

**Par dépôt électronique, courriel et poste**

Le 9 janvier 2020

Me Véronique Dubois, Secrétaire  
Régie de l'énergie  
Tour de la Bourse  
800, rue du Square-Victoria  
Bureau 2.55  
Montréal (Québec) H4Z 1A2

**Yves Fréchette**  
Avocat  
Hydro-Québec - Affaires juridiques

75, boul. René-Lévesque Ouest,  
4e étage  
Montréal (Québec) H2Z 1A4  
Tél. : 514 289-2211, poste 6925  
Télec. : 514 289-2007  
C. élec. : frechette.yves@hydro.qc.ca

OBJET : Demande du Transporteur relative à la construction d'une ligne à 320 kV et à l'installation d'équipements au poste des Appalaches  
Votre dossier : R-4112-2019  
Notre dossier : R058187 YF

---

Chère consœur,

Hydro-Québec, dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a reçu les demandes d'intervention suivantes, à savoir :

- L'Association hôtellerie Québec (« AHQ ») et l'Association restauration Québec (« ARQ ») ;
- L'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité (« AQCIE ») ;
- Le Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec (« RNCREQ »).

Le Transporteur soumet à la Régie de l'énergie (la « Régie ») ses commentaires à l'égard de ces demandes d'intervention. Il présente d'abord ses commentaires généraux pour ensuite commenter spécifiquement chacune des demandes d'intervention.

### **1. Contexte**

Le 21 novembre 2019, le Transporteur a déposé auprès de la Régie de l'énergie (la « Régie ») la *Demande du Transporteur relative à la construction d'une ligne à 320 kV et à l'installation d'équipements au poste des Appalaches* (la « Demande »), laquelle est introduite en conformité avec la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi »).

Le 5 décembre 2019, la Régie a publié sur son site internet un *Avis aux personnes intéressées* (« Avis »). L'Avis a également été publié sur le site internet du Transporteur.

Par son Avis, la Régie a décidé du mode procédural pour le déroulement de ce dossier, à savoir que la Régie « [...] traitera cette demande par voie de consultation ».

Selon l'Avis de la Régie, toute demande d'intervention doit se faire selon les exigences du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie* et une personne intéressée qui ne désire pas participer activement au dossier peut toutefois déposer des observations.

Afin de déterminer si les demandes d'intervention peuvent être accueillies par la Régie, il est essentiel de rappeler le cadre de l'étude de la Demande présentée pour autorisation par le Transporteur.

## **2. Cadre réglementaire de la Demande**

Le Transporteur présente sa demande selon l'article 73 de 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, 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;
- 10° selon la nature du projet, la liste des principales normes techniques qui y seront appliquées.

La Demande déposée par le Transporteur dans ce dossier est complète et en adéquation avec le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*, le tout tel qu'il appert notamment du Tableau 1 de la pièce B-0004, HQT-1, Document 1.

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.

La Régie a déjà déterminé qu'une demande d'autorisation introduite en vertu de l'article 73 de la Loi et du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* constitue un exercice d'analyse technico-économique en adéquation

avec le cadre réglementaire, 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, conformément aux exigences prescrites par le cadre réglementaire. À ce sujet, la Régie s'est exprimée comme suit :

« *La Régie est d'avis qu'il incombe au Transporteur de faire ses choix technologiques lorsqu'il élabore un projet et de justifier devant la Régie que son projet va lui permettre de rencontrer ses objectifs.* » (Décision D-2004-175, page 14).

« *Sous l'article 73 de la Loi, l'examen de la Régie porte sur la question de savoir si le Projet du Distributeur satisfait aux exigences citées plus haut du Règlement. Ces exigences sont essentiellement de nature technico-économique et portent sur la justification du Projet en regard de ses objectifs, de l'impact des coûts sur les tarifs et de l'impact du Projet sur la fiabilité du réseau de distribution. [...]*

*La Régie veut éviter que les demandes sous l'article 73 de la Loi débordent du cadre décrit plus haut et impliquent des analyses et contre-expertises coûteuses, pas toujours pertinentes, nécessaires ou même utiles.* » (Décision D-2007-20, page 4).

« *[...] c'est le Projet du Transporteur qu'elle examine, et non un projet alternatif que l'intéressée pourrait vouloir lui soumettre.* » (Décision D-2009-068, page 7).

« *[26] La Régie précise que dans le cadre de l'examen d'une demande d'investissement, c'est l'aspect technico-économique du projet du Transporteur qu'elle examine, et non celui d'un projet alternatif ou hypothétique.* » (Décision D-2010-036, page 8).

« *[89] La Régie rappelle que le Règlement limite l'analyse au projet soumis et indique au demandeur quelles sont les informations qu'il doit soumettre en appui à sa demande. Sans porter de jugement sur leur pertinence ou leur bien fondé, les considérations faisant appel à une lecture différente des Tarifs et conditions ou remettant en cause la méthodologie utilisée pour, par exemple, calculer l'impact tarifaire, débordent le cadre prévu par le Règlement et des articles 31(5<sup>o</sup>) et 73 de la Loi* » (Décision D-2010-084, page 21).

