

Argumentation du Transporteur

Table des matières

1	Introduction.....	5
2	Cadre réglementaire	6
3	Projet du Transporteur	6
3.1	Objectifs.....	6
3.2	Description et justification	6
3.3	Solution retenue.....	8
3.4	Coûts du projet.....	8
3.5	Impact tarifaire	9
3.6	Impact sur la fiabilité	9
4	Réponses aux intervenants	9
4.1	L'Association hôtellerie Québec (« AHQ ») et l'Association restauration Québec (« ARQ »).....	10
4.2	L'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité (« AQCIE »).....	13
4.3	Le Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec (« RNCREQ »).....	19
5	Conclusion	22

1 Introduction

1 Le 21 novembre 2019, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité
2 (le « Transporteur ») demande l'autorisation de la Régie de l'énergie (la « Régie ») afin de
3 construire une ligne à 320 kV, d'installer des équipements au poste des Appalaches et de
4 réaliser les travaux connexes (le « Projet »).

5 Ce Projet, dont la mise en service est prévue pour les mois de juin 2021 et décembre 2022,
6 vise à répondre à une demande de service de transport ferme de point à point à long terme
7 reçue par le Transporteur de la part d'Hydro-Québec dans ses activités de production
8 d'électricité.

9 Le 5 décembre 2019, la Régie a diffusé l'avis aux personnes intéressées dans ce dossier.

10 Le 10 décembre 2019, l'avis est diffusé aux municipalités et communautés autochtones.

11 Le 4 février 2020, la Régie dans sa décision D-2020-012, accueille les demandes
12 d'intervention de l'Association hôtellerie Québec (« AHQ ») et l'Association restauration
13 Québec (« ARQ »), l'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité
14 (« AQCIE ») et Le Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du
15 Québec (« RNCREQ »).

16 Le 10 février 2020, le Transporteur dépose un complément de preuve en suivi de la décision
17 procédurale D-2020-012 (section 3.3).

18 La Régie a soumis des demandes de renseignements au Transporteur, qui y a répondu en
19 date du 5 mars 2020, du 23 avril 2020 et du 8 mai 2020.

20 Le 20 février 2020, les intervenants ont déposé des demandes de renseignements
21 au Transporteur.

22 Le 5 mars 2020, le Transporteur a déposé ses réponses aux demandes de renseignements
23 des intervenants.

24 À la demande de la Régie, dans sa décision D-2020-032 (paragraphe 13) du 19 mars 2020,
25 le Transporteur a produit le 23 mars 2020 une réponse révisée de la demande de
26 renseignements de l'AQCIE.

27 Le 26 mars 2020, les intervenants AHQ-ARQ et AQCIE ont déposé leurs mémoires.

28 Le 30 mars 2020, l'intervenant RNCREQ met fin à son intervention et soumet ses conclusions.

2 Cadre réglementaire

1 Le Transporteur présente sa demande selon l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*
2 (la « Loi ») et le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie*
3 *de l'énergie* (le « Règlement »).

4 Selon le sous-paragraphe 1^o a) du premier alinéa de l'article 1 du Règlement, le Transporteur
5 doit obtenir une autorisation spécifique de la Régie pour acquérir et construire des immeubles
6 ou des actifs destinés au transport d'électricité et dont le coût est de 65 millions de dollars et
7 plus, ce qui est le cas du Projet en cause.

8 Dans ce dossier, le Transporteur a couvert tous les aspects requis par le cadre réglementaire,
9 notamment quant aux objectifs du Projet, sa justification, sa faisabilité économique, l'impact
10 sur la fiabilité du réseau et la qualité du service et l'impact tarifaire. La preuve à cet égard est
11 complète et probante.

12 Le Transporteur rappelle le bien-fondé de son Projet et en souligne ci-après certains aspects.
13 Il reprend certaines des exigences du Règlement afin de mettre en lumière sa preuve au
14 dossier ainsi que sa valeur probante.

3 Projet du Transporteur

3.1 Objectifs

15 Le Projet consiste principalement en la construction d'une ligne à 320 kV d'environ 103 km à
16 partir du poste des Appalaches jusqu'à la frontière du réseau du Transporteur dans la
17 municipalité de Frontenac (la « frontière ») et l'installation d'un convertisseur à ce poste.

18 Le Projet permet de fournir le service de transport ferme de point à point à long terme
19 demandé par le client.

20 Le Transporteur doit fournir les services de transport aux termes des *Tarifs et conditions des*
21 *services de transport d'Hydro-Québec* (les « *Tarifs et conditions* »), dont le service de
22 transport faisant l'objet de la demande qu'il a reçue. Le Projet, visant à fournir le service de
23 transport ferme de point à point à long terme¹ demandé, permet par conséquent au
24 Transporteur de respecter ses obligations aux termes des *Tarifs et conditions*.

3.2 Description et justification

Description

25 Le Transporteur fournit les services de transport aux termes des *Tarifs et conditions*, dont le
26 service de transport ferme de point à point à long terme faisant l'objet de la demande qu'il a

¹ B-0005, HQT-1, Document 1, Annexe 1.

1 reçue. Le Transporteur a établi que son réseau de transport ne disposait pas de la capacité
2 suffisante pour fournir le service de transport demandé. Il a par la suite identifié les ajouts au
3 réseau requis pour le faire, d'où la présente demande d'autorisation.

4 Le Projet soumis pour autorisation comprend les travaux suivants :

- 5 • la construction d'une ligne à 320 kV entre le poste des Appalaches et la frontière ;
- 6 • l'ajout d'un convertisseur au poste des Appalaches, auquel se raccorde la ligne à
7 320 kV ;
- 8 • le rehaussement de la capacité thermique des lignes à 735 kV (7005 et 7035) qui
9 relie le poste de Lévis au poste de la Nicolet² ;
- 10 • les travaux de télécommunications propres au Projet.

