

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL
No : R-4180-2021

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE

Demanderesse

- et -

ASSOCIATION HÔTELLERIE QUÉBEC,

(ci-après « AHQ »)

-et-

ASSOCIATION RESTAURATION
QUÉBEC,

(ci-après « ARQ »)

Partie intéressée

ARGUMENTATION DE L'AHQ-ARQ

DHC Avocats
Me Steve Cadrin
2955, rue Jules-Brillant, bureau 301
Laval (Québec) H7P 6B2
Tél. : 514-392-5725
Fax : 514-331-0514
scadrin@dhcavocats.ca

Introduction

Le 29 novembre 2021, Hydro-Québec, dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») dépose à la Régie de l'énergie (la « Régie »), en vertu des articles 31 (5°) et 73 de la Loi sur la Régie et des articles 1, 2 et 3 du Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie, une demande pour obtenir l'autorisation requise afin de renforcer le réseau à 315 kV de l'Est de l'île de Montréal et de réaliser des travaux connexes (le « Projet »), dont le coût total s'élève à 336,4 M\$.

Le Transporteur indique que le Projet s'inscrit dans les catégories d'investissement « Croissance des besoins de la clientèle », « Maintien et amélioration de la qualité du service » et « Respect des exigences ». Il viserait à répondre à la croissance de la demande d'électricité et à la fiabilité d'alimentation des charges dans l'Est de l'île de Montréal tout en assurant la conformité des équipements aux exigences en vigueur.

Plus précisément, le Projet consiste à ajouter un troisième transformateur à 735-315 kV au poste du Bout-de-l'Île et à construire une ligne d'alimentation à 315 kV ainsi qu'un poste de sectionnement à 315 kV. Il comprend également des travaux sur les systèmes de protection de plusieurs postes. Les mises en service du Projet sont prévues s'échelonner de novembre 2024 à juillet 2025.

L'AHQ et l'ARQ (l'« AHQ-ARQ ») ont examiné en détail la demande du Transporteur de manière à s'assurer qu'elle n'aura pas d'impacts défavorables sur les tarifs d'électricité assumés par leurs membres. De façon plus spécifique, dans leur mémoire du 10 mars 2022¹, elles se sont prononcées sur la justification du besoin qu'elles considèrent nettement insuffisante.

Depuis le dépôt du mémoire de l'AHQ-ARQ, plusieurs éléments de preuve se sont rajoutés entre le 10 mars et le 27 avril 2022 :

- Un complément de preuve du Transporteur en suivi de la décision D-2022-027 (B-0033);
- Une révision des réponses du Transporteur à la demande de renseignements (« DDR ») no. 1 de la Régie (B-0034);
- Une révision des réponses du Transporteur à la demande de renseignements (« DDR ») no. 1 de la FCEI (B-0035);
- Une révision de la pièce HQT-1, document 1 (B-0039);
- Une révision de l'annexe 6 de la pièce HQT-1, document 1 (B-0040);
- Une révision de l'annexe 1 de la pièce HQT-1, document 2 (B-0041);
- Les réponses du Transporteur à la DDR no. 2 de la Régie (B-0042 et B-0043);
- Les réponses du Transporteur à la DDR no. 3 de la Régie (B-0048);
- Une version révisée de l'annexe 1.1 de la pièce HQT-2, document 1 (B-0049).

Par la suite, le Transporteur a produit son argumentation le 31 mai 2022² selon le calendrier fixé par la Régie le 20 mai 2022³.

¹ C-AHQ-ARQ-0012.

² B-0052.

³ A-0019.

Dans la présente argumentation, l'AHQ-ARQ reprend les constats, problématiques et recommandations de son mémoire en les ajustant au besoin selon la nouvelle preuve produite depuis son dépôt et de l'argumentation du Transporteur.

Constats et problématiques

Dans son mémoire, l'AHQ-ARQ a mis en lumière les constats et problématiques numérotés de 1 à 10 qui suivent.