« *[30] La Régie précise que, dans le cadre de l'examen du dossier, il ne s'agit pas de faire en sorte qu'un client assume la plus grande partie du coût du Projet, tel que le soumet l'intervenant, mais bien de s'assurer que la demande est conforme au cadre réglementaire en vigueur, aux principes déjà reconnus par la Régie, ainsi qu'aux décisions antérieures. La Régie demande à l'AQCIE/CIFQ de tenir compte de cette précision et, dans ce contexte, de ré-évaluer la pertinence d'avoir recours à un expert.* » (D-2014-118, page 8).

« *[52] L'article 73 de la Loi, ainsi que le Règlement, encadrent l'exercice de la juridiction de la Régie en matière de demandes d'autorisation d'investissements.*

*[53] Les renseignements soumis par le Transporteur en vertu du Règlement constituent l'assise sur laquelle l'analyse de la Régie doit porter pour lui permettre de déterminer la justification du projet soumis, tant sur le plan énergétique qu'économique. La Régie doit ainsi s'assurer que la solution retenue est justifiée au regard de son impact sur les tarifs ainsi que sur la fiabilité du réseau.*

*[54] Par ailleurs, dans l'exercice de sa compétence, la Régie doit notamment poser un jugement sur les hypothèses et les paramètres utilisés par le Transporteur.*

*[55] L'argumentation, les commentaires ou observations des intervenants dans le cadre du présent dossier doivent donc porter sur ces hypothèses et l'application correcte de ces paramètres. » (D-2016-043, page 13.)*

L'analyse de la Demande du Transporteur doit se faire en respectant le cadre réglementaire et les décisions précitées qui délimitent le cadre de l'étude de la Demande présentée pour autorisation par le Transporteur. Il en est de même pour les demandes d'intervention présentées par les intéressés, tel que ci-après décrit.

En sus des commentaires généraux qui précèdent, le Transporteur présente ci-après ses commentaires spécifiques à l'égard des demandes d'intervention.

### **3. Commentaires concernant les demandes d'intervention**

Selon l'Avis de la Régie, toute demande d'intervention doit se faire selon les exigences du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*. Le règlement précité, à son article 16, prévoit que tout intéressé qui souhaite participer à ce dossier à titre d'intervenant, doit indiquer la nature de son intérêt, les motifs à l'appui de son intervention et de façon sommaire, les conclusions qu'il recherche ou les recommandations qu'il propose.

Pour obtenir le statut d'intervenant, la Régie demande donc aux intéressés de définir de façon précise leurs intérêts à intervenir au dossier ainsi que leurs expériences pratiques ou expertises particulières en la matière. Les intéressés doivent démontrer à la Régie que leurs participations seront utiles et qu'ils pourront contribuer à approfondir certains éléments pertinents au dossier. Enfin, les intéressés doivent identifier les sujets spécifiques dont ils désirent traiter<sup>1</sup>. Ces éléments ont été réitérés par de nombreuses décisions<sup>2</sup> de la Régie qui exigent notamment des intéressés à participer aux dossiers de la Régie, les démonstrations suivantes :

- L'intéressé doit établir un lien direct entre le sujet à l'étude et la nature de son intérêt.
- L'intéressé doit énoncer des préoccupations tangibles et non de simples hypothèses concernant de possibles impacts.
- L'intéressé doit démontrer que son intérêt est autre que celui d'un membre du public en général qui n'est pas affecté par le projet sous étude.
- L'intéressé, par son intervention, doit viser à éclairer la Régie sur les véritables questions à débattre.
- L'intéressé doit formuler des conclusions concrètes.
- L'intéressé doit démontrer la pertinence de son apport à l'étude du dossier eu égard à son champ de compétence.

L'examen par la Régie des demandes d'intervention des intéressés doit se faire en considérant le cadre réglementaire précité et applicable à la Demande du Transporteur :

---

<sup>1</sup> Voir D-2007-02, page 3.

<sup>2</sup> Voir D-2004-178 (page 5), D-2005-66 (page 2), D-2005-150 (pages 4 et 5), D-2006-151 (pages 2 et 3), D-2009-103 (pages 6 et 7) et D-2010-067 (page 6).

« La Régie rappelle également aux intervenants qu'ils doivent limiter leur intervention aux enjeux prévus à l'article 73 de la Loi. [...] » (Décision D-2010-024, page 6).

Le Transporteur soutient que les intéressés qui ne satisfont pas les prescriptions du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie* incarné dans les décisions de la Régie précitées devraient se voir refuser le statut d'intervenant au présent dossier.

Avec égards pour les motifs précités ainsi que ceux qui sont décrits aux rubriques qui suivent, le Transporteur soutient que certains intéressés prévoient aborder des sujets qui débordent du cadre réglementaire ou ne disposent pas de l'intérêt requis et suffisant pour intervenir au présent dossier<sup>3</sup>.

### **Insuffisance de l'intérêt et des motifs d'intervention d'AHQ-ARQ et AQCIE**

Le Transporteur rappelle que la demande en cause concerne un projet d'investissement afin de répondre à une demande de service de transport ferme de point à point de la part d'Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité. Il s'agit d'un projet de la catégorie « croissance des besoins de la clientèle » dont les coûts sont supportés par le client en cause. Tel que mentionné en preuve<sup>4</sup>, la réalisation de ce projet ne génère pas d'impact à la hausse sur le tarif de transport.