11 Le tout est plus amplement décrit à la pièce HQT-1, Document 1 (page 7 et ss.).

12 Les réseaux du Transporteur et de la Nouvelle-Angleterre n'étant pas synchronisés, le
13 Transporteur s'appuie sur la technologie du courant continu pour réaliser l'interconnexion des
14 deux réseaux de transport. La tension de 320 kV³ pour la ligne a été retenue afin de permettre
15 le transport de la capacité visée par le Projet décrite à la convention de service pour le service
16 de transport ferme à long terme de point à point précitée.

17 Soulignons que les équipements qui seront installés, notamment le convertisseur, sont
18 conçus pour permettre leur utilisation en mode livraison, ainsi qu'en mode réception⁴.

Justification

19 Outre la construction de la ligne à 320 kV et l'ajout d'un convertisseur au poste des
20 Appalaches, le Transporteur doit réaliser les travaux de rehaussement de la capacité
21 thermique des lignes à 735 kV (7005 et 7035) qui relie le poste de Lévis au poste de la
22 Nicolet et ce, pour assurer le service de transport ferme de point à point à long terme requis,
23 le tout tel que décrit à la pièce HQT-1, Document 1 (page 16 et ss.).

24 Le Transporteur considère que le Projet est réalisable tant du point de vue technique que de
25 son échéancier. L'avant-projet qu'il a réalisé à ce jour a permis de confirmer la faisabilité du
26 Projet et de préciser les contraintes inhérentes à ce dernier.

27 Il considère que le Projet constitue une solution optimale pour satisfaire au besoin découlant
28 de la demande de service de transport ferme de point à point à long terme qu'il a reçue.

² B-0029, HQT-3, Document 4, Réponse 4.2, page 7.

³ B-0004, HQT-1, Document 1, page 9 ss.

⁴ B-0029, HQT-3, Document 4 (réponse 3.2, page 6).

3.3 Solution retenue

1 Le Transporteur soutient que la solution présentée pour autorisation, soit le Projet, constitue
2 la solution optimale ainsi que la plus avantageuse du point de vue économique pour fournir
3 le service de transport ferme de point à point demandé par le client⁵.

4 La solution retenue est avantageuse du point de vue des impacts environnementaux et
5 sociaux; car elle évite la construction d'un nouveau poste à 735 kV et prévoit la construction
6 d'une ligne à 320 kV à courant continu qui est moins imposante qu'une ligne à 735 kV à
7 courant alternatif. De plus, la nouvelle famille de pylônes à armement vertical conçue
8 spécifiquement pour ce Projet permet de réduire la largeur d'emprise à déboiser⁶ en accord
9 avec les préoccupations du milieu d'accueil.

10 L'impact visuel et l'emprise au sol de la solution retenue sont ainsi réduits.

3.4 Coûts du projet

11 Le coût total des divers travaux associés au Projet s'élève à 823,2 M\$.

12 Le Transporteur souligne que la preuve prépondérante démontre que le Projet est la solution
13 optimale au moindre coût afin de rendre le service attendu par le client⁷.

14 Le tableau 4 de la pièce HQT-1, Document 1 (page 21) présente les coûts pour les phases
15 avant-projet et projet⁸.

16 Les rubriques de coût de Projet sont indexées suivant le taux d'inflation applicable de l'année
17 de sa réalisation. Conformément à la demande de la Régie, le Transporteur a fourni les
18 informations pertinentes à l'appui des taux d'inflation utilisés.

19 Les coûts de la catégorie d'investissement « croissance des besoins de la clientèle »
20 représentent 100 % du coût total du Projet.

21 Le Transporteur soutient que les coûts du Projet sont nécessaires à sa réalisation et qu'ils
22 sont raisonnables.

23 Le coût total du Projet ne doit pas dépasser le montant autorisé par le Conseil d'administration
24 d'Hydro-Québec de plus de 15 % ou de plus de 100 M\$, auquel cas le Transporteur doit

⁵ B-0004, HQT-1, Document 1, page 18 ss.

⁶ B-0038, HQT-3, Document 1.2, Réponse 3.2, page 12 ss.

⁷ B-0019, HQT-2, Document 1, Tableau 7, page 12 ; B-0025, HQT-3, Document 1, Tableau R6.5, page 17 ;
B-0038, HQT-3, Document 1.2, Réponse 4.1, page 15 ss. et B-0027, HQT-3, Document 2, Tableau R3.2.2,
page 12.

⁸ Les coûts détaillés et les coûts annuels sont déposés sous pli confidentiel par le Transporteur en attente de la
détermination de la Régie à cet égard.

1 obtenir une nouvelle autorisation de ce dernier. Le cas échéant, il s'engage à en informer la
2 Régie en temps opportun. Le Transporteur souligne qu'il continuera de s'efforcer de contenir
3 les coûts du Projet à l'intérieur du montant autorisé, selon le cas, par la Régie.

3.5 Impact tarifaire

4 Le Projet visé par la présente demande s'inscrit dans la catégorie d'investissement
5 « croissance des besoins de la clientèle ». La mise en service est prévue pour les mois de
6 juin 2021 et décembre 2022⁹.

7 L'impact sur les revenus requis à la suite de la mise en service du Projet prend en compte les
8 coûts de ce dernier, soit les coûts associés à l'amortissement, au financement, à la taxe sur
9 les services publics, aux frais d'entretien et d'exploitation, ainsi que les besoins de transport.

10 Les résultats sont présentés sur une période de 20 ans et sur une période de 60 ans par le
11 Transporteur, incluant une analyse de sensibilité.

12 Pour l'ensemble de ces périodes, la preuve démontre que le Projet ne génère pas d'impact¹⁰
13 à la hausse sur le tarif de transport.

3.6 Impact sur la fiabilité

14 Le Projet soumis pour autorisation répond au besoin du client et ne génère pas d'impact à la
15 hausse sur le tarif de transport.