« 1. L'AHQ-ARQ constate que les informations fournies pas le Distributeur au Transporteur en vertu de l'article 37.1 (i) des Tarifs et Conditions des services de Transport d'Hydro-Québec sur les prévisions de la charge des postes faisant partie du périmètre du présent dossier sont incomplètes. »

L'AHQ-ARQ réitère que l'article 37.1 des Tarifs et Conditions des services de Transport d'Hydro-Québec exige qu'Hydro-Québec, dans ses activités de distribution d'électricité (le « Distributeur »), doit notamment fournir annuellement au Transporteur⁴ :

« (ii) le niveau et la localisation des charges interruptibles, s'il en est, comprises dans la charge locale. Cette information doit inclure les besoins de puissance estivale et hivernale de chaque charge interruptible (comme si elle n'était pas interruptible), la partie de la charge qui est susceptible d'interruption, les conditions auxquelles une interruption peut être mise en oeuvre et les limites, s'il en est, applicables à la quantité et à la fréquence des interruptions. Le Distributeur doit indiquer la quantité de charge de ses clients interruptibles (s'il en est) incluse dans les prévisions de charge sur 10 ans fournies en réponse au point (i) ci-dessus ; » (Nous soulignons)

Or, le complément de preuve produit par le Transporteur le 10 mars 2022⁵ ne fournit aucune des informations quantitatives soulignées dans l'extrait qui précède.

Par conséquent, l'AHQ-ARQ maintient son constat no. 1 reproduit ci-dessus.

« 2. L'AHQ-ARQ est d'avis, considérant la non-coïncidence de la demande de pointe des postes satellites, que la prévision de la demande au poste Duvernay 735-315 kV utilisée par le Transporteur est surestimée. La même remarque s'applique aussi au poste Bout-de-l'île. »

En réponse à la DDR no. 3 de la Régie, le Transporteur reconnaît ce principe⁶ :

« Le Transporteur reconnaît que de façon théorique, la valeur de la demande prévue à la pointe coïncidente du Québec pour un poste stratégique ne devrait pas dépasser la somme des prévisions des postes satellites et des clients raccordés au réseau de transport que celui-ci alimente.

⁴ C-AHQ-ARQ-0012, page 8.

⁵ B-0033.

⁶ B-0048, page 8, réponse 1.3.1.

Tel qu'expliqué en réponse à la question 1.1.1, la prévision de charge des postes satellites reçue du Distributeur est centrée et pourrait être dépassée en raison de risques économiques et climatiques. Ainsi, le Transporteur dimensionne la capacité des postes sources et stratégiques afin de couvrir ces risques. Pour cette raison, il agrège les prévisions de charge des postes satellites et les prévisions de charge des clients du Distributeur raccordées sur le réseau de transport.

Le Transporteur souligne que cette méthodologie est applicable à un sous-réseau en raison de la proximité géographique des charges, mais ne pourrait être appliquée pour réaliser une étude à l'échelle provinciale. » (Nous soulignons)

Le Transporteur confirme ainsi qu'il n'utilise pas intégralement la prévision fournie par le Distributeur mais qu'il ajoute une provision pour couvrir certains risques économiques et climatiques, sans toutefois démontrer le niveau de fiabilité qu'il impose ainsi. L'AHQ-ARQ est fortement d'avis qu'il n'est pas du ressort du Transporteur de se substituer au Distributeur et de déterminer quels sont les besoins de ce dernier en termes de charges à alimenter couvrant possiblement certains risques selon des critères de fiabilité que le Distributeur aura déterminés et surtout fait approuver par la Régie comme il le fait par ailleurs en réseau intégré⁷.

Par conséquent, l'AHQ-ARQ maintient sa position quant à la problématique no. 2 reproduite ci-dessus.

« 3. L'AHQ-ARQ est d'avis que la description de la méthode de calcul du Transporteur de la prévision des postes stratégiques et des postes sources qu'il a utilisée est incomplète et que celle-ci pourrait « notamment » être différente de celle fournie par le Distributeur. »

Tout d'abord, l'AHQ-ARQ constate qu'une erreur cléricale s'est glissée dans son mémoire aux pages 9 et 10 alors que la référence au tableau R7.1 aurait dû se lire R1.7 et la référence à la demande 7.1 aurait dû se lire 1.7.

Tel que mentionné ci-dessus, le Transporteur interprète lui-même les besoins et risques du Distributeur mais il ne fournit pas de description détaillée de la méthode de calcul qu'il utilise pour le faire.

