

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2022-115

R-4185-2022

26 septembre 2022

PRÉSENT :

Simon Turmel
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

et

Personnes intéressées dont les noms apparaissent ci-après

Décision portant sur les demandes d'intervention, le cadre d'examen, les budgets de participation et le calendrier de traitement du dossier

Demande du Transporteur relative au remplacement des groupes convertisseurs au poste de Châteauguay

Demanderesse :

**Hydro-Québec dans ses activités de transport
représentée par M^e Yves Fréchette.**

Personnes intéressées :

**Association Hôtellerie Québec et Association Restauration Québec (AHQ-ARQ)
représenté par M^e Steve Cadrin;**

**Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de
l'industrie forestière du Québec (AQCIE-CIFQ)
représenté par M^e Sylvain Lanoix;**

**Nalcor Energy Marketing Corporation (NEMC)
représentée par M^e Nicolas Dubé et M^e Paule Hamelin.**

1. DEMANDE

[1] Le 28 février 2022, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande¹ afin d'obtenir l'autorisation requise pour le remplacement de deux groupes convertisseurs (les Convertisseurs) au poste de Châteauguay (le Projet), en vertu des articles 31 (5^o) et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*² (la Loi) et des articles 1, 2 et 3 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*³ (le Règlement).

[2] Cette demande est présentée en deux étapes :

- une demande d'autorisation prioritaire (la Demande prioritaire) pour permettre au Transporteur de s'engager auprès d'un fournisseur afin de garantir le prix des Convertisseurs et la date de mise en service du Projet;
- une demande d'autorisation complète pour le Projet, au soutien de laquelle le Transporteur prévoit déposer à la Régie sa preuve, selon le cadre réglementaire applicable, au plus tard en mai 2022.

[3] Le 9 mars 2022, la Régie convoque une séance de travail, qui se tient le 16 mars 2022 par le biais de l'application Teams. Le Transporteur y présente les grandes lignes du Projet et de la Demande prioritaire⁴.

[4] Le 17 mars 2022, en suivi de la séance de travail, le Transporteur dépose son complément de preuve tenant compte des points saillants ayant été abordés lors de cette séance⁵. Le Transporteur précise que la Demande prioritaire est présentée à la Régie en vertu des articles 31 (5^o) et 34 de la Loi.

[5] Le 21 mars 2022, la Régie rend sa décision D-2022-036⁶ sur la Demande prioritaire du Transporteur.

¹ Pièce [B-0002](#).

² [RLRQ, c. R-6.01](#).

³ [RLRQ, c. R-6.01, r. 2](#).

⁴ Pièce [B-0004](#).

⁵ Pièce [B-0005](#).

⁶ Décision [D-2022-036](#).

[6] Le 31 mai 2022, le Transporteur dépose une demande amendée⁷ (la Demande) par laquelle il présente sa demande d'autorisation complète.

[7] Le 17 juin 2022, la Régie demande au Transporteur de publier sur son site internet un avis aux personnes intéressées (l'Avis)⁸, lequel prévoit notamment que :

- la Régie traitera la Demande par voie de consultation et ne juge pas nécessaire de solliciter d'interventions formelles au présent dossier;
- les personnes intéressées pourront soumettre leurs commentaires au plus tard le 11 juillet 2022.

[8] Le 17 juin 2022, le Transporteur confirme que l'Avis a été diffusé sur son site internet à cette même date⁹. L'Avis est également publié sur le site de la Régie le même jour.

[9] Les 5, 6 et 8 juillet 2022¹⁰, respectivement, NEMC, l'AQCIE-CIFQ et l'AHQ-ARQ demandent à la Régie de reconsidérer le mode procédural (les Demandes) indiqué dans l'Avis en procédant plutôt à un examen de la Demande par la voie d'une audience publique incluant les dépôts de demandes d'interventions, de budgets de participation, de demandes de renseignements et l'administration d'une preuve écrite et orale, ainsi que l'argumentation des parties.

[10] Le 12 juillet 2022¹¹, le Transporteur dépose ses commentaires à l'égard de ces Demandes. Les 13 et 14 juillet 2022¹², respectivement, NEMC, l'AQCIE-CIFQ et l'AHQ-ARQ répliquent à ces commentaires.

[11] Le 20 juillet 2022, la Régie rend sa décision¹³ sur les Demandes, par laquelle elle permet aux personnes intéressées de déposer une demande d'intervention.

⁷ Pièce [B-0007](#).