16 Le renforcement du réseau de transport principal, soit le rehaussement de la capacité
17 thermique des lignes à 735 kV (7005 et 7035) entre les postes de Lévis et de la Nicolet
18 permettra d'assurer la fiabilité, la capacité et la continuité de service de l'ensemble des clients
19 du réseau de transport.

20 Le Projet génère un impact positif sur la fiabilité et la qualité de prestation du service de
21 transport d'électricité que le Transporteur est tenu de fournir à sa clientèle.

4 Réponses aux intervenants

22 Les intervenants AHQ-ARQ et AQCIE ont respectivement déposé un mémoire¹¹ dans ce
23 dossier. Le RNCREQ a opté pour des commentaires.

24 Le Transporteur répond ci-après aux mémoires et commentaires des intervenants dans
25 ce dossier.

⁹ B-0025, HQT-3, Document 1, page 13, lignes 4 à 7 et 15 à 24.

¹⁰ B-0004 et B-0005, HQT-1, Document 1, page 24 et Annexe 7 et B-0042, HQT 3, Document 1.4, réponse 1.2, page 5 et réponse 1.4, page 10.

¹¹ C-AHQ-ARQ-[0009](#) et C-AQCIE-[0010](#) et C-AQCIE-0011 (confidentiel).

4.1 L'Association hôtellerie Québec (« AHQ ») et l'Association restauration Québec (« ARQ »)

1 L'intervenant dans son mémoire du 26 mars 2020 mentionne :

2 « [...] l'AHQ-ARQ estime que la distance à vol d'oiseau, entre le poste des Cantons (au nord de
3 Sherbrooke) et la frontière du Maine la plus proche de celui-ci est d'environ 16 % plus courte
4 que la distance à vol d'oiseau entre le poste des Appalaches et la frontière du Maine la plus
5 proche de celui-ci. » (p. 6)

6 En réponse, le Transporteur souligne que l'intervenant fait fi des réponses à ses questions
7 qui écartent cette vision (voir B-0027, HQT-3, Document 2, p. 4, réponses 1.2 et 1.6).

8 Le point de livraison demandé par le client fait partie des caractéristiques du Projet soumis
9 pour autorisation et le point de traversée de la frontière a été convenu avec le promoteur du
10 projet New England Clean Energy Connect, Central Maine Power, dans l'État du Maine.

11 Avec égards, les propos de l'intervenant devraient être écartés.

12 L'intervenant dans son mémoire mentionne :

13 « L'AHQ-ARQ trouve déplorable que la clientèle du Distributeur soit tenue responsable d'une
14 demande non réalisable formulée par le client de point à point et qui pourrait avoir un impact
15 défavorable sur les coûts du Projet. Dans un tel contexte, si un client de point à point exige une
16 solution non optimale pour répondre à un de ses besoins, l'AHQ-ARQ est d'avis que ledit client
17 devrait assumer l'excédent de coûts du Projet ainsi rendus nécessaires. » (p. 8)

18 En réponse, le Transporteur est en désaccord avec les propos de l'intervenant.

19 Le Distributeur et sa clientèle ne subissent aucun impact à la suite du retrait, en août 2019,
20 de la demande de service de transport associée au projet d'interconnexion avec le
21 New Hampshire¹². Comme prévu à la convention de service de transport pertinente à ce
22 dernier projet¹³, le client a remboursé tous les coûts encourus et engagés jusqu'à la
23 date d'abandon.

24 L'abandon du projet précité n'entraîne aucun impact défavorable sur les coûts du Projet
25 présenté pour autorisation, qui a fait l'objet de différentes optimisations plus fines en phase
26 d'étude d'avant-projet.

27 Le Transporteur a largement fait la démonstration du caractère optimal de la solution retenue
28 en l'instance. Le Projet, soit la ligne à 320 kV et l'installation d'un convertisseur au poste des

¹² R-4096-2019, [B-0040](#), HQT-10, Document 1.1, réponse 11.1.

¹³ R-3956-2015, [B-0005](#), HQT-1, Document 1, Annexe 1, article 8.6.

1 Appalaches, est la solution la plus avantageuse du point de vue technique et économique,
2 car elle présente les coûts globaux actualisés les plus faibles¹⁴.

3 Le Transporteur rappelle que la preuve démontre que le Projet ne génère pas d'impact à la
4 hausse sur le tarif de transport. Au surplus, le Distributeur et sa clientèle bénéficieront du
5 renforcement du réseau de transport principal associé au Projet qui génère un impact positif
6 sur la fiabilité et la qualité de prestation du service de transport d'électricité.

7 Avec égards, les propos de l'intervenant devraient être écartés.

8 L'intervenant dans son mémoire mentionne :

9 *« L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur d'entreprendre le plus*
10 *tôt possible une étude d'avant-projet pour analyser le poste des Cantons comme point de*
11 *départ de la ligne à 320 kV. » (p. 8)*

12 En réponse, le Transporteur réitère le paragraphe 13 de la décision D-2020-012 qui écarte
13 d'emblée la recommandation de l'intervenant.

14 La Régie soulignait également au paragraphe 30 de la décision précitée, en réponse au
15 RNCREQ mais cela est également applicable ici, qu'elle « tient à rappeler qu'elle doit se
16 prononcer sur le Projet proposé par le Transporteur et qu'elle n'entend pas entreprendre
17 l'examen d'autres alternatives qui ne sont pas au dossier ».

18 Au surplus, le Transporteur souligne qu'il doit s'employer à rendre le service dans le délai
19 attendu par le client ce qui est incompatible avec la recommandation de l'intervenant.

20 Avec égards, la recommandation de l'intervenant devrait être écartée.

21 L'intervenant dans son mémoire mentionne :

22 *« L'AHQ-ARQ est d'avis que le Transporteur a démontré que la solution 1 est nettement*
23 *favorable par rapport à la solution 2, pour toute hypothèse raisonnable des pertes*
24 *différentielles. » (p. 9)*

25 *« L'AHQ-ARQ est d'avis que le Transporteur a démontré que la solution 1 est nettement*
26 *favorable par rapport à la solution 2, pour toute hypothèse raisonnable des coûts*
27 *évités. » (p. 10)*

28 Le Transporteur prend acte des affirmations de l'intervenant, sans toutefois adhérer aux
29 démonstrations ou opinions contenues à son mémoire.