Par conséquent, l'AHQ-ARQ maintient sa position quant à la problématique no. 3 reproduite ci-dessus.

« 4. Par conséquent, étant donné le grand nombre de conditions incertaines qui doivent se réaliser pour que la prévision du Distributeur se concrétise et le manque d'informations fournies par le Transporteur sur ces conditions, l'AHQ-ARQ est d'avis que la prévision de demande utilisée est hautement optimiste et non valide pour justifier le Projet. »

⁷ Voir notamment R-4110-2019, B-0009, pages 25 à 27, section 4.2.

Le Transporteur précise, en complément de réponse en suivi de la décision D-2022-027⁸ :

« Le Transporteur a obtenu les informations suivantes du Distributeur.

Le Distributeur précise que la méthodologie de la prévision de la demande en puissance des postes satellites alimentés par le poste de Duvernay est similaire à celle présentée au dossier R-4029-2017 [note de bas de page omise]. En effet, la prévision par poste s'appuie sur la pointe normalisée du dernier hiver, à laquelle des éléments de croissance sont ajoutés pour l'ensemble des segments de marché, notamment pour prendre en compte la croissance des abonnements, l'évolution de la consommation unitaire, la croissance associée aux efforts de décarbonation, les charges ponctuelles et les transferts de charges. Quant à la contribution de l'efficacité énergétique, celle-ci est intrinsèque à l'évolution des consommations unitaires et par conséquent, ne peut être isolée pour un poste donné. De surcroît, la prévision des ajouts de charge et des transferts est ajoutée à la marge, directement en puissance, à une étape subséquente. Pour toutes ces raisons, la prévision en puissance par poste selon les segments de marché ou selon les tarifs n'est pas disponible. » (Nous soulignons)

Puisque la prévision par poste s'appuie sur la pointe normalisée du dernier hiver comme le conçoit tout à fait l'AHQ-ARQ, celle-ci s'étonne toutefois de la réponse suivante du Transporteur à sa DDR no. 1 qui vient en totale contradiction avec ce principe⁹ :

« 1.3 Veillez fournir la pointe de charge réelle normalisée observée au cours des cinq derniers hivers pour les postes Duvernay 735/315 et Bout-de-l'Île 735/315.

Réponse :

La pointe de charge réelle normalisée observée au cours des cinq derniers hivers n'est pas disponible pour les postes de Duvernay et du Bout-de-l'Île à 735-315 kV.

De plus, le Transporteur précise que la charge réelle mesurée au poste n'est pas utilisée dans le cadre de la planification du réseau. » (Nous soulignons)

L'AHQ-ARQ soumet qu'en la privant de cette information sur les charges réelles normalisées, le Transporteur a empêché celle-ci de pouvoir juger de la prévision des besoins à la base du Projet.

Par conséquent, l'AHQ-ARQ maintient sa position quant à la problématique no. 4 reproduite ci-dessus.

« 5. L'AHQ-ARQ est d'avis que le Transporteur n'a pas fourni une explication complète et probante sur la baisse des CLT des postes Duvernay et Bout-de-l'île dans le présent dossier. »

⁸ B-0035, page 6, ligne 11, à page 7, ligne 2.

⁹ B-0028, page 6, demande 1.3.

En réponse à la DDR no. 3 de la Régie, le Transporteur fournit certaines explications dont¹⁰ :

« Concernant les facteurs de surcharge qui sont utilisés pour les calculs des capacités du tableau « État de transformation des postes » dans le cadre de ses demandes tarifaires annuelles, le Transporteur mentionne qu'il s'agit de facteurs qui sont permis en condition d'urgence pour un temps limité seulement et qu'ils sont inadéquats pour la planification de la capacité d'un poste stratégique. En effet, bien qu'il soit possible d'opérer les transformateurs avec ces facteurs, cette situation fait en sorte que leur isolation est soumise à un vieillissement plus rapide que la normale. L'utilisation de ces facteurs pour effectuer la planification du réseau résulterait donc en une sollicitation accrue des transformateurs des postes stratégiques, une diminution de leur durée de vie et une augmentation des risques de défaillances, approche jugée inacceptable par le Transporteur. »
(Nous soulignons)