⁸ Pièces [A-0005](#) et [A-0006](#).

⁹ Pièce [B-0018](#).

¹⁰ Pièces [C-NEMC-0001](#), [C-AQCIE-CIFQ-0001](#) et [C-AHQ-ARQ-0001](#).

¹¹ Pièce [B-0019](#).

¹² Pièces [C-NEMC-0002](#), [C-AQCIE-CIFQ-0002](#) et [C-AHQ-ARQ-0002](#).

¹³ Décision [D-2022-092](#).

[12] Le 25 juillet 2022, l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ et NEMC déposent à la Régie leurs demandes d'intervention¹⁴ accompagnées d'un budget de participation¹⁵.

[13] Le 29 juillet 2022, le Transporteur commente les demandes d'intervention des personnes intéressées¹⁶. Le 5 août 2022, l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ et NEMC répliquent à ces commentaires¹⁷.

[14] La présente décision porte sur les demandes d'intervention, le cadre d'examen de la Demande, les budgets de participation et le calendrier de traitement du dossier.

2. RECONNAISSANCE DU STATUT D'INTERVENANT

[15] La Régie rappelle que pour obtenir le statut d'intervenant, une personne intéressée doit, conformément à l'article 16 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*¹⁸, démontrer son intérêt, les motifs à l'appui de son intervention, les sujets qu'elle entend traiter et les conclusions qu'elle recherche.

[16] Dans son appréciation de la demande d'intervention, la Régie tient compte de ces conclusions et de l'intérêt de la personne intéressée. Cette demande doit ainsi démontrer la pertinence de l'apport de la personne intéressée à l'étude du dossier, eu égard à son champ de compétence.

[17] Pour obtenir le statut d'intervenant, la personne intéressée doit ainsi non seulement identifier un enjeu réel en lien avec les intérêts qu'elle défend, mais également démontrer que l'intervention envisagée sera un apport à l'étude du dossier sous examen.

[18] La Régie a pris connaissance des demandes d'intervention, des commentaires du Transporteur et de la réplique des personnes intéressées.

¹⁴ Pièces [C-AHQ-ARQ-0004](#), [C-AQCIE-CIFQ-0004](#) et [C-NEMC-0004](#).

¹⁵ Pièces [C-AHQ-ARQ-0006](#), [C-AQCIE-CIFQ-0006](#) et [C-NEMC-0006](#).

¹⁶ Pièce [B-0020](#).

¹⁷ Pièces [C-AHQ-ARQ-0007](#), [C-AQCIE-CIFQ-0007](#) et [C-NEMC-0007](#).

¹⁸ [RLRQ, c. R-6.01, r. 4.1.](#)

[19] La Régie constate que l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ et NEMC ont démontré, de manière satisfaisante, leur intérêt à intervenir dans le présent dossier et que leur participation pourrait être utile à ses délibérations. En effet, ces personnes intéressées ont soulevé des éléments pertinents en lien avec la Demande, notamment sur :

- le coût du Projet, dont celui assumé par Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (le Producteur), et son impact sur les tarifs du Transporteur;
- la répartition de ce coût entre les différentes catégories d'investissement;
- le fonctionnement des différents équipements visés par le Projet et leur utilisation en mode réception et livraison;
- les bénéfices de la nouvelle configuration retenue par le Transporteur et du rehaussement de la capacité des Convertisseurs pour ses clients.

[20] **En conséquence, la Régie accueille les demandes d'intervention de l'AHQ-ARQ, de l'AQCIE-CIFQ et de NEMC et leur accorde le statut d'intervenant.** De manière générale, la Régie considère que les interventions prévues par ces derniers sont pertinentes. **Elle précise toutefois, dans la section 3 de la présente décision, le cadre à l'intérieur duquel devront s'inscrire certains sujets d'intervention.**

3. CADRE D'EXAMEN DE LA DEMANDE

[21] La Régie apporte les précisions suivantes à l'égard du cadre d'examen de la Demande.

3.1 **MODE DE FONCTIONNEMENT DU POSTE DE CHÂTEAUGUAY**

[22] NEMC souhaite comprendre :

- l'utilisation de l'ensemble des ressources à la disposition du Transporteur, notamment les différents actifs du poste de Châteauguay;
- l'utilisation de la centrale de Beauharnois;

- la rémunération du Producteur par le Transporteur pour l'utilisation de la centrale de Beauharnois afin de répondre aux besoins de transport, le cas échéant;
- la manière dont la configuration actuelle interfère sur le transit d'énergie entre le réseau du Transporteur et les réseaux voisins, dont le *New York Independent System Operator* (NYISO) et l'*Independent Electricity System Operator* (IESO).

