

30 mars 2020

**PAR COURRIEL ET SDÉ**

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

**DOSSIER :** R-4112-2019 - HQT - Demande du Transporteur relative à la construction d'une ligne à 320 kV et à l'installation d'équipements au poste des Appalaches

**OBJET :** Fin de l'intervention du RNCREQ

---

Chère consœur,

Suite à l'analyse des réponses du Transporteur à la DDR #1 du RNCREQ, ce dernier a choisi de mettre fin à son intervention dans le dossier en titre. En vertu de la décision procédurale [D-2020-012](#), les intervenants avaient jusqu'au 26 mars 2020, soit la date limite pour le dépôt de leur preuve, pour aviser la Régie d'une telle intention. Compte tenu du délai accordé au RNCREQ pour déposer sa preuve, nous demandons à la Régie de bien vouloir accueillir la présente correspondance à l'intérieur de ce délai. Conformément aux articles 7 et 8 du Guide de paiement des frais des intervenants 2020, le RNCREQ soumet la demande de remboursement de frais ci-jointe et les conclusions ci-dessous.

Dans sa demande d'intervention, le RNCREQ affirmait l'importance que les principes de développement durable d'Efficacité économique et de Production et consommation responsables<sup>1</sup> soient appliqués non seulement à court terme, mais également à moyen et long termes.<sup>2</sup> Il s'interrogeait notamment sur le potentiel des deux solutions proposées par le Transporteur de minimiser les impacts environnementaux et sociaux à moyen et long termes. En effet, **le RNCREQ est d'avis qu'un projet plus apte à répondre à des besoins futurs pourrait minimiser les**

---

<sup>1</sup> Loi sur le développement durable, RLRQ, c. D-8.1.1, art. 6 d) et n).

<sup>2</sup> R-4112-2019, [C-RNCREQ-0002, p. 5](#).

**impacts environnementaux cumulatifs et mieux rencontrer les critères d’acceptabilité sociale à moyen et à long termes.**

Le projet sous étude et le contrat d’exportation qui le requiert s’inscrivent dans un contexte régional qui reflète des tendances majeures reliées aux besoins d’énergie et aux obligations de réduction des émissions gaz à effet de serre (GES). La demande énergétique du nord-est des États-Unis est à la hausse, et cette région est à la recherche de solutions pour diminuer les émissions de GES dues à la production électrique. Le Québec a des surplus importants d’électricité à faible émission de GES, mais les interconnexions existantes n’ont pas de capacité excédentaire. Dans ce contexte, la Politique énergétique du Québec a notamment pour objectif de hausser les exportations d’électricité vers le nord-est américain.

**Compte tenu ce contexte, le RNCREQ est d’avis qu’il est possible, sinon probable, qu’il y ait de nouveaux projets de transport vers le nord-est américain dans un avenir prévisible, et que, dans un tel cas, il y ait avantage à emprunter un chemin existant afin de minimiser les coûts économiques et environnementaux. Dans un tel cas, la Solution 2 pourrait être plus avantageuse que la Solution 1.**

Dans sa réplique aux commentaires du Transporteur sur sa DDI, le RNCREQ précisait vouloir mieux comprendre le choix d’Hydro-Québec pour la solution retenue en regard de la possibilité d’interconnexions supplémentaires, comparativement à d’autres solutions. La Régie a autorisé l’intervention du RNCREQ en fonction notamment de cet objectif.<sup>3</sup> Par ailleurs, au paragraphe 30 de la décision D-2020-012, elle a explicitement autorisé le RNCREQ à transmettre des DDR afin d’approfondir l’analyse économique des deux solutions présentées par le Transporteur, en tenant compte, notamment, des scénarios futurs envisageables et des travaux requis ailleurs sur le réseau.

En citant explicitement ce paragraphe, le RNCREQ a présenté sa DDR 8.1, qui demandait une estimation des coûts additionnels qui seraient requis pour répondre à une demande additionnelle de service portant sur la livraison d’une 1 000 MW additionnelle à la frontière américaine à l’horizon de 2025.

Toutefois, malgré la décision de la Régie, le Transporteur a refusé de fournir les informations demandées, en précisant :

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

---

<sup>3</sup> R-4110-2019, [D-2020-012](#), para 24.

présent dossier. Le Transporteur estime que les informations requises ne sont pas pertinentes à l'étude du Projet.<sup>4</sup>

En l'absence de ces réponses, le RNCREQ n'est pas en mesure de quantifier les bénéfices économiques de la solution 2 dans une telle situation.