¹⁴ [B-0004](#), HQT-1, Document 1, p. 19, lignes 5-12 ; [B-0040](#), HQT-3, Document 1.3, réponse 3.2, p. 12-14 et réponse 4.1.

1 L'AHQ-ARQ allègue à son mémoire¹⁵ que le Transporteur n'aurait pas donné suite à une
2 ordonnance de la Régie dans le cadre du présent dossier.

3 En réponse, le Transporteur réitère ses réponses déjà offertes à l'intervenant (B-0027,
4 HQT-3, Document 2, réponses 3.1 et 3.2, pages 9 à 11) et que le présent dossier est complet
5 et conforme au cadre réglementaire applicable.

6 Avec égards, les propos de l'intervenant devraient être écartés.

7 L'intervenant dans son mémoire mentionne :

8 « L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de réitérer son ordonnance rendue aux paragraphes 168
9 à 170 de sa décision D-2019-087 et à l'avenir de demander au Transporteur une démonstration
10 sans équivoque qu'il respecte cette ordonnance en ajoutant une obligation dans le Règlement
11 sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie
12 (le « Règlement »). » (p. 14)

13 En réponse, le Transporteur réitère qu'il s'est conformé au cadre réglementaire global
14 applicable à la présente demande laquelle est complète et probante. Le Transporteur souligne
15 d'ailleurs les recommandations précitées favorables de l'intervenant.

16 Historiquement, le Transporteur s'est toujours conformé aux décisions et aux démonstrations
17 exigées par la Régie, y incluant le présent dossier, et il n'entend pas agir autrement dans
18 l'avenir. Notamment, dans celui-ci, le Transporteur a appliqué la décision D-2019-087 à sa
19 comparaison économique initiale des solutions en tenant compte du faible degré d'incertitude
20 se rapportant à certains paramètres pertinents¹⁶ au présent dossier et d'éléments de coûts
21 qui permettent de différencier les solutions entre elles¹⁷. Ainsi, le Transporteur estime que les
22 attentes de la Régie exprimées dans cette décision sont satisfaites.

23 Avec égards, la recommandation de l'intervenant devrait être écartée notamment en ce
24 qu'elle recherche un amendement réglementaire afin de solutionner une problématique
25 inexistante.

¹⁵ À la page 13.

¹⁶ Par exemple, les pertes par effet couronne, qui ne représentent pas une source d'incertitude suffisamment significative pour les inclure à l'évaluation des pertes de transport dans l'analyse économique présentée au dépôt de la demande du Transporteur. Malgré leur inclusion, en réponse 3.2 à la pièce B-0027, HQT-3, Document 2, le coût global actualisé de la solution 1 retenue demeure 11 % plus avantageux que celui de la solution 2.

¹⁷ Par exemple, les coûts d'exploitation et d'entretien de chacune des deux solutions envisagées dans le cadre du présent dossier, que le Transporteur juge équivalents pour chacune, qui ne contribuent pas significativement au choix de la solution à privilégier, et qui de surcroît ne représentent pas une source d'incertitude significative ; réponse 3.1, B-0027, HQT-3, Document 2. Malgré leur inclusion, en réponse 6.5 à la pièce B-0026, HQT-3, Document 1.1, le Transporteur constate que le coût global actualisé de la solution 1 retenue demeure 11 % plus avantageux que celui de la solution 2.

4.2 L'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité (« AQCIE »)

1 L'intervenant dans son mémoire du 26 mars 2020 mentionne :

2 « Pour optimiser la ligne de sorte que sa capacité corresponde à la capacité demandée, le
3 Transporteur pourrait soit diminuer la température d'exploitation à une température inférieure
4 à 65° C, soit réduire le calibre des conducteurs à un niveau inférieur à 48,7 mm. » (p. 5)

5 « Ainsi, selon l'AQCIE, la ligne à courant continu de 320 kV n'a pas été optimisée pour le transit
6 de 1 243 MW prévu dans la convention de service de transport, notamment concernant le
7 calibre des conducteurs et la température d'exploitation. Ceci entraîne des coûts supérieurs à
8 ce qu'ils pourraient être pour la réalisation du Projet. » (p. 5)

9 En réponse, le Transporteur réitère qu'une optimisation des caractéristiques techniques de la
10 ligne à 320 kV a été réalisée lors de l'avant-projet. Notamment, le choix des conducteurs et
11 de la température d'exploitation¹⁸ correspondent à une solution technique optimale en lien
12 avec le service de transport demandé.

13 Avec égards, les propos de l'intervenant devraient être écartés.

14 L'intervenant dans son mémoire mentionne :

15 « Selon l'AQCIE, le Transporteur a fait défaut de démontrer que les avantages de la famille de
16 pylônes retenue dans le projet actuel justifient un coût unitaire de ■■■ plus élevé. » (p. 8)

17 « Ces constats justifient l'AQCIE de considérer que la ligne à 320 kV proposée n'a pas été
18 optimisée tant sur le plan technique que sur le plan des coûts. » (p. 8)

19 En réponse, le Transporteur réitère ses réponses offertes à la Régie quant au choix de la
20 famille de pylônes pour ce Projet¹⁹.

21 Le Transporteur a largement fait et de façon probante la démonstration que le Projet soumis
22 pour approbation est optimisé et constitue la meilleure solution d'un point de vue technico-
23 économique afin de rendre le service attendu par le client²⁰.