Les demandes d'intervention d'AHQ-ARQ et AQCIE ont globalement pour objectif de fournir à la Régie le point de vue de leurs membres en tant que consommateurs d'électricité. Ces intéressés allèguent qu'ils ont intérêt à intervenir en la présente instance en ce que la demande est susceptible d'affecter les intérêts de leurs membres clients de la charge locale<sup>5</sup>.

En réponse, le Transporteur mentionne :

- L'AHQ, l'ARQ et l'AQCIE ainsi que leurs membres ne sont pas des « client[s] admissible[s] » du Transporteur selon l'article 1.8 des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (les « *Tarifs et conditions* »).
- L'AHQ, l'ARQ et l'AQCIE ainsi que leurs membres, à l'évidence, sont des clients du Distributeur.
- Le 8 décembre 2019, la *Loi visant à simplifier le processus d'établissement des tarifs de distribution d'électricité*<sup>6</sup> a été adoptée par l'Assemblée nationale du Québec. Les modifications apportées par cette loi font en sorte que les tarifs d'électricité du Distributeur seront dorénavant fixés selon le taux d'inflation. Ainsi,

<sup>3</sup> Subsidiairement, ces intéressés pourraient se prévaloir de l'article 21 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie* et produire des commentaires écrits au dossier.

<sup>4</sup> B-0004, HQT-1, Document 1, pages 24-25.

<sup>5</sup> Voir les demandes d'intervention aux paragraphes suivants : AHQ-ARQ aux paragraphes 11 à 13 et AQCIE aux paragraphes 4 à 7.

<sup>6</sup> L.Q. 2019, c. 27.

la tarification du Transporteur n'aura aucun impact, à terme, sur les tarifs d'électricité du Distributeur.

- De surcroît, le client du service de transport est tenu de payer le coût réel des ajouts au réseau visés par le Projet<sup>7</sup>, de sorte que celui-ci n'a pas d'impact sur les membres de l'AHQ, l'ARQ et l'AQCIE en tant que consommateurs d'électricité.

Considérant ce qui précède, la décision de la Régie à venir à l'égard du présent dossier n'aura aucun impact sur les tarifs du Distributeur.

Bien qu'historiquement, la Régie ait pu appliquer de façon libérale la notion d'« intérêt pour agir » dans le cadre de ses travaux, le respect des dispositions du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*<sup>8</sup> demeure essentiel pour obtenir le statut d'intervenant. Ainsi, la Régie exige des intéressés qu'ils démontrent de façon précise leurs intérêts à intervenir dans un dossier précis. Ces indications sont requises afin que la Régie puisse se prononcer à l'égard de la demande d'intervention soumise et dicter le cadre de la participation en fonction de l'intérêt de l'intéressé et de la nature, de l'importance et de l'ampleur des enjeux qu'il aborde<sup>9</sup>.

Dans son appréciation des demandes d'intervention des intéressés, la Régie doit constater un appariement nécessaire entre les enjeux du dossier et la nature des intérêts et des motifs d'intervention des intéressés. À défaut d'un tel appariement, les demandes d'intervention doivent être écartées. Ces critères ont été réitérés par de très nombreuses décisions de la Régie<sup>10</sup>.

Avec égards, les allégations des intéressés précités sont insuffisantes notamment en ce que la décision à venir de la Régie à l'égard de la demande en cause n'aura aucun impact sur les tarifs du Distributeur et, derechef, n'aura aucun impact à l'égard de l'AHQ, l'ARQ et l'AQCIE ainsi que leurs membres.

À l'évidence, il y a absence d'appariement nécessaire entre les enjeux du dossier et la nature des intérêts et les motifs d'intervention des intéressés précités. En l'absence d'un tel appariement, les demandes d'intervention doivent être rejetées.

Le Transporteur soutient que les allégations des intéressés à leurs demandes d'intervention sont erronées et insuffisantes quant à l'article 16 2<sup>o</sup> et 3<sup>o</sup> du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*.

Avec respect, le Transporteur soumet que les intéressés AHQ, l'ARQ et l'AQCIE ne satisfont pas aux prescriptions du cadre réglementaire afin d'obtenir le statut d'intervenant au présent dossier. Ainsi, ils devraient se voir refuser le statut d'intervenant au présent dossier.

---

<sup>7</sup> B-0005, HQT-1, Document 1, Annexe 1, art. 8.5.

<sup>8</sup> *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*, Décret 1098-2014. Voir l'article 16 2<sup>o</sup> et 3<sup>o</sup>.

<sup>9</sup> Id., article 19.

<sup>10</sup> Voir notamment D-2012-133, paragraphe 16.

À la lumière de ce qui précède, sans admission, vous trouverez ci-après les commentaires spécifiques du Transporteur à l'égard des demandes d'intervention des intéressés.

## AHQ-ARQ

Dans leur demande d'intervention<sup>11</sup>, les intéressés mentionnent :

*« 17. Le Transporteur indique que les équipements qui seront installés, notamment le convertisseur à courant continu, sont conçus pour permettre leur utilisation en mode livraison et en mode réception. L'AHQ-ARQ voudra vérifier cette affirmation qui semble aller en contradiction avec celle du Distributeur le 1er novembre 2019 selon laquelle le design actuel du Projet prévoirait une ligne privée à courant continu unidirectionnelle et n'inclurait pas une utilisation à des fins d'importation d'électricité vers le Québec. »*  
(Références omises)

À ce sujet, le Transporteur précise qu'il ne s'agit pas d'une ligne « privée ». Ainsi, toute demande visant le nouveau point d'interconnexion serait examinée aux termes des *Tarifs et conditions* (article 15) et pourrait permettre au Transporteur de fournir le service demandé.