[23] Le Transporteur soumet que NEMC dispose, depuis 2009, de conventions de services de transport ferme à long terme de point à point sur l'interconnexion HQT-MASS. Le Transporteur souligne que l'*Open Access Same-Time Information System* (OASIS) comporte une description précise de cette interconnexion et les limites inhérentes aux équipements. Il ajoute que NEMC dispose des services d'un délégué commercial attitré pour répondre à ses questions concernant les services de transport qu'elle se procure selon les conventions précitées. Le Transporteur indique qu'il commercialise à tous ses clients des services de transport par le biais d'OASIS et selon les *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (les Tarifs et conditions).

[24] Selon le Transporteur, le cadre réglementaire applicable porte sur l'analyse technico-économique du Projet selon la Loi et le Règlement. Selon lui, les aspects liés à la commercialisation de l'électricité sur les marchés et à l'usage de l'interconnexion HQT-MASS ne sont pas pertinents à l'étude de la Demande. Enfin, le Transporteur soutient que la compensation du Producteur relève des Tarifs et conditions et de la juridiction tarifaire de la Régie et que ce sujet n'est pas pertinent à l'étude de la Demande.

[25] Dans sa réplique aux commentaires du Transporteur, NEMC soumet qu'elle devrait être en mesure de lui poser des questions, afin de pouvoir analyser la configuration actuelle du poste de Châteauguay et l'usage de la centrale de Beauharnois dans le cadre des transits d'énergie entre le réseau du Transporteur et les réseaux voisins. De cette manière, NEMC pourrait apprécier les impacts du Projet sur les échanges entre réseaux et s'assurer que les clients de point à point du Transporteur soient traités de manière équitable, ouverte, transparente et non discriminatoire.

[26] La Régie partage la position du Transporteur en ce qui a trait au cadre d'examen du dossier. Cet examen, aux fins de la Demande, porte sur les informations indiquées aux articles 2 et 3 du Règlement, soit :

- les objectifs visés par le Projet, sa description et sa justification;

- les coûts associés au Projet, l'étude de faisabilité économique du Projet et son impact sur les tarifs, incluant une analyse de sensibilité;
- la liste des autorisations exigées en vertu d'autres lois;
- l'impact sur la fiabilité du réseau de transport d'électricité et la qualité de prestation du service de transport d'électricité;
- le cas échéant, les autres solutions envisagées;
- la liste des principales normes techniques qui seront appliquées.

[27] Dans son examen d'une demande d'autorisation en vertu de l'article 73, la Régie doit également tenir compte des engagements contractuels des consommateurs du service de transport d'électricité et, le cas échéant, de leurs contributions financières à l'acquisition ou à la construction d'actifs de transport et de la faisabilité économique de ce projet.

[28] C'est en fonction de ce cadre réglementaire que la Régie analyse la Demande du Transporteur. La Régie est d'avis que l'utilisation de l'interconnexion HQT-MASS, incluant les capacités en mode importation qui pourraient bénéficier à la charge locale¹⁹, la compensation du Producteur par le Transporteur ainsi que les échanges avec les réseaux voisins, sont des sujets qui excèdent ce cadre d'examen. **Par conséquent, la Régie exclut ces sujets de l'examen du présent dossier.**

[29] **La Régie permet toutefois à NEMC d'obtenir des clarifications sur le mode de fonctionnement du poste de Châteauguay et sur l'utilisation de la centrale de Beauharnois afin de comprendre les raisons de l'utilisation de Convertisseurs plus puissants.**

3.2 OBJECTIF DU PROJET

[30] NEMC souhaite s'assurer du respect du principe de la causalité des coûts. Elle est particulièrement intéressée à comprendre :

- l'impact de la demande du Producteur sur le Projet;
- l'impact du Projet sur la capacité du Transporteur à répondre à la croissance des besoins aux postes Langlois et Léry;

¹⁹ Dossier R-4188-2022, décision [D-2022-064](#), p. 9, par. 28.

- l'impact du Projet sur les capacités du Transporteur en mode importation, qui pourraient bénéficier à la charge locale, et sur les échanges d'énergie avec les réseaux voisins (IESO et NYISO), tant en importation qu'en exportation.