24 Avec égards, les propos de l'intervenant devraient être rejetés.

25 L'intervenant dans son mémoire mentionne :

26 « Cette conception existante a une capacité (3 360,8 MVA) qui dépasse largement la capacité
27 indiquée à la convention de service (1 243 MW), et le Transporteur n'a pas adapté cette

¹⁸ [B-0040](#), HQT-3, Document 1.3, p. 16-17.

¹⁹ [B-0040](#), HQT-3, Document 1.3, p. 12-14.

²⁰ Voir note 7.

1 *conception à la capacité requise. C'est comme utiliser un autobus articulé alors qu'un minibus*
2 *serait adéquat. » (p. 9)*

3 *« L'intervenant est d'avis qu'avec cette approche, les résultats de la comparaison économique*
4 *sont viciés et qu'il n'est pas démontré que le Projet est la solution optimale pour satisfaire la*
5 *demande de service de transport du client. » (p. 10)*

6 En réponse, le Transporteur réitère ses réponses offertes à la Régie quant aux
7 caractéristiques de la solution 2 présentée pour ce Projet²¹ et que les conclusions de
8 l'intervenant sont inexactes quant à la capacité de transit en cause.

9 Le Transporteur réitère que l'analyse technico-économique présentée est adéquate, probante
10 et a permis de choisir une solution optimale sur les plans technique, économique et
11 environnemental pour la réalisation du Projet.

12 Les propos de l'intervenant devraient être rejetés.

13 L'intervenant dans son mémoire mentionne :

14 *« Par ailleurs, en réponse à une demande de l'AQCIE d'indiquer si le Transporteur a examiné*
15 *la possibilité de fournir la capacité de 1 243 MW en augmentant la capacité de transformation*
16 *au poste Appalaches et en utilisant une ligne biterne à 230 kV (avec compensation série si*
17 *requis), le Transporteur mentionne : [...]*

18 *L'AQCIE comprend que le Transporteur n'a pas envisagé d'autre alternative que la ligne à*
19 *735 kV présentée en preuve, même si cette solution offre une capacité de transit beaucoup plus*
20 *élevée que la capacité indiquée à la convention de service. » (p. 10)*

21 En réponse, le Transporteur a souligné qu'une ligne (monoterne ou biterne) d'une tension de
22 230 kV ou moins ne représente pas une solution techniquement acceptable pour transiter une
23 puissance de 1 243 MW sur une distance de 103 km (HQT 3, Document 1.2, p. 17-18).

24 Les propos de l'intervenant devraient être rejetés.

25 L'intervenant dans son mémoire mentionne :

26 *« Dans un premier temps, l'AQCIE constate que les exigences quant aux événements sont plus*
27 *sévères que le critère « (n-1) » habituellement utilisé pour la fiabilité d'alimentation d'une charge.*
28 *Si un critère de perte d'un circuit alors qu'un autre est hors service devait s'appliquer sur tout le*
29 *réseau, toute alimentation d'une charge par une ligne biterne devrait être renforcée, ce qui*
30 *occasionnerait des coûts très élevés. » (p. 12)*

²¹ [B-0040](#), HQT-3, Document 1.3, p. 15-18.

1 *« De plus, selon la compréhension de l'AQCIE, la situation de contingences décrite, soit le*
2 *déclenchement d'une ligne alors qu'une autre ligne est hors tension constitue une situation de*
3 *réseau dégradé, et dans une telle situation la charge et la production peuvent être réduites de*
4 *1 500 MW. » (p. 12)*

5 En réponse, le Transporteur souligne à nouveau l'interprétation incorrecte par l'intervenant
6 des critères de conception du réseau de transport principal (B-0038, HQT-3, Document 1.2,
7 p. 5-7).

8 Avec égards, les propos de l'intervenant devraient être rejetés.

9 L'intervenant dans son mémoire mentionne :

10 *« Le Transporteur n'a pas démontré que dans la situation de contingences mentionnée plus haut,*
11 *notamment la perte d'un circuit à 735 kV durant l'été lorsque la température est de 30° C et alors*
12 *qu'une autre ligne à 735 kV est hors service, il n'était pas possible de modifier la localisation de la*
13 *production de manière à ne pas dépasser la limite thermique des lignes 7005 et 7035.*

14 *Dans les circonstances, l'AQCIE recommande à la Régie de ne pas autoriser le montant de*
15 *██████████ pour le rehaussement thermique des lignes 7005 et 7035.» (p. 14)*

16 En réponse, le Transporteur a démontré de manière probante les besoins de rehaussement
17 thermique et ce, notamment selon divers scénarios dans ses réponses à la demande de
18 renseignements de la Régie²².

19 Les propos de l'intervenant devraient être rejetés.

20 L'intervenant dans son mémoire, quant au coût du rehaussement thermique, mentionne :

21 *« Ainsi, selon la compréhension de l'AQCIE, le coût supplémentaire s'explique principalement*
22 *par l'utilisation de la technologie Ampjack qui n'a encore jamais été déployée sur le réseau de*
23 *transport et, à cet effet, une provision pour contingence de Ampjack été incluse dans le coût du*
24 *rehaussement thermique. » (p. 15)*

25 *« [...] si la Régie autorise le rehaussement thermique, l'AQCIE recommande à la Régie*
26 *d'autoriser un montant qui exclut la provision pour contingence de ██████████ associée à*
27 *l'utilisation de la technologie Ampjack. » (p. 15)*

28 En réponse, le Transporteur mentionne que:

- 29 • Le contenu et les coûts du rehaussement de la capacité thermique dans le cadre du
30 Projet proviennent d'une étude d'avant-projet contemporaine et réalisée selon les

²² [B-0040](#), HQT-3, Document 1.3, p. 3-6.

1 règles de l'art pour une capacité requise d'environ 3 240 A pour chacune de ces
2 lignes²³.

3 • Les avantages de la technologie Ampjack sont bien démontrés²⁴.