Comme le Transporteur l'indique dans sa preuve<sup>12</sup>, il ne s'agit pas d'une ligne unidirectionnelle. Bien que la fonction première de la ligne projetée soit de répondre à une demande pour l'obtention d'un service de transport ferme de point à point vers le Maine, cette ligne offrira une sécurité supplémentaire pour le réseau québécois puisqu'elle permettra également l'importation d'électricité sous certaines conditions commerciales ou advenant des difficultés d'approvisionnement local en énergie. Il s'agirait donc d'un nouveau lien permettant de renforcer la sécurité énergétique des consommateurs d'électricité du Québec en cas d'événement majeur.

À la page 4 de leur demande d'intervention, les intéressés mentionnent :

*« 19. Or, l'AHQ-ARQ comprend que le projet de raccordement d'une ligne à 320 kV vers le New Hampshire (Northern Pass) a été rejeté par le SEC (Site Evaluation Committee) du New Hampshire en février 2018 et que la décision de la Cour suprême de cet État, en juillet 2019, a confirmé la décision du SEC. Par conséquent, l'AHQ-ARQ est d'avis que la solution qui consiste à choisir le poste des Cantons comme point de départ d'une ligne vers le Maine devrait être considérée et elle pourra formuler une recommandation à la Régie en ce sens. »* (Références omises)

Le Transporteur soutient qu'une éventuelle modification du point de départ de la ligne à 320 kV pour le poste des Cantons ne présente aucune perspective d'amélioration importante de la solution qu'il a retenue, tant sur les plans technique, économique ou environnemental. Par ailleurs, la solution de raccordement du Projet a été déterminée en décembre 2017, alors que la demande de service de transport associée au projet d'interconnexion avec le New Hampshire a été retirée en août 2019. Une modification en 2019 du point de départ de la ligne à 320 kV aurait notamment engendré des impacts

---

<sup>11</sup> Demande d'intervention de l'AHQ-ARQ du 19 décembre 2019.

<sup>12</sup> B-0004, HQT-1, Document 1, p. 7.

importants sur l'échéancier de réalisation du Projet de sorte qu'il n'aurait plus été possible de respecter la date de mise en service demandée par le client. Considérant l'absence de perspective d'amélioration notable de la solution de raccordement, le Transporteur a écarté cette avenue.

À la page 4 de leur demande d'intervention, les intéressés mentionnent :

*« 20. La comparaison économique des deux solutions présentées par le Transporteur montre une différence de 72 M\$ pour les pertes électriques. L'AHQ-ARQ voudra questionner le Transporteur sur les hypothèses sous-jacentes à cette valeur et pourra formuler des recommandations à la Régie, notamment en termes d'études de sensibilité à réaliser valeur et de mécanismes de suivi à mettre en place pour vérifier l'acuité de cette valeur. »* (Références omises)

Avec égards, le Transporteur souligne que la prise en compte des pertes dans les analyses économiques et la pertinence d'un suivi de l'impact de celles-ci dans les projets d'investissement est en cours d'examen dans le cadre du dossier R-4096-2019. Il n'est ni efficient ni utile de reprendre à nouveau le débat sur les pertes électriques dans le présent dossier. Dans celui-ci, les analyses du Transporteur sont présentées selon le cadre réglementaire.

À la page 4 de leur demande d'intervention, les intéressés mentionnent :

*« 21. De plus, l'AHQ-ARQ constate que l'analyse économique détaillée fournie en preuve utilise des signaux de coûts évités du Distributeur qui datent de plus d'un an et qui ne sont pas à jour. Par exemple, les coûts évités utilisés prévoient des besoins additionnels en puissance à partir de 2023 (coût évité augmentant à 126 355 \$/MW) alors que les données les plus à jour ne prévoient aucun besoin additionnel en puissance avant au moins 2026. L'AHQ-ARQ pourra demander au Transporteur certaines études de sensibilité sur les hypothèses retenues pour l'analyse économique et formuler des recommandations à la Régie sur celles-ci. »* (Références omises)

Le Transporteur mentionne que les coûts évités utilisés aux fins de l'analyse économique correspondent à ceux disponibles au moment de son achèvement en septembre 2019 en vue de l'approbation du Projet par la direction d'Hydro Québec. Par ailleurs, il souligne qu'une analyse de sensibilité avec des coûts évités plus faibles ne ferait que favoriser davantage la solution retenue.

À la page 4 de leur demande d'intervention, les intéressés mentionnent :

*« 22. Le Transporteur présente l'impact tarifaire du Projet selon divers scénarios. L'AHQ-ARQ constate que les besoins de transport qui y sont prévus sont différents de ceux qui ont été retenus par le Transporteur quelques semaines auparavant. L'AHQ-ARQ compte questionner le Transporteur sur ces différences significatives et elle pourra formuler des recommandations à la Régie si nécessaire. »* (Références omises)



À cet égard, le Transporteur précise que l'impact tarifaire déposé en preuve est conforme à sa pratique usuelle, soit de s'appuyer sur les plus récentes prévisions jugées adéquates par la Régie<sup>13</sup>.