[31] De plus, NEMC entend questionner le Transporteur sur la répartition des coûts du Projet dans les différentes catégories d'investissement « Maintien des actifs » et « Respect des exigences ». Plus précisément, NEMC souhaite comprendre dans quelle catégorie d'investissement s'inscrit la demande du Producteur.

[32] Le Transporteur soumet que la détermination des coûts à assumer par le Producteur a été réalisée selon le cadre réglementaire applicable et qu'il est disposé à répondre aux questions concernant ce sujet.

[33] Le Transporteur rappelle que le Projet vise avant tout à assurer la pérennité des Convertisseurs au poste de Châteauguay afin de maintenir la qualité de prestation du service de transport à l'ensemble de ses clients. Il soumet que les coûts de la catégorie d'investissement « Respect des exigences » de 96,2 M\$ sont requis pour répondre à la demande du Producteur afin de rehausser la capacité totale des Convertisseurs à 1 500 MW.

[34] Le Transporteur indique que l'utilisation de l'interconnexion HQT-MASS, incluant les capacités en mode importation qui pourraient bénéficier à la charge locale et les échanges avec les réseaux voisins, sont des aspects liés à la commercialisation de l'électricité sur les marchés et sont des sujets qui ne sont pas pertinents aux fins de l'examen de la Demande. Il rappelle ses commentaires formulés à l'AHQ-ARQ et la décision D-2022-064²⁰ de la Régie à l'égard de la capacité en mode importation.

[35] Dans sa réplique aux commentaires du Transporteur, NEMC soumet que l'article 73 de la Loi l'autorise à questionner le Transporteur sur les objectifs visés par le Projet, sa description, sa justification, les coûts associés et les impacts tarifaires afférents. NEMC rappelle que le rôle de la Régie est de veiller au respect de la causalité des coûts et de s'assurer que la clientèle du Transporteur soit à l'abri de toute discrimination induite.

[36] De plus, NEMC soumet qu'il importe à la Régie de bien saisir les tenants et aboutissants de la Demande, notamment les impacts du Projet sur les réseaux voisins et les

²⁰ Dossier R-4188-2022, décision [D-2022-064](#), p. 9.

bénéfices potentiels que pourrait retirer la charge locale en raison des coûts évités pour de futurs projets liés à sa croissance.

[37] Selon NEMC, ces enjeux sont au cœur de la compétence de la Régie dans le cadre d'une analyse complète faite en vertu de l'article 73 de la Loi.

[38] Pour les mêmes motifs que ceux énoncés aux paragraphes 26 à 28 de la présente décision, la Régie exclut du présent dossier le sujet lié à l'impact du Projet sur les capacités du Transporteur en mode importation, qui pourraient bénéficier à la charge locale, et sur les échanges d'énergie avec les réseaux voisins (IESO et NYISO), tant en importation qu'en exportation. Toutefois, elle permet à NEMC d'intervenir sur les autres sujets identifiés aux paragraphes 30 et 31.

3.3 SOLUTIONS ENVISAGÉES

[39] NEMC souhaite analyser et questionner le Transporteur pour s'assurer que la solution proposée est appropriée et raisonnable d'un point de vue technique, afin de maintenir les actifs et de garantir la fiabilité et la disponibilité de l'interconnexion.

[40] Pour comparer adéquatement les deux solutions envisagées, l'AQCIE-CIFQ souhaite obtenir des informations additionnelles concernant l'ajout des deux nouveaux compensateurs statiques, le remplacement des transformateurs à 765-120 kV et les investissements requis pour pallier le dépassement de capacité prévu à la section 735-315 kV du poste de Châteauguay afin d'alimenter la charge prévue aux postes de Langlois et de Léry.

[41] L'AQCIE-CIFQ souhaite également obtenir des précisions sur les coûts d'entretien et d'exploitation des deux solutions.

[42] Le Transporteur note que l'AQCIE-CIFQ compare les données de transit et de capacité ferme avec celle du dossier R-4167-2021. Il soumet que les questions afférentes aux données de transit et de capacité ferme présentées dans les dossiers tarifaires devraient être écartées de l'étude du présent dossier.

[43] Dans sa réplique, l'AQCIE-CIFQ soutient que la capacité ferme et le niveau de transit des transformateurs 735-315 kV du poste de Châteauguay sont des éléments pertinents pour déterminer la nécessité d'augmenter la capacité de transformation de la deuxième solution. De plus, l'AQCIE-CIFQ soumet qu'il faut prendre en considération la capacité que peut fournir la centrale de Beauharnois dans la détermination des investissements requis à l'atteinte de l'objectif visé.

