transporteur soutient également, à la page 31 de sa plaidoirie, qu'il ne serait pas en droit de conclure avec le Producteur ou tout autre client une entente visant à limiter le niveau de transit dans certaines circonstances en vue d'éviter d'avoir à investir des sommes considérables pour la construction ou le renforcement de lignes.

---

[1] B-0094, pages 30 et 31.
[2] C-AQCIE-CIFQ-0028, pages 3 et 4.
[3] Voir la pièce C-AQCIE-CIFQ-0028, au bas de la page 3.

11. Les intervenants soumettent qu'ici encore la position du Transporteur est contraire à l'esprit de la loi. Telle entente n'est certainement pas interdite par la Loi sur la régie de l'énergie ou par les Tarifs et conditions des services de transport, encore qu'à leur avis elle devrait être soumise à l'approbation de la Régie, particulièrement s'il s'agit d'une entente entre le Transporteur et son affilié, le Producteur. La Régie, quant à elle, aurait compétence pour en décider, en vertu du paragraphe 5° de l'article 31 de sa loi constitutive, en respectant l'esprit de son article 5.

12. La décision D-2010-160, invoquée par le Transporteur et commentée ci-dessus relativement au droit au renouvellement des ententes de service ferme de point à point de long terme, comporte par ailleurs, de l'avis des intervenants, un enseignement à retenir quant à l'approche pragmatique qui devrait être celle de la Régie dans un cas comme celui qui nous occupe.

13. Dans cette affaire-là, le Transporteur avait conclu des conventions de service pour 306 MW avec ÉBMI puis une convention de service pour 1 200 MW avec le Producteur, puissance que son réseau lui permettait de transiter sans problème jusqu'au réseau de transport de la Nouvelle-Angleterre. Toutefois, des contraintes sur ce dernier réseau l'empêchaient de recevoir plus que 1 200 MW. La question s'est donc posée de savoir s'il y avait lieu de procéder à une réduction de service proportionnelle en vertu de l'article 13.6 des Tarifs et conditions, vu le risque théorique de congestion du réseau.

14. Voici comment se lisent les paragraphes 122 à 125 de cette décision :

> *« [122] L'article 13.6 des Tarifs et conditions prévoit les situations pouvant mener à des réductions de service de transport ferme. Le Transporteur peut effectuer des réductions sur son réseau, lorsque nécessaire, pour maintenir une exploitation fiable du réseau. Il y est également mentionné que les réductions peuvent être appliquées lorsqu'il existe une urgence de nature électrique, pour faire face à un état d'urgence ou toute autre condition imprévisible qui pourrait compromettre la fiabilité du réseau de transport.*

> *[123] En l'espèce, la preuve au dossier n'a pas démontré que le Transporteur faisait face à une contrainte réelle sur son réseau pouvant justifier l'application de réductions du service ferme prévu à l'article 13.6. À cet égard, la Régie retient du témoignage de monsieur Sylvain Clermont, témoin du Transporteur, qu'il n'y a pas eu de dégradation du service sur le chemin HQT-NE, même si les réservations fermes sur ce chemin totalisent plus de 1 500 MW[4].*
>
> *[124] De plus, en argumentation, le Transporteur a admis qu'il n'y a pas de problème d'accès au réseau[5], ni de congestion[6].*
>
> *[125]* ***La Régie conclut que l'état de la situation actuelle sur le chemin HQT-NE ne met pas en péril l'exploitation fiable du réseau de transport et ne justifie pas, selon la preuve au dossier, l'application de réductions de service conformément à l'article 13.6 des Tarifs et conditions.*** *»*

15. Aux paragraphes 134 à 137, le régisseur Lassonde donne les précisions suivantes relativement à la problématique en cause :

> *« [134] Il est en preuve que le Transporteur a contracté avec EBMI et le Producteur des services de transport ferme sur le chemin HQT NE pour environ 1 500 MW, alors que des contraintes sur le réseau voisin peuvent réduire cette capacité à 1 200 MW.*
>
> *[135] Même si la réduction du service de transport ferme sur le chemin HQT NE semble hypothétique pour le moment puisque les deux clients en service ferme du Transporteur — EBMI pour 306 MW et le Producteur pour 1 200 MW — réussissent à faire transiter ces quantités sur le chemin en question, en tant que clients du service de transport ferme du Transporteur, EBMI et le Producteur peuvent, en tout temps, demander le transit de la totalité des quantités prévues à leurs conventions de service.*
>
> *[136] Le jour où un tel transit ne pourra se faire parce qu'ISO NE ne le permettra pas, comme il n'y a pas de restriction de capacité sur le réseau du Transporteur sur ce chemin (2 000 MW étant disponibles), la logique voudrait que ce soit ISO NE qui gère la restriction du côté américain du chemin HQT NE en appliquant les dispositions du tarif OATT, dont les dispositions sont semblables à celles de l'article 13.6 des Tarifs et conditions.*

---

4 Dossier P-130-001, pièce A-12-3, NS du 16 septembre 2010, volume 3, pages 112, 113 et 118.

5 Dossier P-130-001, pièce A-12-4, NS du 17 septembre 2010, volume 4, pages 143 et 144.

6 Dossier P-130-001, pièce A-12-4, NS du 17 septembre 2010, volume 4, page 152.

> *[137] Qu'il incombe, en pareilles circonstances, au Transporteur ou à ISO NE de gérer les restrictions de capacité de transit sur le chemin HQT NE, cela devra se faire de façon non discriminatoire pour satisfaire la demande des clients en service ferme, dont EBMI et le Producteur. »*

16. On notera que la Régie n'a pas, dans cette affaire, décidé en fonction d'une éventuelle et hypothétique congestion du réseau mais bien en fonction de la réalité. Les intervenants AQCIE et CIFQ soumettent que c'est dans le même esprit que la Régie devrait considérer ici les objections du Transporteur à l'approche pragmatique proposée par les intervenants et qu'elle devrait rejeter le projet proposé, qui repose sur une approche de planification somme toute très dogmatique et sur de nombreuses hypothèses hautement irréalistes, ainsi que l'ont démontré notamment les analystes de l'AQCIE-CIFQ et de l'AHQ-ARQ.

Le 22 mars 2019

(s) Pierre Pelletier

PIERRE PELLETIER
Procureur de l'AQCIE et du CIFQ