L'AHQ-ARQ demeure d'avis qu'il n'est pas souhaitable que le Transporteur utilise une capacité limite de transformation (« CLT ») en planification qui soit différente de celle qu'il utilise en exploitation et ce, afin notamment de justifier des projets d'investissements. Le fait que certains facteurs soient permis pour un « *temps limité seulement* » ne constitue pas un problème, du point de vue de l'AHQ-ARQ, puisque les pointes se présentent justement pour un temps limité. Le Transporteur admet même qu'il est « *possible d'opérer les transformateurs avec ces facteurs* ». Il ne fournit aucune démonstration quantitative et probante pour évaluer l'impact économique du vieillissement prétendument plus rapide et de l'augmentation des risques de défaillance, non plus qu'il ne fournit de définition de ce qui est jugé acceptable ou inacceptable, le Transporteur devenant ainsi juge et partie. De plus, il est important de rappeler qu'en ce qui a trait à la durée d'interruption de service, la performance du Transporteur demeure significativement meilleure que la moyenne de ses vis-à-vis canadiens depuis 2015¹¹.

Par conséquent, l'AHQ-ARQ maintient sa position quant à la problématique no. 5 reproduite ci-dessus.

« 6. L'AHQ-ARQ retient la possibilité pour le Transporteur de recourir à des « moyens de gestion locaux » permettant présentement de pallier à un dépassement de charge au poste Duvernay au besoin, comme le Transporteur mentionne l'avoir fait récemment. »

Cette possibilité n'a pas été réfutée par le Transporteur et, par conséquent, l'AHQ-ARQ la maintient.

« 7. L'AHQ-ARQ est d'avis que la démonstration du besoin d'améliorer la fiabilité d'alimentation du réseau de transport à 315 kV de l'Est de l'île de Montréal n'a pas été faite par le Transporteur.

8. L'AHQ-ARQ est d'avis que, quoique l'amélioration de la flexibilité d'exploitation soit souhaitable comme effet collatéral, elle ne devrait pas être un objectif du Projet si la croissance des besoins ne le justifie pas. »

¹⁰ B-0048, pages 10 et 11, réponse 1.3.3.

¹¹ Voir notamment R-4167-2021, C-AHQ-ARQ-0008, page 9.

9. L'AHQ-ARQ est d'avis que le Transporteur n'a pas démontré que la seule présence du poste de sectionnement d'Anjou ne serait pas suffisante pour aiguiller vers le poste Bout-de-l'île le dépassement de la capacité prévu au poste de Duvernay, du moins jusqu'à l'hiver 2031-2032, ce qui réduirait le coût du Projet de façon considérable.

En réponse à la DDR no. 2 de la Régie¹², le Transporteur n'a pu citer qu'un seul événement ayant entraîné une interruption de service de plus de deux heures et demie dans le périmètre du Projet depuis 2017, alors que, tel que rappelé plus haut, la performance du Transporteur demeure significativement meilleure que la moyenne de ses vis-à-vis canadiens depuis 2015.

De plus, dans toutes ces explications fournies par le Transporteur, celui-ci n'a pas été en mesure de citer de critère de fiabilité ou de flexibilité qui devrait être rencontré. En particulier, ce dernier n'a notamment pas été en mesure de répondre sur l'existence et la valeur de niveaux acceptables¹³ :

« 1.2.1. Veillez préciser si les niveaux de fiabilité et de flexibilité acceptables sont définis relativement au respect de ces critères d'exploitation. Veillez expliquer.

Réponse :

Les événements de type N-1-1 ou de type N-2 sont considérés au niveau du réseau de transport principal. Le transfert d'un bloc de charge ou le bouclage à 315 kV entre les postes stratégiques permet de conserver la fréquence et la tension du réseau de transport principal à un niveau acceptable. Ce sont les lignes à 315 kV et le poste de sectionnement qui permettent ces transferts augmentant ainsi la flexibilité et la fiabilité lors d'événement sur le réseau de transport principal.