Avec respect, le Transporteur demande que l'intervention des intéressés soit circonscrite par la Régie, si ceux-ci sont retenus comme intervenant.

## AQCIE

Dans sa demande d'intervention<sup>14</sup>, l'intéressé allègue :

*« A. La comparaison économique (B-0004, page 20) montre qu'il y a un écart de 54,57 M\$ (soit 7,47%) entre les deux solutions analysées. Étant donné le faible écart entre les deux solutions, l'AQCIE entend examiner notamment, pour la solution ligne à 735 kV, si :*

- La ligne à 735 kV a été optimisée pour la capacité à transporter de 1 243 MW concernant, par exemple, le calibres des conducteurs;*
- La nécessité de situer le nouveau poste convertisseur en territoire québécois. »*

Avec égards, le Transporteur rappelle que l'examen de la solution écartée n'est pas utile. Sa preuve à ce sujet est claire ; les solutions 1 et 2 sont essentiellement équivalentes d'un point de vue technique. Toutefois, la solution 1 (la ligne à 320 kV) est la solution la plus avantageuse du point de vue économique, car elle présente les coûts globaux actualisés les plus faibles. De plus, elle est avantageuse du point de vue des impacts environnementaux et sociaux<sup>15</sup>.

Quant à l'examen de la nécessité de situer le nouveau poste convertisseur en territoire québécois, le Transporteur précise que le service de transport que le Transporteur doit fournir est déterminé par le point de livraison prévu à la convention de service de transport ferme de point à point à long terme déposée à la pièce B-0004, HQT-1, Document 1, Annexe 1, à laquelle il est partie. Ce point de livraison, situé à la frontière de la province de Québec avec l'État du Maine<sup>16</sup>, étant constitué d'une ligne à courant continu, l'ajout d'un convertisseur du courant alternatif au courant continu est nécessairement requis sur le réseau du Transporteur.

Ce dernier ajoute par ailleurs que les interconnexions entre son réseau de transport et les réseaux voisins sont typiquement à courant continu, considérant que son réseau n'est pas synchronisé aux réseaux voisins.

<sup>13</sup> D-2019-047, section 15.2.

<sup>14</sup> Demande d'intervention de l'AQCIE du 19 décembre 2019.

<sup>15</sup> B-0004, HQT-1, Document 1, page 19, lignes 5-12.

<sup>16</sup> Article 4.0 des Caractéristiques du service de transport ferme à long terme de point à point. Voir également la définition de « point de livraison » incluse aux *Tarifs et conditions*, prévoyant qu'un tel point se trouve « sur le réseau de transport du Transporteur ».

À la page 2 de sa demande d'intervention, l'intéressé mentionne :

*« B. La solution proposée inclut des investissements pour le rehaussement thermique des lignes 735 kV reliant le poste Lévis au poste Nicolet. Il est mentionné : « Ces travaux sont requis afin d'assurer le service de transport ferme de point à point demandé dans le respect des critères de conception de son réseau. » (B-0004, page 17)*

*Par ailleurs, dans la Convention de service de transport ferme de long terme, il est mentionné qu'il n'y a pas d'option de réduction conditionnelle.*

*L'AQCIE entend examiner le bien-fondé de cet investissement sur le plan technique et s'assurer que les investissements sont justifiés sur le plan économique. »*

À ce titre, le Transporteur soutient que le rehaussement de la capacité thermique est bien fondé sur le plan technique<sup>17</sup>. Il a déterminé que ce rehaussement est requis pour assurer le service de transport ferme demandé par le client. Par ailleurs, le Transporteur évalue qu'il s'agit de la seule solution envisageable pour corriger le dépassement de la capacité thermique des lignes 7005 et 7035 déclenché par la demande de service de transport.

En ce qui a trait à la justification, sur le plan économique, des investissements liés au rehaussement de la capacité thermique, le Transporteur rappelle que ces derniers font partie intégrante des ajouts requis pour fournir le service ferme et leurs coûts réels sont payables par le client du service de transport<sup>18</sup>. Par ailleurs, ce rehaussement peut bénéficier à l'ensemble de la clientèle.

À la page 3 de sa demande d'intervention, l'intéressé mentionne :

*« L'AQCIE et le CIFQ [sic] entendent examiner si la perte de deux lignes à 735 kV est un critère de conception de réseau pour assurer une alimentation ferme et examiner comment ce critère peut s'appliquer dans le cas du projet proposé puisque le poste des Appalaches est alimenté par seulement deux lignes à 735 kV. »*

Le Transporteur indique que la perte d'un poste conséquente à la perte de toutes les lignes qui l'alimentent ne représente pas une problématique particulière pour l'application des critères de conception du réseau. Dans un tel cas de figure, il est simplement tenu de s'assurer que les exigences de performance sont respectées pour les éléments du réseau qui demeurent en service (par exemple, respect des limites de tension et de fréquence).

---

<sup>17</sup> B-0004, HQT 1, Document 1, p. 16, lignes 4-6.

<sup>18</sup> B-0005, HQT-1, Document 1, Annexe 1, art. 8.5.