[44] La Régie juge qu'il est pertinent d'obtenir des informations additionnelles sur les différents éléments constituant les deux solutions envisagées par le Transporteur. **Par conséquent, la Régie permet aux intervenants de questionner le Transporteur sur ces éléments afin de mieux comprendre le choix de la solution retenue par ce dernier, tout en tenant compte de ses conclusions énoncées aux paragraphes 26 à 28 de la présente décision.**

[45] L'AQCIE-CIFQ désire également analyser le niveau des pertes électriques de transport de la deuxième solution envisagée.

[46] Pour sa part, l'AHQ-ARQ entend questionner le Transporteur sur l'évaluation des pertes de transport et sur les hypothèses de coûts évités utilisées. L'AHQ-ARQ pourrait réaliser des analyses de sensibilité en vue de formuler des recommandations sur le choix de la solution optimale.

[47] Le Transporteur soumet que les hypothèses de coûts évités relèvent d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution (le Distributeur) et débordent du cadre d'analyse du présent dossier.

[48] De plus, le Transporteur souligne que, conformément aux décisions D-2020-041²¹ et D-2022-064²², aucune analyse de sensibilité n'est requise dans le cadre du présent dossier, puisque le coût actualisé des pertes électriques représente moins de la moitié de la différence de coûts entre les deux solutions les plus économiques avant la considération du coût de ces pertes.

[49] Pour ces raisons, le Transporteur demande d'écarter les sujets ayant trait aux hypothèses de coûts évités et aux analyses de sensibilité.

²¹ Dossier R-4096-2019, décision [D-2020-041](#), p. 158, par. 616.

²² Dossier R-4188-2022, décision [D-2022-064](#), p. 12, par. 44.

[50] Dans sa réplique, l'AHQ-ARQ prend acte de la précision ajoutée par le Transporteur selon laquelle il a utilisé les coûts évités les plus à jour provenant du Distributeur.

[51] En ce qui a trait à l'évaluation des pertes électriques de transport, l'AHQ-ARQ rappelle que la Régie, dans sa décision D-2022-064, a permis aux intervenants au dossier R-4188-2022 d'obtenir des précisions à cet égard. L'AHQ-ARQ soumet que son intervention s'inscrit dans ce contexte.

[52] La Régie est d'avis que, comme souligné par le Transporteur, aucune analyse de sensibilité n'est requise dans le présent dossier, puisque le coût actualisé des pertes électriques de transport représente moins de la moitié de la différence de coûts entre les deux solutions les plus économiques avant la considération du coût de ces pertes. **En conséquence, la Régie écarte du présent dossier l'étude des analyses de sensibilité sur la valeur des pertes électriques de transport.**

[53] **La Régie permet toutefois aux intervenants d'obtenir des précisions sur l'évaluation de la valeur des pertes électriques de transport.**

[54] En ce qui a trait aux hypothèses de coûts évités utilisés par le Transporteur, la Régie est satisfaite des explications qu'il a fournies à l'AHQ-ARQ et ne juge pas requis d'obtenir davantage d'informations à ce sujet. **En conséquence, la Régie exclut du présent dossier l'analyse des hypothèses de coûts évités utilisées par le Transporteur.**

3.4 COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[55] L'AQCIE-CIFQ désire obtenir des clarifications sur la variation de coûts des rubriques ingénierie, gérance et client par rapport au coût de la composante « poste 735 kV » du Projet. Plus précisément, l'AQCIE-CIFQ entend vérifier si ces coûts ont connu la même hausse que ceux dans le dossier R-4188-2022 et obtenir des clarifications le cas échéant.

[56] Le Transporteur souligne que chaque projet est unique et réalisé dans un contexte de marché différent. Selon lui, la simple comparaison des rubriques de coûts présentées par rapport à d'autres projets est inappropriée et non pertinente à l'analyse de la Demande. De plus, le Transporteur soumet que les Convertisseurs sont des équipements hautement

techniques et les coûts de remplacement ne peuvent se comparer à ceux des projets d'une autre nature.