4 • Il est injustifié d'exclure d'emblée une provision pour contingence raisonnable dont
5 l'objectif est de couvrir les incertitudes imputables aux risques et aux imprécisions
6 associés notamment aux durées, aux quantités, au contenu technique, au mode
7 d'approvisionnement ainsi qu'à tout autre élément défini dans l'étendue des travaux
8 du Projet. Les provisions sont déterminées en fonction des risques propres à chaque
9 projet et peuvent donc varier d'un projet à un autre. Ces provisions ne sont
10 « facturées » à un projet que dans la mesure où des risques se sont matérialisés et
11 ont engendré des coûts réels lors de la réalisation de ce projet. Ainsi, les sommes
12 engagées (ou prévues au budget) pour le Projet du Transporteur et non utilisées ne
13 seront pas imputées à ce dernier. Par conséquent, le coût final du Projet correspond
14 au montant réellement engagé au cours de sa réalisation²⁵. Seul ce montant
15 réellement engagé est par la suite intégré à la base de tarification du Transporteur.

16 Les propos de l'intervenant devraient être rejetés.

17 L'intervenant dans son mémoire mentionne :

18 « Les résultats montrent que le tarif moyen sur 20 ans (78,05 \$/kW) est inférieur au tarif de
19 l'année 2019 (78,56 \$/kW), ce qui montre que le projet n'a pas d'impact à la hausse sur le tarif.
20 Cela ne signifie pas cependant que le Projet est optimisé. » (p. 16)

21 « Ce résultat montre que même si les coûts du Projet n'ont pas d'impact à la hausse sur le tarif,
22 une réduction des coûts du Projet est favorable à tous les clients du Transporteur, principalement
23 aux clients de la charge locale : sur une période de 20 ans, une réduction de 100 M\$ des coûts
24 du Projet diminue la facture totale de la charge locale de 164,6 M\$. » (p. 19)

25 En réponse, le Transporteur note que l'intervenant a constaté que le Projet n'a pas d'impact
26 à la hausse sur le tarif de transport. Les scénarios de réductions de coûts allégués par
27 l'intervenant (100 M\$ sur un total de 823,2 M\$ du Projet, soit 12 %) sont sans assises et ne
28 sont nullement supportés. En effet, le Transporteur a démontré que le Projet a été optimisé
29 en fonction du service de transport demandé²⁶.

30 L'intervenant mentionne aussi qu'une réduction des coûts du Projet est favorable à tous les
31 clients du Transporteur, principalement aux clients de la charge locale. Ceci traduit sa volonté

²³ [B-0026](#), HQT-3, Document 1.1, p. 5 et [B 0040](#), HQT-1, Document 1.3, p. 9.

²⁴ [B-0040](#), HQT-3, Document 1.3, p. 9-10.

²⁵ [B-0009](#), HQT-1, Document 2.1, p. 9, lignes 24-25 et p. 10, lignes 1-4, 9-15.

²⁶ Voir notes 7 et 19.

1 que la charge locale puisse retirer un plus grand bénéfice de la réalisation du Projet par une
2 diminution de sa facture. Bien que la réalisation de projets d'investissement au moindre coût
3 est un objectif continuellement poursuivi par le Transporteur, celui-ci ne peut réduire indûment
4 les coûts de ce Projet réalisé à la demande d'un client, afin de faire bénéficier financièrement
5 d'autres clients. Le client-demandeur a signé une convention de service d'une durée de
6 20 ans permettant de couvrir les coûts du Projet. Ainsi, le souhait de l'intervenant de réduire
7 les coûts sans raison valable n'a pas de mérite, puisqu'il ne permettrait pas de réaliser le
8 Projet demandé et d'offrir le service attendu par le client qui assume les coûts. De plus, en
9 termes d'aspects favorables, le Projet permettra d'assurer la fiabilité, la capacité et la
10 continuité de service de l'ensemble des clients du réseau de transport.

11 Le Transporteur réitère qu'il a largement fait, et de manière probante, la démonstration que
12 le Projet soumis pour approbation est optimisé et constitue la meilleure solution d'un point de
13 vue technico-économique afin de rendre le service attendu par le client. De plus, le Projet ne
14 génère pas d'impact tarifaire à la hausse sur le tarif de transport.

15 Les propos de l'intervenant devraient être rejetés.

16 L'intervenant dans son mémoire mentionne :

17 *« L'AQCIE considère qu'il y a lieu d'examiner la méthodologie à utiliser pour la prise en compte*
18 *des frais d'entretien et d'exploitation dans la comparaison économique des projets et pour qu'il*
19 *y ait cohérence avec l'évaluation du Facteur C. » (p. 19)*

20 *« [...] les frais d'entretien et d'exploitation évalués par le Transporteur pour la comparaison*
21 *économique du Projet sont plus de 7 fois moins élevés que les frais qu'il évalue pour leur*
22 *intégration à ses revenus requis. » (p. 19)*

23 En réponse, le Transporteur réitère que l'inclusion des coûts d'exploitation et d'entretien à la
24 comparaison économique des solutions démontre que le coût global actualisé de la solution
25 retenue demeure 11 % plus avantageux que celui de la solution 2²⁷.

26 La tentative d'évaluation de l'intervenant est inexacte.

27 La méthode pour la considération des coûts d'exploitation et d'entretien diffère selon qu'ils
28 sont considérés dans l'analyse économique ou pour l'impact tarifaire. L'analyse économique
29 comparative des solutions et l'impact tarifaire visent des objectifs différents donc une méthode
30 distincte s'applique.

31 Le Transporteur applique une méthode appropriée selon qu'il s'agit d'une analyse
32 économique comparative de solutions ou de l'impact tarifaire :

²⁷ [B-0026](#), HQT-3, Document 1.1, réponse 6.5, page 17.