À la page 3 de sa demande d'intervention, l'intéressé mentionne :

*« D. Le Transporteur a écarté la possibilité d'utiliser le poste Des Cantons, puisque le raccordement d'une ligne à 320 kV vers le New Hampshire était déjà prévu à ce poste au moment du choix de la solution de raccordement du Projet (B-0004, page 18).*

*Étant donné que le projet vers le New Hampshire a maintenant été abandonné (R-4096-2019, B-0040, page 39), l'AQCIE entend s'assurer qu'une alimentation à partir de ce poste n'est pas préférable à une alimentation à partir du poste des Appalaches. »*

Le Transporteur réitère les commentaires qu'il a formulés ci-dessus à ce sujet sur la demande d'intervention de l'AHQ-ARQ.

À la page 3 de sa demande d'intervention, l'intéressé mentionne :

*« E. La comparaison économique présentée par le Transporteur inclut une valeur pour les pertes électriques de transport (B-0004, page 20). La valeur des pertes est de 71,9 M\$ et l'écart entre les deux solutions est de 54,57 M\$.*

*À l'audience du 5 décembre relative au dossier R-4096-2019, le Transporteur mentionne que dans une telle situation il entend évaluer les pertes avec la méthode des huit mille sept cent soixante (8 760) heures pour avoir un meilleur profil. Il mentionne également que dans le cas d'une ligne à 735 kV il entend réaliser une analyse de sensibilité sur la valeur unitaire des pertes en énergie et en puissance (R-4096-2019, A-0035, pages 87 et suivantes, et pages 183 et 184).*

*L'AQCIE entend demander que le Transporteur dépose une étude de sensibilité concernant les pertes électriques, dans le but de s'assurer que la solution proposée est robuste sur le plan économique. »*

Le Transporteur réitère les mêmes commentaires qu'il a formulés sur la demande d'intervention de l'AHQ-ARQ concernant l'analyse économique des solutions. De plus, il précise que la proposition qu'il a formulée dans le dossier R-4096-2019 consiste en une évaluation des pertes avec la méthode des 8 760 heures lorsque la prise en compte de celles-ci fait en sorte que le choix de solution est différent, ce qui n'est pas le cas du présent dossier. En outre, une analyse de sensibilité sur les pertes en puissance et sur le facteur de charge n'est pas utile pour le présent dossier, dont l'objectif est de fournir le service de transport ferme de point à point à long terme portant sur une livraison de 1 243 MW à la frontière.

Le Transporteur suggère à la Régie de circonscrire de façon précise cette intervention de l'intéressé afin que le cadre d'analyse du dossier soit respecté, si celui-ci est retenu comme intervenant.

## RNCREQ

À sa demande d'intervention<sup>19</sup>, l'intéressé mentionne :

*« a. Les CRE interviennent tant en amont des projets, de façon à ce que les promoteurs intègrent les préoccupations sociales et les enjeux environnementaux, qu'en aval des projets, lors de leur réalisation et de leur mise en oeuvre en participant aux différents comités de liaison ou de suivi.*

*b. Le projet visé par la demande serait réalisé sur le territoire de deux CRE représentés par le RNCREQ, soit le CRE Chaudière-Appalaches (CRECA) et le CRE de l'Estrie (CREE).*

*c. Conformément à leur mission d'implanter une vision régionale du développement durable et de l'environnement dans leur région respective, le CRECA et le CREE s'intéressent et participent activement aux projets énergétiques sur leur territoire, y compris le projet visé par la présente demande.*

*d. Plus particulièrement, le CRECA a été rencontré et consulté à plusieurs reprises dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement de la Ligne d'interconnexion des Appalaches-Maine.*

*e. Le CRECA et le CREE ont également participé aux séances d'information en lien avec le projet, et seront intervenants lors des audiences publiques du BAPE.*

*f. Par conséquent, le RNCREQ, via le CRECA et le CREE, dispose d'une compréhension fine des enjeux environnementaux, sociaux et économiques liés au projet, ainsi que de la perception et des préoccupations exprimées par la intervenants locaux et régionaux sur le sujet.» (Références omises)*

Le Transporteur souligne que sa preuve documentaire reflète le fait que le processus de participation et de consultation du public, y compris le Conseil régional en environnement de la Chaudière-Appalaches et le Conseil régional en environnement de l'Estrie, a entre autres permis de tenir compte des attentes et des préoccupations exprimées afin d'adapter le mieux possible le Projet en vue de son intégration harmonieuse au milieu d'accueil<sup>20</sup>.

Le Transporteur insiste sur le fait qu'il a tenu de nombreuses activités d'information et de consultation en amont du dépôt de la présente demande, tel qu'il appert de la pièce B-0005, HQT-1, Document 1, Annexe 5. Avec égards, la présente demande ne constitue pas un forum propice afin de dupliquer l'exercice d'information et de consultation déjà tenu ni pour dupliquer les représentations qui concernent le BAPE.

La Régie dispose de son propre mandat législatif et la demande d'autorisation doit être considérée en conformité avec le cadre réglementaire découlant de la Loi, tel que décrit à la rubrique 2 des présentes. Ainsi, dans le cadre de la présente demande déposée en

<sup>19</sup> Demande d'intervention du RNCREQ du 19 décembre 2019.

<sup>20</sup> Voir : B-0005, HQT-1, Document 1, Annexe 5, dont p. 4, lignes 10-12 et p. 5.

vertu de l'article 73 de la Loi, le Transporteur estime que l'examen de la Régie doit se concentrer sur les aspects techniques et économiques du Projet en cause.