[57] Bien que la Régie soit sensible aux arguments du Transporteur quant aux différences entre les projets, **la Régie permet à l'AQCIE-CIFQ d'obtenir des clarifications sur la variation de coûts des rubriques ingénierie, gérance et client par rapport au coût de la composante « poste 735 kV » du Projet.**

3.5 IMPACT DU PROJET SUR L'INTERCONNEXION HQT-MASS

Mesures de mitigation

[58] NEMC note de la Demande que le Transporteur coordonnera les travaux afin de réduire l'impact sur les services de transport. À cet égard, NEMC souhaite mieux comprendre quel sera l'impact des travaux de la solution proposée sur l'utilisation de l'interconnexion HQT-MASS pour les détenteurs de droits de transport ferme sur cette interconnexion. Pour ce faire, NEMC compte questionner le Transporteur sur les mesures de mitigation qui seront entreprises pour réduire l'impact du Projet sur les clients utilisant cette interconnexion.

[59] Le Transporteur soumet que, en conformité avec le cadre réglementaire applicable, la Régie assure le suivi des coûts du Projet et non sa construction sur le terrain ou les communications commerciales du Transporteur avec ses clients.

[60] Le Transporteur indique que, comme par le passé, il assurera une communication constante avec ses clients par le biais d'appels d'un délégué commercial, d'envois personnalisés et d'avis sur OASIS. Ainsi, les clients seront informés en amont des interruptions programmées et, selon le cas, pourront ajuster les offres au marché. Le Transporteur ajoute que, selon les disponibilités et en conformité avec les Tarifs et conditions, les clients pourront utiliser les autres points d'interconnexion disponibles.

[61] Pour ces raisons, le Transporteur soumet que les aspects liés à la commercialisation de l'électricité sur les marchés, à l'interruption de l'interconnexion HQT-MASS ainsi qu'au déploiement de la construction du Projet n'ont aucune pertinence à l'égard de la Demande et sont hors du cadre réglementaire applicable à son étude.

[62] En réplique, NEMC souligne que le Transporteur mentionne dans sa preuve que lors de la phase de mise en route du Projet, le retrait de certains équipements dans le poste de Châteauguay, dont la ligne d'interconnexion à 765 kV, pourrait réduire temporairement les capacités de transit sur l'interconnexion HQT-MASS.

[63] NEMC soutient qu'elle devrait être en droit de questionner le Transporteur sur ces éléments de preuve afin de vérifier si d'autres solutions, ayant un impact moindre sur les clients de point à point du Transporteur, pourraient être mises en place.

[64] La Régie prend acte du fait que le Transporteur veille à assurer une communication constante avec ses clients, afin de les aviser des interruptions de service programmées.

[65] Pour les mêmes motifs que ceux présentés aux paragraphes 26 à 28 de la présente décision, la Régie écarte de l'étude du dossier le sujet relatif à l'impact du Projet sur la capacité de transit ferme de l'interconnexion HQT-MASS.

Disponibilité de l'interconnexion

[66] L'AQCIE-CIFQ souligne que le Transporteur justifie la réalisation du Projet en raison de la vétusté des Convertisseurs qui a entraîné une hausse considérable des bris de leurs composantes, affectant ainsi la disponibilité de l'interconnexion au cours des dernières années. L'AQCIE-CIFQ soumet que l'indicateur « Disponibilité de service aux interconnexions » montre une amélioration notable depuis 2017 et que l'interconnexion vers New York montre une meilleure performance. Dans ce contexte, l'AQCIE-CIFQ souhaite obtenir des explications du Transporteur à cet égard.

[67] Le Transporteur souligne que l'AQCIE-CIFQ fait un raccourci entre les valeurs de l'indicateur de « Disponibilité de services aux interconnexions » dans le volet 2 du dossier R-4167-2021 et le besoin de remplacer les Convertisseurs.

[68] Le Transporteur rappelle que la Demande vise principalement à assurer la pérennité des installations au poste de Châteauguay et que les Convertisseurs atteindront la fin de leur durée de vie utile en 2024. Il ajoute que l'AQCIE-CIFQ omet de considérer que plusieurs interventions ont été réalisées au fil des ans afin de fiabiliser les installations au poste de Châteauguay et que ces interventions avaient comme objectif d'assurer le bon fonctionnement des Convertisseurs jusqu'à la fin de leur durée de vie utile. Pour ces raisons,

le Transporteur demande d'écarter ce sujet qui n'est pas pertinent à l'étude du dossier selon le cadre réglementaire applicable.

