Montréal, le 16 octobre 2018

Nicolas Dubé
Ligne directe : 514-392-9432
Téléc. : 514-878-1450
nicolas.dube@gowlingwlg.com

Adjointe
Tél. : 514 878-9641, poste no : 65254

PAR COURRIEL

Me Véronique Dubois
Secrétaire
RÉGIE DE L'ÉNERGIE
Tour de la Bourse
800, Place Victoria, bureau 2.55
Montréal (Québec) H4Z 1A2

Objet : Régie – Demande d'autorisation du Transporteur relative à la construction d'une ligne de 735 kV entre les postes Micoua et du Saguenay (le « Projet »)
Demande de contestation des réponses à la demande de renseignements numéro 1 de Nalcor Energy Marketing Corporation (« NEMC »)
Dossier de la Régie : R-4052-2018
Notre dossier : L140690009

Chère consœur,

La présente fait suite au dépôt, par Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « **Transporteur** »), des réponses aux demandes de renseignements des intervenants. NEMC conteste par la présente les réponses fournies par le Transporteur et/ou son défaut de répondre de façon complète et adéquate à certaines questions posées par NEMC dans le cadre de sa demande de renseignements nº 1[1] (la « **DDR nº1 de NEMC** »).

QUESTION 1.1.1 :

En réponse à la question 1.1.1 de la DDR nº 1 de NEMC, le Transporteur réfère NEMC à la réponse 4.1 de la demande de renseignements nº 1 de la Régie de l'énergie[2] (la « **Régie** ») (la « **DDR nº1 de la Régie** »).

De l'avis de NEMC, la réponse 4.1 du Transporteur à la Régie ne répond pas à la question 1.1.1 de NEMC. Le Transporteur reconnaît que le Projet pourrait dégager une certaine réserve de capacité locale dans le corridor Manic-Québec. Or, le Transporteur ne fournit pas le nombre de MW excédentaires générés sur le corridor Manic-Québec. Pourtant, une information similaire a été

[1] B-0043, HQT-3, Document 5.1.
[2] B-0033, HQT-3, Document 1.2.

Gowling WLG (Canada) S.E.N.C.R.L., s.r.l. est membre de Gowling WLG, un cabinet juridique international constitué d'affiliés, chacun d'entre ces derniers constituant une entité autonome et indépendante qui fournit des services à l'échelle mondiale. Pour en savoir davantage sur notre structure, consultez gowlingwlg.com/avisjuridique

fournie dans le cadre du dossier R-3887-2014[3] ainsi que dans le dossier R-3981-2016[4]. Par ailleurs, une réserve de capacité pourrait, de l'avis de NEMC, avoir un impact monétaire important sur le coût d'intégration des centrales devant être connectées dans le futur, incluant les coûts évités d'intégration de la centrale SM-3 au bénéfice d'Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (le « **Producteur** »), une entité affiliée au Transporteur, d'où la pertinence d'obtenir cette information. NEMC conteste à cet égard la position du Transporteur à l'effet que la réserve de capacité ainsi créée serait accessoire. Le fait que le Transporteur puisse affirmer qu'il serait possible, sur la base d'analyses préliminaires, d'intégrer la demande découlant de l'étude 197R sans ajout sur le réseau de transport à 735 kV ainsi que la demande découlant de l'étude 215R (sous réserve d'ajouter de la compensation série sur la nouvelle ligne Micoua-Saguenay) confirme, de l'avis de NEMC, que le Transporteur est en mesure de répondre à cette question.

QUESTION 1.2 :

NEMC demande au Transporteur d'élaborer sur la nature des événements dont il est fait mention aux références (i) et (iv) et sur le risque que ces événements surviennent et, le cas échéant, de fournir un ordre de grandeur, une fréquence ou d'occurrences quant à ces événements. Le Transporteur répond qu'il utilise des critères déterministes et non probabilistes, et ce, en conformité avec les pratiques de l'industrie. Par conséquent, il considère que les informations demandées par NEMC ne sont pas pertinentes à l'étude du Projet et dépassent le cadre d'analyse du présent dossier.