- 1 • **Pour l'analyse économique** : L'estimation des coûts d'exploitation et d'entretien et
2 intégrée à l'analyse économique aux fins de la comparaison économique des solutions
3 au présent dossier représente uniquement les coûts d'exploitation et d'entretien
4 récurrents annuels minimums qui permettent de discriminer entre ces solutions. Cette
5 estimation ne représente donc pas l'ensemble des coûts d'exploitation et d'entretien
6 qui seront requis sur la durée de vie des actifs de chacune des solutions²⁸.
- 7 • **Pour l'impact tarifaire** : les coûts d'exploitation et d'entretien qui doivent être utilisés
8 pour déterminer l'impact tarifaire sont ceux utilisés lors de l'établissement des revenus
9 requis du Transporteur au moyen du facteur de croissance (ou « Facteur C »). Le taux
10 annuel applicable pour les coûts d'exploitation et d'entretien découle du taux de 19 %
11 en valeur actualisée sur 20 ans. Ce taux de 19 % reflète l'ensemble des coûts directs
12 d'exploitation et de maintenance visant le parc d'actifs du Transporteur dans sa
13 globalité en considérant des actifs de tous âges, de natures différentes (postes/lignes)
14 et de niveaux de tension distincts. L'impact tarifaire ne vise pas à choisir une solution
15 parmi d'autres dans le cadre d'un projet d'investissement, mais plutôt à présenter
16 l'impact de la solution retenue sur les revenus requis du Transporteur sur une durée
17 d'analyse. La Régie demande que l'impact soit présenté sur une période de 20 ans
18 ainsi que sur une période comparable à la durée de vie utile moyenne des
19 immobilisations visées par le Projet.

20 Il importe de considérer que les coûts d'exploitation et d'entretien applicables à l'impact
21 tarifaire, et ceux pouvant être intégrés dans le cadre d'une analyse économique en vue du
22 choix d'une solution dans le cadre d'un projet d'investissement, sont deux concepts distincts
23 liés à des objectifs différents. D'une part, n'étant pas spécifique à chacune des solutions
24 présentées, l'utilisation du taux de 19 % dans l'analyse économique pour déterminer les coûts
25 d'exploitation et d'entretien en fausserait les résultats. D'autre part, les frais d'entretien
26 présentés à titre informatif dans l'analyse économique ne peuvent être utilisés pour calculer
27 l'impact tarifaire du Projet²⁹.

28 Par conséquent, la recommandation de l'AQCIE est mal fondée et doit être écartée.

²⁸ R-4052-2018, [B-0088](#), HQT-3, Document 1.7, réponse 1.2.

²⁹ R-4052-2018, [B-0088](#), HQT-3, Document 1.7, réponse 1.2.

4.3 Le Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec (« RNCREQ »)

1 L'intervenant dans sa correspondance du 30 mars 2020 mentionne :

2 « • Que la Régie adresse une deuxième demande de renseignements au Transporteur afin que
3 celui-ci fournisse les renseignements permettant d'approfondir l'analyse économique des deux
4 solutions présentées, en tenant compte des scénarios futurs envisageables ;

5 • Que la Régie inscrive comme sujets pour le prochain dossier tarifaire du Transporteur :

6 a) Révision du processus d'étude d'impacts sur le réseau;

7 b) Révision du Processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport
8 prévu à l'Appendice K des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec.»

9 (p. 8)

10 Ces recommandations s'appuient sur diverses allégations qui sont sans assises factuelles et
11 réglementaires valables tel que ci-après démontré.

12 L'intervenant dans ses conclusions mentionne :

13 « Compte tenu [de] ce contexte, le RNCREQ est d'avis qu'il est possible, sinon probable, qu'il y
14 ait de nouveaux projets de transport vers le nord-est américain dans un avenir prévisible, et que,
15 dans un tel cas, il y ait avantage à emprunter un chemin existant afin de minimiser les coûts
16 économiques et environnementaux. Dans un tel cas, la Solution 2 pourrait être plus avantageuse
17 que la Solution 1.» (p. 2)

18 « Le RNCREQ reconnaît que le Transporteur est contraint de suivre les procédures établies
19 selon les articles 15 et 19 et l'Appendice D de ses Tarifs et conditions, qui ne lui accordent pas
20 la discrétion de tenir compte de projets futurs, même s'il les considère probables. Le
21 Transporteur est donc limité à répondre à la demande telle que formulée par HQP. » (p. 3)

22 En réponse, le Transporteur souligne qu'il considère les projets des clients pour le service de
23 transport de point à point ferme, comme en l'instance, qui déposent des demandes de
24 services et qui souscrivent à des engagements financiers conformes aux *Tarifs et conditions*
25 applicables. Selon les règles qui prévalent en Amérique du Nord, le Transporteur reçoit et
26 traite les demandes de services, comme celle en l'instance, dans une séquence horodatée
27 via son système OASIS.

28 Le Transporteur, en respect de ce qui précède, a présenté le Projet à son client du service de
29 transport ferme de point à point. En application du cadre réglementaire, le Projet, présenté
30 d'abord au client et ensuite à la Régie, est optimisé et s'appuie sur une analyse économique
31 robuste présentant le coût global le plus bas. Sur la foi des démonstrations du Transporteur,
32 le client en cause a souscrit à des engagements financiers substantiels qui font en sorte que

1 la réalisation du Projet n'induit pas d'impact tarifaire à la hausse sur le tarif de transport, tel
2 que la preuve documentaire du Transporteur au dossier le démontre.

3 Dans le cadre du présent dossier, selon les règles qui lui sont applicables, le Transporteur ne
4 peut décoder le marché futur comme l'invite à le faire l'intervenant et ne peut pas faire
5 assumer par ses clients les coûts de projets qui ne sont pas optimisés et qui ne comportent
6 pas les coûts globaux les plus bas et ce, dans l'expectative d'une demande future qui ne se
7 matérialiserait pas.

8 Les propos de l'intervenant devraient être rejetés par la Régie.

9 L'intervenant dans ses conclusions mentionne :

10 *« Effectivement, selon le régime de séparation fonctionnelle en place pour Hydro-Québec, il*
11 *appartient à Hydro-Québec Production de déterminer les paramètres de l'étude d'impact qu'il*
12 *demande à HQT. » (p. 6)*

13 En réponse, le Transporteur souligne qu'il n'y a pas de lien entre la séparation fonctionnelle
14 et la détermination des paramètres d'une étude d'impact sur le réseau de transport.