[69] L'AQCIE-CIFQ questionne la réalisation du Projet en lien avec l'amélioration notée par l'indicateur « Disponibilité de service aux interconnexions ». **Bien que le Transporteur ait fourni des réponses dans ses commentaires, la Régie permet à l'intervenant de questionner le Transporteur à cet égard à des fins de clarifications ou de précisions, le cas échéant.**

Capacité et restrictions à l'importation

[70] L'AHQ-ARQ souligne que le Transporteur indique que les équipements visés par le Projet, notamment les Convertisseurs, sont conçus pour permettre une utilisation en mode réception, alors qu'il ne fournit pas les informations sur la capacité d'importation ni les restrictions qui pourraient s'appliquer, notamment lors de la phase de mise en route du Projet. Dans ce contexte, l'AHQ-ARQ souhaite obtenir des précisions sur la capacité et les restrictions à l'importation lors de cette phase et subséquemment à la réalisation du Projet.

[71] Le Transporteur souligne qu'aucune augmentation de la limite de la capacité de réception en puissance n'est prévue dans le contexte de sa Demande. Il soumet que l'étude des opportunités du Distributeur, eu égard à une possible augmentation de la limite de capacité en réception, dépasse le cadre du présent dossier. Dans le cas où cette limite venait à changer dans le futur, le Transporteur souligne qu'il en aviserait ses clients sur le site OASIS en respect du cadre réglementaire applicable.

[72] De plus, le Transporteur soumet qu'il eut été cohérent et efficient d'un point de vue réglementaire que ce sujet ne soit pas à nouveau soumis au présent dossier, alors que la Régie l'a écarté par sa décision D-2022-064²³.

[73] L'AHQ-ARQ réplique que le Transporteur n'interprète pas adéquatement le paragraphe 27 de cette décision par laquelle « *la Régie permet aux intervenants d'obtenir des clarifications en vue de comprendre le fonctionnement des différents équipements* ».

[74] C'est dans ce contexte que l'AHQ-ARQ compte questionner le Transporteur en vue de comprendre le fonctionnement des différents équipements.

²³ Dossier R-4188-2022, décision [D-2022-064](#), p. 9.

[75] Compte tenu du fait que les équipements visés par le Projet, notamment les Convertisseurs, sont conçus pour permettre leur utilisation en mode réception et livraison, la Régie juge pertinent d'avoir une bonne compréhension de leur fonctionnement. **Ainsi, la Régie permet aux intervenants d'obtenir des clarifications afin de bien comprendre le fonctionnement des différents équipements visés par le Projet.**

[76] **En ce qui a trait aux sujets portants sur la capacité et les restrictions à l'importation sur l'interconnexion HQT-MASS, la Régie réitère ses conclusions formulées aux paragraphes 26 à 28 de la présente décision.**

3.6 IMPACT DE DE LA NOUVELLE INTERCONNEXION VERS NEW YORK SUR LA LIMITE DE TRANSIT DE L'INTERCONNEXION HQT-MASS

[77] L'AQCIE-CIFQ note que, selon le dossier R-4188-2022, la capacité livrée de la nouvelle interconnexion prévue vers New York est de 1 283 MW et que le Transporteur prévoit un facteur d'utilisation de 95 %, soit 10,7 TWh. L'AQCIE-CIFQ souligne que cette nouvelle interconnexion amènera la capacité de transit avec NYISO à environ 3 000 MW. Dans ce contexte, l'AQCIE-CIFQ souhaite demander si des limitations de transit seront imposées.

[78] Le Transporteur souligne que la capacité de transit avec NYISO et des limitations de transit sont hypothétiques et n'ont pas de lien direct avec la Demande selon le cadre réglementaire applicable.

[79] L'AQCIE-CIFQ réplique que les limitations de transit sur l'interconnexion HQT-MASS découlent de la capacité maximale de réception du réseau de New York, qui varie entre 1 310 MW et 1 500 MW. Pour cette raison, l'intervenant considère qu'il est pertinent de savoir si la réalisation de la nouvelle interconnexion aura un impact sur la limite de transit de l'interconnexion HQT-MASS.