NEMC ne partage pas cet avis. De l'avis de NEMC, la Régie doit être en mesure de déterminer si le Projet répond à des besoins matériels et si les événements dont il est question aux références (i) et (iv) ont des chances raisonnables de se réaliser, et ce, peu importe si le Transporteur utilise des critères déterministes. Or, cette détermination ne peut se faire qu'en estimant les risques associés aux problèmes de fiabilité que la solution proposée est censée résoudre. En se limitant à des critères déterministes, le Transporteur pourrait, ultimement, 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 Northeast Power Coordinating Council (le « **NPCC** »).

Le Transporteur mentionne que lorsque les niveaux de transit prévus dépassent ceux pour lesquels le réseau de transport est conçu, le phénomène d'oscillations sur le réseau est amplifié, ce qui cause la perte de synchronisme des centrales de la Côte-Nord avec le réseau de transport entraînant la perte complète de ce dernier. NEMC cherche à comprendre quel est l'ampleur du risque associé à ces événements[5]. Le risque est-il important au point d'entrainer la perte complète du réseau de transport ou s'agit-il d'un risque moindre faisant en sorte que le Transporteur doit

[3] Dossier R-3887-2014, pièce B-0006, p. 27, l. 13 à 16.
[4] Dossier R-3981-2016, pièce A-0032, p. 17 et 18, l. 20 à 25 et l. 1 à 3.
[5] HQT-1, Document 1, pièce B-0005, p. 18, l. 6 à 9.

recourir à des actions autorisées, telles que décrites au Tableau 5 de la pièce HQT-2, Document 1.1 révisé. Considérant ce qui précède, NEMC est d'avis que la réponse du Transporteur est insuffisante et que ce dernier doit élaborer davantage sur la nature de ces événements, des risques qu'ils peuvent occasionner et sur la fréquence d'occurrence de ces risques.

QUESTION 1.4 :

Le Transporteur refuse de répondre à la question 1.4 de NEMC sous prétexte que les informations requises par cette dernière ne sont pas pertinentes à l'étude du Projet et dépassent le cadre d'analyse du présent dossier.

NEMC ne partage pas cet avis. En effet, puisque la fermeture des centrales du Producteur (une entité affiliée au Transporteur) est l'un des facteurs justifiant le Projet, il est pertinent et important de savoir si le Transporteur a réalisé des études ou des analyses relatives à l'impact de la fermeture des centrales thermiques de Tracy et de la Citière ainsi que la centrale nucléaire de Gentilly-2, et ce, préalablement ou postérieurement à ces fermetures. NEMC cherche à savoir si le Transporteur a évalué l'impact de ces fermetures sur les coûts d'investissements sur le réseau de transport du Transporteur. Si de telles études ou analyses ont été réalisées, NEMC souhaite obtenir copies de ces études ou analyses.

QUESTION 1.5 :

Le Transporteur ne répond pas à la question 1.5 de NEMC. Il se contente plutôt de référer NEMC à des projets autorisés par la Régie découlant de la fermeture de centrales, sans plus de justification. NEMC note à cet égard que la note en bas de page numéro (1) ne renvoie à aucune référence. NEMC souhaiterait obtenir les références dont il est question à la note en bas de page numéro (1).

Ceci dit, le Producteur étant un client non réglementé du Transporteur, ce dernier devrait, de l'avis de NEMC, indiquer s'il juge acceptable que des décisions corporatives du Producteur créant des besoins d'investissement importants devraient être assumées par les autres clients du Transporteur, et ce, notamment eu égard au principe de causalité des coûts. Le Transporteur devrait justifier sa réponse tel que demandé.

De l'avis de NEMC, le cadre réglementaire encadre ce genre de questionnement. À titre d'exemple, la Régie s'exprimait ainsi au paragraphe 83 de la décision D-2015-209 :

> « *[83] C'est dans ce contexte que la Régie adopte, aux fins de la Politique d'ajouts, les principes directeurs suivants :*

> *1. éviter les coûts excessifs d'ajouts au réseau demandés par un client et, ainsi, protéger les clients existants;*
>
> *2. assurer la couverture des coûts des ajouts au réseau réalisés pour un client;*
>
> *3. assurer un traitement équitable et un accès non discriminatoire au réseau de transport à tous les clients du Transporteur.* » (Nos soulignés)

De l'avis de NEMC, bien qu'en l'espèce le Transporteur allègue qu'il s'agit d'un investissement dans la catégorie d'investissement « Maintien et amélioration de la qualité de service », et que le Producteur ne demande aucun ajout au réseau de transport, il est pertinent de déterminer si les décisions passées du Producteur engendrent des coûts excessifs sur le réseau de transport, et ce, au détriment des autres clients existants du Transporteur, allant ainsi à l'encontre des principes de causalité des coûts et d'équité.