Par ailleurs, dans ses réponses aux DDR 1.1 et 1.2 du RNCREQ, le Transporteur a expliqué pourquoi, selon le cadre réglementaire en vigueur, il ne peut tenir compte d'une future demande hypothétique dans son analyse.

Selon le cadre réglementaire en vigueur, les ajouts au réseau de transport sont réalisés en vertu du principe de déclencheur-payeur, c'est-à-dire que chaque demande d'un client est étudiée en séquence afin de déterminer les renforcements au réseau requis pour fournir le service demandé. Lors de l'étude d'une demande, toutes les demandes qui la précèdent dans la séquence des études d'impact sont considérées. Le Transporteur peut également, si la situation le permet, optimiser les renforcements requis pour plusieurs demandes concurrentes.

Par ailleurs, les solutions présentées par le Transporteur pour répondre à une demande forment chacune un tout indissociable, ne comportant aucun équipement autre que ceux requis pour répondre au besoin à l'origine d'un projet, et correspondent à la solution optimale des points de vue technique et économique.

Finalement, le Transporteur mentionne qu'il ne considère que les demandes qu'il a effectivement reçues pour effectuer la planification de son réseau.<sup>5</sup>

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

Les réponses du Transporteur et le cheminement de la réflexion du RNCREQ le mènent à conclure que l'enjeu principal qui sous-tend ses préoccupations en est un de planification. **Le RNCREQ est d'avis que la planification du réseau de transport devrait pouvoir se réaliser dans une perspective où les impacts cumulatifs envisageables à moyen et long termes puissent être considéré.**

---

<sup>4</sup> R-4112-2019, [B-0029](#), p. 12.

<sup>5</sup> Ibid., p. 4.

Le RNCREQ s'intéresse à l'enjeu de la planification du réseau de transport depuis plusieurs années. En 2012, dans le dossier R-3669-2008, phase 2, le RNCREQ a présenté une preuve experte (conjointement avec UC) sur le processus de planification du réseau requis selon l'ordonnance 890 de la FERC (entre autres sujets), et a fait la recommandation suivante :

À notre avis, un processus similaire à celui requis par la FERC apporterait des bénéfices réels au régime de réglementation du service de transport au Québec, en permettant non seulement aux participants du marché non affiliés de participer pleinement dans la planification du réseau, mais aussi en permettant le Distributeur et les parties intéressées d'aider au Transporteur [*sic*] à identifier des solutions de moindre coût aux besoins liés à la croissance de la charge locale qui n'impliquent pas nécessairement l'ajout de nouveaux actifs de transport.

Nous recommandons donc à la Régie d'entreprendre un débat entre le Transporteur, ses clients et les autres parties intéressées sur la forme que devrait prendre un processus de planification ouvert et transparent, tel que l'exige la FERC pour les transporteurs sous sa juridiction.<sup>6</sup>

Dans sa décision D-2012-010, la Régie s'est exprimé comme suit:

[315] La Régie est d'avis que la mise en place d'un cadre d'échanges ouvert et consacré aux aspects liés à la planification du réseau est justifiée dans les circonstances. Par la présentation des plans d'évolution des actifs tenant compte à la fois des besoins exprimés par les clients et du développement prévu du réseau, ces échanges permettront une meilleure compréhension des solutions à moyen et long termes telles que les envisage le Transporteur.

[316] La mise en place d'un tel cadre d'échanges doit donner aux clients du service de transport l'opportunité de tenir des discussions en temps opportun avec le Transporteur lui permettant d'en tenir compte dans son exercice de planification. Ces échanges et discussions se tiendront dans un cadre autre que celui d'un dossier réglementaire.<sup>7</sup>

Cette décision a créé l'Appendice K des Tarifs et conditions du Transporteur, qui prévoit un Processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de

---

<sup>6</sup> Raphals, P., La modification des Tarifs et conditions en fonction de l'Ordonnance 890, R-3669-2008 phase 2, 23 septembre 2010, C-3-36, page 70 de 92.

<sup>7</sup> R-3669-2008 phase 2, D-2012-010, para 315-316.

transport. Ce processus est-il plus approprié pour prendre en compte le genre de préoccupations exprimées par le RNCREQ au présent dossier?

Le Transporteur fait rapport annuellement à la Régie de ces rencontres de planification.<sup>8</sup> Le projet sous étude a été discuté lors de la rencontre du 11 mai 2018. Dans sa présentation, HQT expliquait le fait mentionné à sa réponse 1.2, soit le principe de déclencheur-payeur selon lequel chaque demande est étudiée en séquence, en tenant uniquement compte des demandes précédentes et, lorsque la situation le permet, des demandes concurrentes dans la séquence des études d'impacts. Le Transporteur n'est donc pas en position de considérer des projets futurs, qu'ils soient connus ou non.