Ainsi, comme mentionné dans la preuve, le Projet avec le poste de sectionnement d'Anjou permet d'améliorer grandement la stabilité du réseau de transport principal lors d'événements impliquant les postes stratégiques de Duvernay, du Bout-de-l'île ou de Boucherville. Le Transporteur rappelle que dans l'état actuel, le réseau ne possède pas d'attache à 315 kV entre les postes du Bout-de-l'île et de Duvernay. » (Notes de bas de page omises; nous soulignons)

Enfin, en réponse aux DDR no. 2 et 3 de la Régie, le Transporteur a confirmé que ce n'était pas l'ensemble du Projet qui était requis pour rencontrer l'objectif de pallier le dépassement de capacité du poste de Duvernay¹⁴.

¹² B-0043, pages 6 à 9, réponses 1.1 à 1.2.1.

¹³ B-0043, pages 8 et 9, demande 1.2.1; voir aussi B-0043, pages 16 et 17, réponse 2.1.

¹⁴ B-0043, pages 11 à 13, réponses 1.4.3 à 1.4.5; et pages 19 et 20, réponses 2.3.1 et 2.3.2; et B-0048, pages 14 et 15, réponse 2.1.

Le Transporteur indique même qu'une partie du Projet vise à combler un dépassement de capacité prévu pour l'horizon 2038-2039¹⁵, soit dans plus de 16 ans avec toutes les incertitudes sur les besoins qu'une telle prévision comporte.

Par conséquent, l'AHQ-ARQ maintient sa position quant aux problématiques no. 6 à 9 reproduites ci-dessus.

« 10. L'AHQ-ARQ est d'avis que le Transporteur n'a pas fait de démonstration probante de l'impossibilité d'alimenter le poste Notre-Dame à la pointe hivernale en provenance du poste de Boucherville. »

En réponse à la DDR no. 2 de la Régie, le Transporteur a fourni une démonstration chiffrée de l'impossibilité d'alimenter le poste Notre-Dame à la pointe hivernale en provenance du poste de Boucherville¹⁶.

Par conséquent, l'AHQ-ARQ considère que cette préoccupation no. 10 a été répondue par le Transporteur.

Recommandations

À la suite de ce qui précède, l'AHQ-ARQ est d'avis que la preuve fournie depuis le dépôt de son mémoire n'a pas pour effet de modifier ses recommandations reproduites ici¹⁷ :

« Devant ces constats et problématiques, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de ne pas approuver le Projet tant que le Transporteur n'aura pas fourni une justification probante du besoin pour le Projet avec des prévisions de demande basées sur des ajouts de charges ponctuelles dont la probabilité de réalisation est plus sûre.

Pour faire une première vérification de l'évolution des charges, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de fournir dès maintenant la valeur de la demande aux pointes coïncidentes et non coïncidentes observée lors de l'hiver 2021-2022 (valeurs réelles et normalisées) pour chacune des charges dans le périmètre du Projet, ce qui permettrait de mieux apprécier l'urgence du besoin pour le Projet.

Dans l'attente d'une concrétisation plus probable des charges ponctuelles et de la mise en place du Projet, l'AHQ-ARQ est d'avis que le Transporteur pourra, comme il mentionne l'avoir fait récemment (point 6. ci-dessus), recourir à des moyens de gestion au besoin.

Subsidiairement, si la Régie devait approuver le Projet sur la foi des prévisions de la demande utilisées par le Transporteur dans le présent dossier, l'AHQ-ARQ lui recommande de ne retenir que les composantes du Projet qui sont minimalement requises pour rencontrer uniquement la croissance des besoins de la clientèle et le respect des exigences.

¹⁵ B-0048, page 21, réponse 2.2.3.

¹⁶ B-0043, page 9, réponse 1.3.

¹⁷ C-AHQ-ARQ-0012, pages 26 et 27.

Ainsi, l’AHQ-ARQ recommanderait à la Régie de ne pas approuver la composante qui ne contribue qu’à l’amélioration de la fiabilité d’alimentation, soit la construction du nouveau poste de sectionnement d’Anjou, son intégration au réseau et la construction du nouveau poste de liaison aéro-souterraine, pour un coût de 129,5 M\$. »

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.

Laval, ce 1^{er} juin 2022

DHC Avocats

DHC Avocats

Procureurs de la partie intervenante
AHQ-ARQ

794219