QUESTIONS 1.10, 1.10.1 ET 1.10.2 :

Le Transporteur répond qu'il planifie son réseau en fonction des prévisions de la demande d'électricité d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le « **Distributeur** ») et non de l'historique. Il ajoute que ces questions ne sont pas pertinentes à l'étude du Projet et dépassent le cadre d'analyse du présent dossier.

NEMC ne partage pas l'avis du Transporteur. De l'avis de NEMC, les informations demandées aux questions 1.10, 1.10.1 et 1.10.2 sont pertinentes et utiles pour déterminer si le Projet vise à répondre à des besoins de transit liés à des conditions préexistantes sur le réseau de transport, tel qu'expliqué ci-après.

En effet, tel qu'il appert des extraits suivants, le Transporteur indiquait, dès 2015 et 2016, qu'il faisait face à un manque de capacité de transport pour transiter la totalité de la production en amont du corridor Manic-Québec. Certains éléments démontrent que la combinaison de la baisse de la demande sur la Côte-Nord et l'ajout des centrales du complexe de la Romaine, à savoir Romaine-1, Romaine-2 et Romaine-3, a fait en sorte que le réseau de transport existant n'est pas en mesure d'intégrer la totalité de la production disponible lors de la pointe hivernale :

> Dossier R-3934-2015, pièce A-0021, p. 124, l. 4 à 11 (commentaires d'un représentant du Transporteur le 25 novembre 2015 avant l'intégration des centrales Romaine 1, Romaine 3 et Romaine-4) :
>
> « *Sur le réseau Manic... sur la limite Manic-Québec... Pour les non-initiés, là, la limite Manic-Québec, c'est les corridors qui viennent de la Manic qui se rendent à Québec comme le nom l'indique. Donc, c'est fort simple de voir d'où vient cette énergie-là. Il faut qu'on optimise nos limites de transport pour réussir à passer toute l'énergie qu'il y a là.* » (Nos soulignés)

Dossier R-3981-2016, pièce A-0027, p. 246, l. 12 à 15 :

« *J'ai aussi des déplacements de charges, des fermetures d'alumineries, des fermetures de papeteries, des papetières qui ont – papeteries, excusez-moi – papetières qui ont fermé au nord.* »

Dossier R-3981-2016, pièce A-0030, p. 258, l. 24 à 25 et p. 259, l. 1 à 13 :

« *Juste dans, comme je vous mentionnais, déjà par rapport à la mise à niveau qu'on a faite en deux mille quatorze (2014), déjà en refaisant d'autres analyses où on considère la baisse de charge sur la Côte Nord, où maintenant cette puissance-là qui est générée, au lieu d'être consommée sur la Côte-Nord, il faut l'amener jusqu'à Montréal, déjà cette disponibilité-là qui a été créée, déjà elle est grugée, elle est... Si... si on avait attendu encore quelques années, elle va devenir inexistante. Donc, comme je vous mentionnais, les projets C-03... excusez-moi. On doit être capable de capter tous les changements sur le réseau de... sur le réseau de transport de Hydro-Québec.* » (Nos soulignés)

Les extraits ci-dessus révèlent que deux principaux facteurs semblent expliquer le manque de capacité de transit observé sur le corridor Manic-Québec dès 2015-2016, soit la baisse de la demande sur la Côte-Nord et la hausse de la production découlant des centrales du complexe de la Romaine.

Les questions 1.10, 1.10.1 et 1.10.2 de NEMC visent à obtenir de l'information relativement à ces deux facteurs. De l'avis de NEMC, ces informations sont pertinentes puisqu'elles pourraient démontrer que les raisons justifiant le Projet sont liées à l'intégration des centrales du complexe de la Romaine, et non uniquement liées à la baisse de la demande sur la Côte-Nord.