À la page 5 de la demande d'intervention, l'intéressé mentionne :

*« a. Le RNCREQ entend centrer son intervention sur une comparaison entre les deux solutions présentées par le Transporteur dans une optique de développement durable, conformément au cadre établi par l'article 5 de la Loi sur la Régie de l'énergie (RLRQ, c. R-6.01). En particulier, il appuiera ses représentations sur les principes d'efficacité économique et de Production et consommation responsables, respectivement reconnus aux paragraphes d) et n) de l'article 6 de la Loi sur le développement durable (RLRQ c. D-8.1.1). » (Références omises)*

L'intervenant et les groupes environnementaux qui le composent sont voués à la cause environnementale, tel que mentionné à la demande d'intervention.

Or, dans le cas du présent dossier, il ne s'agit pas de statuer sur l'aspect environnemental du Projet en cause mais plutôt de déterminer si la demande d'autorisation du Transporteur est justifiée selon le cadre réglementaire applicable qui prévoit une analyse technico-économique du Projet. Avec égards, l'intéressé ne cible aucune préoccupation particulière à l'égard de la Demande du Transporteur et de ses effets économiques, sociaux ou environnementaux qui soit en adéquation avec le cadre réglementaire applicable.

Selon le cadre réglementaire précité qui balise la juridiction de la Régie à l'égard de la demande d'autorisation, la Régie ne dispose pas du mandat législatif et réglementaire afin de se prononcer à l'égard des questions environnementales<sup>21</sup> qui sont évoquées dans la demande d'intervention et qui sont du ressort exclusif des instances chargées de l'application des lois et règlements environnementaux. Il n'est pas du rôle de la Régie de se substituer à ces instances.

Le Transporteur souligne que la Régie s'est déjà prononcée quant à l'inapplicabilité de la *Loi sur le développement durable* lors de l'exercice de sa juridiction dans le cadre d'une demande d'autorisation d'un projet d'investissement du Transporteur comme en l'espèce<sup>22</sup>.

Le Transporteur souligne qu'il a été décidé et maintes fois réitéré que l'article 5 de la Loi est une disposition interprétative non attributive de compétence :

*La Régie a eu à interpréter et à appliquer l'article 5 de la LRÉ à quelques occasions. Cet article n'est pas attributif de compétence et ne donne pas de pouvoirs spécifiques à la Régie, puisque les compétences spécifiques de la Régie sont énumérées au chapitre III de la LRÉ intitulé « Fonctions et pouvoirs » de la Régie. L'article 5 traite plutôt de la façon dont la Régie doit exercer sa compétence.<sup>23</sup>*

<sup>21</sup> La Régie ne procède pas à une analyse des impacts environnementaux et sociaux de la réalisation des projets, tel que mentionné notamment à la décision D-2016-030, paragraphe 31.

<sup>22</sup> Décision D-2010-061.

<sup>23</sup> Extrait de l'*Avis de la Régie de l'énergie sur la distribution d'électricité aux grands consommateurs industriels* (A-2005-01), page 34, références omises. Voir également D-2017-007, paragraphe 75.

Avec égards, les motifs d'intervention précités de l'intéressé constituent un exemple d'une intervention qui peut mener l'analyse du présent dossier dans toutes sortes de directions qui débordent du cadre réglementaire décrit à la rubrique 2 des présentes.

Dans le présent dossier, il ne s'agit pas de statuer sur des aspects environnementaux ou sociaux ou de développement durable, mais plutôt de déterminer si la demande d'autorisation du Transporteur est justifiée selon le cadre réglementaire applicable, soit l'article 73 de la Loi et le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*.

Le Transporteur demande à la Régie, si cette dernière accueille la demande d'intervention de l'intéressé, de baliser de façon précise cette intervention afin que le cadre d'analyse de la demande d'autorisation du Transporteur soit respecté.

À la page 5 de la demande d'intervention, l'intéressé mentionne :

*« b. Les principes d'Efficacité économique et de Production et consommation responsables cherchent à promouvoir une économie performante, favorable au progrès social et respectueuse de l'environnement, ainsi qu'à éviter le gaspillage des ressources et à optimiser leur utilisation. Le RNCREQ est d'avis que ce principe doit trouver une application non seulement à court terme, mais également à moyen et long termes. À cet égard, il remarque que la preuve du Transporteur n'aborde pas les développements futurs prévus ou prévisibles du réseau de transport et la manière dont ceux-ci pourraient s'arrimer avec le projet en vue d'optimiser l'utilisation des ressources. Il souhaite donc questionner le Transporteur, via demandes de renseignements, sur la mesure dans laquelle il a tenu compte de la Politique énergétique 2030 du Québec, qui place Hydro-Québec au coeur du développement économique du Québec et annonce que la société d'État compte accroître ses exportations d'électricité dans un contexte où plusieurs marchés voisins se sont fixés des cibles de réductions de GES. »* (Références omises)

Le Projet proposé par le Transporteur a pour but de fournir le service de transport ferme de point à point à la suite de la demande d'un client du service de transport et comporte les ajouts au réseau requis qu'il a identifiés<sup>24</sup>. Dans ce cadre, il incombe au Transporteur de dimensionner le réseau en conséquence afin de fournir le service demandé.