15 Le client du service de transport en l'instance a déposé une demande de service laquelle a
16 été traitée en conformité avec les *Tarifs et conditions* par le Transporteur. L'étude d'impact³⁰
17 et l'étude d'avant-projet, en amont de ce Projet, ont été réalisées par le Transporteur et leurs
18 contenus ne relèvent pas du client du service de transport, qu'il soit une entité affiliée du
19 Transporteur ou un tiers.

20 Les propos de l'intervenant devraient être rejetés par la Régie.

21 L'intervenant dans ses conclusions mentionne :

22 *« À notre connaissance, le processus prévu selon l'Appendice K n'a pas été revu par la Régie*
23 *depuis sa création il y a 10 ans. Le RNCREQ soumet respectueusement qu'il serait opportun de*
24 *le faire, afin de déterminer si des améliorations s'imposent, notamment en vue de permettre une*
25 *meilleure intégration des perspectives de moyen et long termes dans la planification du réseau*
26 *du Transporteur et de favoriser le respect des orientations de la Politique énergétique du*
27 *Québec. Il recommande donc que la Régie inscrive ce sujet pour le prochain dossier tarifaire*
28 *d'HQT. » (p. 6)*

29 En réponse, le Transporteur tient des rencontres biennuelles, encadrées par l'appendice K
30 des *Tarifs et conditions*, avec sa clientèle et les parties intéressées à la planification du réseau

³⁰ Selon les règles applicables, l'impact sur le réseau est évalué en fonction des exigences de fiabilité et le Transporteur applique notamment les pratiques usuelles des services publics. Voir *Tarifs et conditions*, appendice D et article 1.44.

1 de transport. Ces rencontres ont lieu depuis l'année 2013 et plusieurs clients et participants
2 intervenants réguliers aux activités de la Régie y ont assisté.

3 Ces rencontres sont précédées d'avis qui sont affichés sur le site OASIS du Transporteur,
4 auquel tous peuvent accéder. Un traitement particulier des intervenants réguliers aux dossiers
5 de la Régie est incompatible avec la décision D-2012-010, qui prévoit que le processus
6 d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport vise prioritairement les
7 clients actuels et potentiels du Transporteur et les autres participants des marchés
8 limitrophes.

9 En ce qui a trait au remboursement des frais afférents à ces rencontres pour les intervenants
10 reconnus aux dossiers de la Régie, il y a lieu de rappeler que la Régie a déjà décidé, dans
11 les décisions D-2012-010 (paragraphe 321) et D-2012-069 (paragraphe 19), qu'il n'y aurait
12 aucun remboursement de tels frais.

13 Selon les rapports du Transporteur déposés à la Régie dans le cadre du processus
14 d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport (suivi administratif
15 annuel selon D-2012-010, par. 319), les rencontres donnent lieu à des échanges appréciés
16 des participants.

17 Soulignons que l'intervenant et son analyste n'ont jamais participé aux rencontres précitées
18 et que les positions qu'ils ont défendues dans un dossier antérieur à cet égard n'ont pas été
19 retenues par la Régie.

20 En conséquence, cette recommandation est sans fondement et le Transporteur prie la Régie
21 de la rejeter.

22 L'intervenant dans ses conclusions mentionne :

23 *« Le Transporteur « n'a fait aucune analyse spécifique de l'option de considérer le poste des
24 Cantons comme point de départ de la ligne d'interconnexion. » (p. 7)*

25 *« Cet élément témoigne du fait qu'une application plus flexible, moins linéaire du processus
26 d'analyse découlant du principe de déclencheur-payeur pourrait être souhaitable. Ainsi, le
27 RNCREQ recommande que les modalités d'étude d'impacts sur le réseau (dont les articles 15
28 et 19 et l'appendice D des Tarifs et conditions) soient revues lors du prochain dossier tarifaire. »
29 (p. 7)*

30 En réponse, le Transporteur mentionne que l'appendice D des *Tarifs et conditions* a fait l'objet
31 d'une revue somme toute récente par la Régie, que son contenu est actuel et arrimé aux
32 pratiques usuelles des services publics d'électricité. Le Transporteur n'envisage donc pas
33 d'en revoir les modalités.

1 Le Transporteur souligne la décision D-2020-012 (paragraphe 15 et 30) par laquelle la Régie
2 rappelait à l'intervenant qu'elle doit se prononcer sur le Projet proposé par le Transporteur et
3 qu'elle n'entend pas entreprendre l'examen d'autres alternatives qui ne sont pas au dossier.

4 La recommandation précitée de l'intervenant ne repose sur aucune assise factuelle ou
5 réglementaire valable et se situe clairement à l'extérieur du cadre du présent dossier.

6 Les propos de l'intervenant devraient être rejetés par la Régie.

5 Conclusion

7 Le dossier déposé par le Transporteur est conforme à l'article 73 de la Loi, au Règlement
8 ainsi qu'au cadre réglementaire. Le Transporteur a produit auprès de la Régie toute
9 l'information requise et pertinente à l'étude de sa demande à l'instar des informations fournies
10 au soutien de l'ensemble des projets similaires soumis à l'autorisation de la Régie depuis la
11 mise en place de ce cadre réglementaire.

12 Le Transporteur a démontré que le Projet est conçu et que les installations seront construites
13 selon les pratiques usuelles adoptées par Hydro-Québec. Il réitère que la solution mise de
14 l'avant est optimale pour fournir le service de transport ferme de point à point à long terme,
15 comme prévu par les *Tarifs et conditions*.

16 En raison de ce qui précède et du caractère probant du dossier du Transporteur, celui-ci prie
17 la Régie d'accueillir sa demande selon ses conclusions.