Ainsi, selon le tableau ci-dessous présenté lors de la rencontre du 11 mai 2018, l'étude d'impact et d'intégration pour le Projet (203T) allait tenir compte des équipements en service et des équipements prévus dans les études d'impact jusqu'à 202T seulement.

## Projets de transport et de production inclus dans les études d'impact et d'intégration

- Tous les équipements en service sont inclus
- Tous les équipements découlant des demandes précédant celle à l'étude sont inclus

No.	DATE DEMANDE REÇUE	NOM DU PROJET/DESCRIPTION	LOCALISATION	MW	MISE EN SERVICE DEMANDÉE	CLIENT	STATUT
194R	2015-06-18	Centrale de cogénération Mansfield et Pontefract	Mansfield et Pontefract	9,9	15 avril 2017	S179-2210 Québec Inc.	Retirée
195R	2015-10-10	Centrale de cogénération de Val-D'Or	MRC de la Vallée de l'Or	9,9	1er septembre 2017	Hydroméga Services Inc.	Terminée (2019-02-10)
196R	2015-11-18	Banc d'essai Esstalon	Hemmingford	1,2	2016	Hydro-Québec Distribution	Terminée (2016-02-15)
197R	2015-12-18	Parc éolien Côte-Nord, Lévesque	MRC Sept-Rivières	200	Décembre 2018	Boralex Inc.	Terminée (2017-08-17)
198R	2015-12-22	Parc éolien Côte-Nord, Grand Portage	MRC Haute Côte-Nord	200	Décembre 2018	Boralex Inc.	Retirée
199R	2016-10-24	Parc éolien Lac-Jacques Cartier	Seigneurie de Beauport	400	Décembre 2020	Boralex Inc.	Terminée (2017-12-20)
200R	2016-10-24	Parc éolien Baie-St-Paul	Charlevoix	200	Décembre 2020	Boralex Inc.	Terminée (2017-12-21)
201T	2017-03-24	Demande de service de transport ferme de point à point	HQT et nouveau chemin vers le Vermont (CSPL)	1 225	Décembre 2022	GridAmerica Holdings Inc.	Terminée (2017-12-22)
202T	2017-04-12	Demande de service de transport ferme de point à point	HQT et un nouveau chemin vers le Vermont (NDCPL)	1 000	15 décembre 2020	HQ Production	Terminée (2017-12-28)
203T	2017-04-12	Demande de service de transport ferme de point à point	HQT et un nouveau chemin vers le Maine (QM)	1 200	15 décembre 2020	HQ Production	Terminée (2017-12-28)
204R	2017-05-30	Centrale de Bryson - Accroissement de puissance sur trois groupes (A-1, A-2 et A-3)	Outaouais	15	2020 et 2021	HQ Production	En cours
205R	2017-07-10	Parc éolien de Painchaud	Painchaud	580	Décembre 2022	EDF En Canada inc.	En cours
206R	2017-07-10	Parc éolien de St-Théophile	St-Théophile	150	Décembre 2022	EDF En Canada inc.	Retirée
207R	2017-07-20	Parc éolien de Bellefeuille	Bellefeuille	215	Décembre 2022	EDF En Canada inc.	En cours
208R	2017-08-08	Centrale de Buckingham (Addition de 10 MW)	Gatineau	20	1 <sup>er</sup> avril 2019	Boralex	Terminée (2018-02-16)
209R	2017-08-16	Parc éolien Matisani	Matisani - Nord	201,8	1 <sup>er</sup> juillet 2021	RES Canada	En cours

Référence : HQT, « Information et échanges sur la planification du réseau de transport – Réseau principal » 11 mai 2018, p. 3.

<sup>8</sup> Ces rapports se trouvent dans la section "Suivi" du site de la Régie, sous la catégorie, "Suivis de la Décision D-2012-010".

Effectivement, selon le régime de séparation fonctionnelle en place pour Hydro-Québec, il appartient à Hydro-Québec Production de déterminer les paramètres de l'étude d'impact qu'il demande à HQT.

Cela dit, le RNCREQ se questionne sur la capacité des structures en place à mener à des décisions optimales dans un tel contexte. Selon le Tableau 3 de [B-0004](#), les coûts globaux actualisés de la Solution 2 ne sont que 7,5 % plus élevés que ceux de la Solution 1. Est-ce que HQT a communiqué cette information à HQP de manière à lui donner les outils pour décider si la flexibilité additionnelle qui accompagne la Solution 2 justifiait ce surcoût?