QUESTION 1.11 :

En réponse à la question 1.11 de la DDR n° 1 de NEMC, le Transporteur réfère NEMC à la réponse 2.6 de la demande de renseignements n° 1 de la FCEI[6]. Le Transporteur répond que d'ici la mise en service du Projet, l'utilisation temporaire de l'automatisme RPTC permet de transiter l'entièreté de la puissance nécessaire pour remplir les obligations du Transporteur.

De l'avis de NEMC, cette réponse est insuffisante et ne répond pas à la question 1.11 posée par NEMC. En effet, le Transporteur mentionne être en mesure de transiter toute la puissance nécessaire pour remplir ses obligations. Toutefois, il ne mentionne pas s'il est en mesure de transiter toute la puissance maximale (puissance raccordée, moins les restrictions hydrauliques). Le Transporteur refuse d'indiquer s'il est en mesure de transiter toute la puissance raccordée disponible en amont du corridor Manic-Québec au moment de la pointe du réseau. Cette information est primordiale, puisqu'elle confirmerait que les ajouts effectués pour le raccordement

[6] B-0041, HQT-3, Document 5.1.

des centrales du complexe de la Romaine n'étaient pas suffisants pour acheminer la totalité de l'énergie disponible de toutes les centrales raccordées (incluant les centrales du complexe de la Romaine) situées en amont du corridor Manic-Québec au moment de la pointe. Finalement, cela pourrait avoir un impact sur l'inclusion de la totalité des ressources raccordées disponibles à la pointe dans le bilan en puissance d'Hydro-Québec au NPCC. S'il y a une contrainte de transport, le bilan en puissance devrait en tenir compte.

QUESTION 1.12 :

En réponse à la question 1.12 de la DDR nº 1 de NEMC, le Transporteur réfère NEMC à la réponse 1.12 de la demande de renseignements nº 1 de l'AHQ-ARQ[7]. Or, la réponse à la question 1.12 de l'AHQ-ARQ ne répond pas à la question posée par NEMC. En effet, le Transporteur refuse de répondre à la question de NEMC prétextant que les hypothèses utilisées pour l'étude d'intégration du complexe de la Romaine, y compris au niveau de la charge, sont obsolètes. Toute comparaison de celles-ci avec les hypothèses des études de planification réalisées pour le Projet serait donc inutile.

NEMC ne partage pas cet avis. En effet, selon les documents déposés par Hydro-Québec auprès du NPCC, le transit maximal sur le corridor Manic-Québec est demeuré sensiblement identique depuis 2008 (2008 : 11 750 MW, 2011 : 12 100 MW, 2014 : 12 500 MW et 2017: 12 500 MW)[8]. Considérant que le transit maximal sur le corridor Manic-Québec est demeuré relativement stable au cours des dernières années, NEMC soumet respectueusement à la Régie que la prévision de la demande d'énergie à la pointe hivernale sur la Côte-Nord utilisée par le Transporteur pour la planification de l'intégration des centrales du complexe de la Romaine est toujours pertinente, contrairement aux prétentions du Transporteur.

QUESTION 4.3 :

Le Transporteur refuse de répondre à la question 4.3 de NEMC prétextant que 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.

NEMC ne partage pas cet avis. NEMC soumet respectueusement à la Régie que cette réponse est pertinente, car elle pourrait permettre à la Régie d'évaluer la nécessité du Projet en l'absence de l'intégration des centrales Romaine-3 et Romaine-4. Cela est particulièrement pertinent dans l'optique ou la majeure partie des travaux d'intégration de ces centrales a été exécutée après que le

---

[7] B-0035, HQT-3, Document 2.1.

[8] https://www.npcc.org/Library/Resource%20Adequacy/quebec_triennal_2008%20(March%2011%202009).pdf; https://www.npcc.org/Library/Resource%20Adequacy/Québec%20Comprehensive%20Review%202011.pdf; https://www.npcc.org/Library/Resource%20Adequacy/Québec%20Comprehensive%20Review%202014_RCC%20Approved%20December%202%202014.pdf; https://www.npcc.org/Library/Resource%20Adequacy/2017%20Quebec%20Comprehensive%20Review.pdf.