Le Transporteur soumet que l'examen de sa demande d'autorisation à la lumière de la Politique énergétique 2030 du Québec est sans pertinence et en inadéquation avec le cadre réglementaire applicable. Il rappelle qu'il est tenu de fournir les services de transport à l'ensemble de sa clientèle, conformément aux dispositions de la Loi et aux *Tarifs et conditions* approuvés par la Régie<sup>25</sup>.

La preuve déposée par le Transporteur dans ce dossier est complète et en adéquation avec le Règlement. L'étude de la demande d'autorisation doit respecter le cadre réglementaire qui s'impose à tous les participants.

---

<sup>24</sup> B-0004, HQT-1, Document 1, p. 6, lignes 6-7 et p. 7, lignes 6-11

<sup>25</sup> Voir également B-0004, HQT-1, Document 1, p. 7, lignes 6-8.

Avec égards, les motifs de l'intervenant devraient être écartés par la Régie.

À la page 5 de la demande d'intervention, l'intéressé mentionne :

*« c. La première solution proposée (celle retenue par le Transporteur) comporte l'ajout d'un convertisseur à courant continu au poste des Appalaches, et la seconde comporte l'extension du réseau CA à 735 kV jusqu'à la frontière américaine. Le RNCREQ souhaite questionner le Transporteur sur la capacité actuelle et future de ces deux solutions à recevoir des convertisseurs additionnels, notamment afin de déterminer si une ou des interconnexions supplémentaires seraient possibles, dans une perspective d'optimisation des ressources. Dans le même ordre d'idées, le RNCREQ s'interroge sur le potentiel des deux solutions de minimiser les impacts environnementaux à moyen et long termes, notamment en limitant la largeur de l'emprise résultant d'éventuels projets successifs. »*  
(Références omises)

Le présent Projet soumis pour autorisation et les interconnexions en général sont développés en fonction des besoins exprimés par les clients du Transporteur par le biais des demandes de service de transport. Le Transporteur demeure à l'affût des occasions d'optimisation de ses projets en fonction des besoins exprimés par ses clients. Toutefois, compte tenu des caractéristiques du présent Projet telles que la capacité et le point de livraison, le Transporteur n'entrevoit pas de potentiel de modification du présent Projet qui permettrait une optimisation globale des ressources en fonction d'éventuelles interconnexions supplémentaires.

Le Transporteur fournit des renseignements complets sur les mesures qu'il a prises afin de réduire la largeur d'emprise à déboiser<sup>26</sup>. Avec égards, l'examen de potentielles réductions de largeur d'emprise quant à une solution qui n'a pas été retenue ne lui paraît pas utile et déborde du cadre de cette audience. De surcroît, le Transporteur rappelle que la ligne à 320 kV, faisant partie intégrante de la solution qu'il a retenue, est juxtaposée à une ligne existante sur 73 % de son parcours<sup>27</sup>. De plus, le Transporteur a conçu spécifiquement pour le Projet une nouvelle famille de pylônes à 320 kV qui permet de réduire la largeur d'emprise à déboiser.

Avec égards, les motifs de l'intervenant devraient être écartés par la Régie.

À la page 6 de la demande d'intervention, l'intéressé mentionne :

*« d. Le RNCREQ souhaite mieux comprendre les implications des deux solutions mises de l'avant par le Transporteur sur les plans économique et technique, tenant compte notamment des travaux requis ailleurs sur le réseau, dont le rehaussement de la capacité thermique des lignes 7005 et 7035.*

*e. Le RNCREQ souhaite également approfondir l'analyse économique des deux solutions présentées par le Transporteur, notamment en tenant compte des scénarios futurs envisageables. »*

<sup>26</sup> B-0004, HQT-1, Document 1, p. 11, lignes 24-29 ; p. 12, lignes 1-8.

<sup>27</sup> B-0004, HQT-1, Document 1, p. 9, lignes 8-9.

Le Transporteur souligne que le rehaussement de la capacité thermique est requis peu importe que l'une ou l'autre des solutions soit déployée, car il est fonction du service de transport ferme à fournir au client. La preuve du Transporteur à cet égard est claire :

*« les solutions 1 et 2 sont essentiellement équivalentes d'un point de vue technique. Toutefois, la solution 1 est la solution la plus avantageuse du point de vue économique, car elle présente les coûts globaux actualisés les plus faibles (voir tableau 3).*

*De plus, elle est avantageuse du point de vue des impacts environnementaux et sociaux. En effet, elle évite la construction d'un nouveau poste à 735 kV et elle prévoit la construction d'une ligne à 320 kV à courant continu qui est moins imposante physiquement qu'une ligne à 735 kV à courant alternatif. L'impact visuel et l'emprise au sol de la solution 1 sont ainsi réduits. »<sup>28</sup>*

Le Transporteur demande à la Régie si elle accueille la demande d'intervention, quant aux sujets proposés par les intéressés, de circonscrire de façon précise ces participations afin que le cadre d'analyse du dossier du Transporteur soit respecté.

Veillez recevoir, chère consœur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

(s) Yves Fréchette

Me Yves Fréchette

/jg

c.c. Personnes intéressées (par courriel seulement)

---

<sup>28</sup> B 0004, HQT 1, Document 1, p. 19, lignes 5-12.