Il importe de s'assurer que la séparation fonctionnelle ne crée pas un effet silo qui empêche la prise de décisions dans l'intérêt public. Or, il est intéressant de noter que HQP était présent à la rencontre où cela a été discuté. Cette rencontre aurait donc pu être un lieu d'échange sur ce sujet. Toutefois, les participants à cette rencontre étaient limités à trois clients d'HQT (HQD, HQP et Nalcor Energy Marketing Corporation) et deux parties intéressées (Électric inc. et Services conseils en commercialisation et réglementation de l'énergie).

Cette faible participation s'explique, d'une part, par le fait que le Transporteur n'informe pas directement et systématiquement les participants à ses dossiers réglementaires de ces rencontres. À notre connaissance, le seul avis publié à leur sujet se trouve sur le site OASIS du Transporteur. D'autre part, aucun remboursement des frais n'est prévu pour la participation à ces rencontres, conformément au paragraphe 321 de la décision D-2010-012. Pour les organismes à but non lucratif et ceux sans intérêt pécuniaire dans la matière, cela crée un obstacle significatif à la participation.

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

Le principe de déclencheur-payeur mentionné ci-dessus a affecté ce dossier d'une autre façon. Dans sa preuve, le Transporteur explique que le poste des Appalaches a été retenu comme point de départ notamment en raison du fait que :

Le poste des Cantons a été écarté, 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.<sup>9</sup>

Selon notre lecture de la liste des System Impact Studies, il s'agit du projet 117T, déposé par HQP le 2 avril 2008 et complété le 16 mars 2010 (« Demande de service de transport ferme de point à point - Nouveau chemin Québec-New Hampshire »). Selon le principe de déclencheur-payeur, lorsque l'étude d'impact pour le Projet (203T) a été réalisée en 2017, HQT devait donc nécessairement tenir compte des infrastructures prévues pour répondre à 117T.

Toutefois, le projet donnant lieu à 117T a été retiré en août 2019.<sup>10</sup> Cela implique que l'étude d'impact ayant mené au choix du Projet sous étude a été préparée en tenant compte d'une contrainte qui n'existe plus.

Évidemment, cela soulève la possibilité que le Projet retenu ne soit pas optimal, compte tenu des contraintes actuelles. Quoique le Transporteur fournisse quelques éléments de réponse qui suggèrent qu'il l'est,<sup>11</sup> il admet également qu'il n'a fait aucune analyse spécifique de l'option de considérer le poste des Cantons comme point de départ de la ligne d'interconnexion.

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

Finalement, le RNCREQ résume ainsi ses conclusions :

- Le contexte énergétique régional et les orientations du gouvernement québécois dans sa Politique énergétique rendent probable un futur projet de transport d'énergie vers le nord-est des États-Unis;
- Un projet apte à répondre à des besoins futurs peut présenter des impacts environnementaux cumulatifs moindres et favoriser l'acceptabilité sociale à moyen et long termes;
- Malgré l'autorisation de la Régie de soumettre des DDR sur la question, le Transporteur n'a pas fourni des renseignements comparant les solutions sous étude advenant une nouvelle demande de capacité d'exportation;

---

<sup>9</sup> R-4112-2019, [B-0020](#), p. 18.

<sup>10</sup> R-4112-2019, [B-0029](#), page 9, réponse 5.1.

<sup>11</sup> R-4112-2019, [B-0027](#), page 5, réponse 1.6.

- Les projets de transport sont analysés par le Transporteur selon un processus linéaire qui rend difficile la prise en compte d'enjeux environnementaux, sociaux et économiques globaux dans une perspective de moyen et long termes;
- La planification du réseau de transport devrait avoir lieu dans une perspective où les impacts cumulatifs envisageables à moyen et long termes puissent être considérés;
- L'outil de planification mis en place dans le dossier R-3669-2008, phase 2, soit le Processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport, comporte des obstacles à la participation susceptibles de miner son utilité.

Par conséquent, le RNCREQ recommande :

- Que la Régie adresse une deuxième demande de renseignements au Transporteur afin que celui-ci fournisse les renseignements permettant d'approfondir l'analyse économique des deux solutions présentées, en tenant compte des scénarios futurs envisageables ;
- Que la Régie inscrive comme sujets pour le prochain dossier tarifaire du Transporteur :
  - a) Révision du processus d'étude d'impacts sur le réseau;
  - b) Révision du Processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport prévu à l'Appendice K des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*.

Le tout respectueusement soumis.

Veillez accepter, chère consœur, nos meilleures salutations.



Prunelle Thibault-Bédard