Transporteur avait accès aux prévisions de charges à la baisse (-1000 MW) sur la Côte-Nord en 2013. Si tel était le cas, NEMC est d'avis que le déclencheur du Projet pourrait être en fait l'intégration des centrales Romaine-3 et Romaine-4, compte tenu du fait que la demande sur la Côte-Nord ne pouvait plus prendre la production de l'ensemble des centrales (incluant les centrales du complexe de la Romaine) disponibles à la pointe qui excédait la capacité de transit du corridor Manic-Québec.

QUESTIONS 5.3, 5.4 et 5.5 :

NEMC demande au Transporteur, par ses questions 5.3, 5.4 et 5.5, de fournir l'information relative à la capacité de la ligne à 735 kV entre les postes de Micoua et du Saguenay, à la réserve de capacité générée par cette ligne, s'il en est, et à justifier, le cas échéant, cette réserve de capacité eu égard à la catégorie d'investissement dans laquelle s'insère le Projet, à savoir la catégorie d'investissement « Maintien et amélioration de la qualité du service ».

Le Transporteur ne répond pas à ces questions prétextant qu'il n'a pas fait cette analyse dans le cadre du présent dossier. Toutefois, il mentionne à la réponse 4.1 de la DDR n° 1 de la Régie avoir réalisé des analyses préliminaires pour les demandes 215R (centrale SM-3, 440 MW) et 197R (200 MW) où la ligne a été considérée. En fonction de cette information, il est raisonnable de croire que le Transporteur possède cette information. Il est également pertinent de mentionner que le Transporteur a déjà fourni une information similaire dans le cadre du dossier R-3887-2014 (ligne à 735 kV – Chamouchouane – Bout-de-l'Île).

De plus, dans le cadre du dossier R-3981-2016, un représentant du Transporteur mentionnait en audience le 22 novembre 2016 qu'il était possible d'indiquer l'augmentation minimale de la capacité de transit de la ligne à 735 kV – Micoua – Saguenay :

> « *Q. [28] Puis ces besoins minimums là, j'essaie de comprendre entre le maximum, peut-être, de la ligne qui serait deux mille cinq cents (2500) par rapport à vos besoins minimums, on se situe à combien? Je veux juste essayer de comprendre.*
>
> *M. JEAN-PIERRE GIROUX :*
>
> *R. Je reviens, là, une ligne de transport, sa capacité c'est fonction de l'architecture du réseau et des demandes. Comme je vous mentionne, actuellement, avec la baisse de charge de mille mégawatts (1000 MW) qu'on vit sur la Côte-Nord, on arrive avec un projet de ligne qu'on n'a pas besoin de la compenser série, ça fonctionne. En ne mettant seulement que la ligne, on est capable d'adresser cette augmentation de transit là sur le réseau. Ensuite, quelle marge de manoeuvre elle dégage? Je peux dire qu'elle répond au moins au mille (1000) qui est le besoin actuel. Asteure, quelle est sa valeur ultime de cette ligne-là? Ça dépend d'où va se situer la génération additionnelle, le service additionnel va venir d'où, par quel moyen et va être consommé où sur le réseau. Donc, je ne peux pas répondre à « Quelle est la marge qui va être libérée par cette ligne-là? » Ça dépend d'où va être générée la*

> *puissance, où va être consommée la charge. Mais je peux vous dire qu'elle va répondre au minimum... aux besoins qu'on rencontre... aux problématiques qu'on rencontre actuellement.* »[9] (Nos soulignés)

Considérant ce qui précède, NEMC demande respectueusement à la Régie d'ordonner au Transporteur de répondre aux questions 1.1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 1.10, 1.10.1, 1.10.2, 1.11, 1.12, 4.3, 5.3, 5.4 et 5.5 de NEMC, et ce, à l'intérieur d'un délai raisonnable à être déterminé par la Régie.

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

GOWLING WLG (CANADA) S.E.N.C.R.L., s.r.l.

Nicolas Dubé
ND/

c.c.: Me Paule Hamelin [Gowling WLG (Canada), s.e.n.c.r.l., s.e.n.c.]
Me Yves Fréchette [Hydro-Québec]

[9] Dossier R-3981-2016, pièce A-0032, p. 28.