[80] **Pour les mêmes motifs que ceux présentés aux paragraphes 26 à 28 de la présente décision, la Régie juge que l'impact de la nouvelle interconnexion vers New York sur la limite de transit de l'interconnexion HQT-MASS n'est pas pertinent aux fins de la présente Demande. Par conséquent, elle exclut ce sujet de l'étude du présent dossier.**

3.7 BÉNÉFICES DE LA NOUVELLE CONFIGURATION ET DE L'AUGMENTATION DE LA CAPACITÉ DES CONVERTISSEURS POUR LES CLIENTS DE POINT À POINT ET DE LA CHARGE LOCALE

[81] L'AQCIE-CIFQ soumet que la nouvelle configuration de la solution retenue par le Transporteur permet d'éviter la reconduction de la stratégie d'exploitation actuelle de la centrale de Beauharnois, comportant la synchronisation des groupes de cette centrale sur le réseau de New York pour livrer l'ensemble du service de transport ferme à long terme de point à point, totalisant 1 450 MW à l'interconnexion HQT-MASS. Dans ce contexte, l'AQCIE-CIFQ souhaite obtenir des précisions quant aux bénéfices réels de cette nouvelle configuration pour la clientèle.

[82] Le Transporteur souligne que la Demande concerne un projet d'investissement et non la stratégie d'exploitation actuelle de la centrale de Beauharnois. Le Transporteur ajoute qu'en conformité avec le cadre réglementaire applicable, il a examiné la demande du Producteur et a accepté d'y donner suite, notamment, en raison du fait que les coûts associés à sa demande soient entièrement assumés par ce dernier. Pour ces raisons, le Transporteur considère que ce sujet n'est pas pertinent à l'étude de la Demande.

[83] L'AQCIE-CIFQ réplique que son intervention sur ce sujet ne vise pas à remettre en question la stratégie d'exploitation de la centrale de Beauharnois, mais plutôt à déterminer si les autres clients du Transporteur retirent également des bénéfices de la solution retenue, notamment le Distributeur, concernant l'alimentation de la charge locale.

[84] La Régie partage l'avis de l'AQCIE-CIFQ selon lequel il est pertinent de savoir si les autres clients du Transporteur, notamment le Distributeur, retireront des bénéfices de la réalisation de la solution retenue, considérant le fait que les Convertisseurs seront raccordés selon la nouvelle configuration, permettant au Producteur d'éviter la reconduction de sa stratégie actuelle de la centrale de Beauharnois.

[85] Par conséquent, la Régie permet aux intervenants d'obtenir des précisions quant aux bénéfices réels de la nouvelle configuration de la solution retenue par le Transporteur pour ses clients.

4. PROCÉDURE DE TRAITEMENT DU DOSSIER

[86] Après examen des arguments des participants, la Régie décide que le présent dossier sera traité par voie de consultation, avec la participation des intervenants reconnus par la présente décision et avec la possibilité pour ces derniers de présenter des demandes de renseignements, de déposer une preuve et une argumentation, conformément au calendrier établi à la section 6 de la présente décision.

5. BUDGETS DE PARTICIPATION

[87] Les budgets de participation déposés par les intervenants totalisent 122 703,90 \$, soit 24 843,60 \$ pour l’AHQ-ARQ, 43 898,60 \$ pour l’AQCIE-CIFQ et 53 961,70 \$ pour NEMC.

[88] La Régie s’attend à ce que les intervenants ajustent leur budget de participation en fonction de sa décision sur le traitement procédural du dossier et de ses précisions quant aux enjeux circonscrits à la section 3 de la présente décision.

[89] Enfin, la Régie rappelle que, lors de l’attribution des frais, elle jugera du caractère nécessaire et raisonnable des frais engagés et de l’utilité de la participation des intervenants à ses délibérations, tel que prévu au *Guide de paiement des frais 2020*²⁴.

6. CALENDRIER DE TRAITEMENT DU DOSSIER

[90] Pour le traitement de la Demande, la Régie fixe l’échéancier suivant :

Le 7 octobre 2022 à 12 h	Dépôt des demandes de renseignements au Transporteur
Le 14 octobre 2022 à 12 h	Dépôt des réponses du Transporteur aux demandes de renseignements
Le 28 octobre 2022 à 12 h	Dépôt des mémoires des intervenants

²⁴ [Guide de paiement des frais 2020](#).

Le 4 novembre 2022 à 12 h	Dépôt des demandes de renseignements aux intervenants
Le 11 novembre 2022 à 12 h	Dépôt des réponses des intervenants aux demandes de renseignements
Le 18 novembre 2022 à 12 h	Dépôt de l'argumentation du Transporteur
Le 25 novembre 2022 à 12 h	Dépôt de l'argumentation des intervenants
Le 2 décembre 2022 à 12 h	Dépôt de la réplique du Transporteur

[91] Par ailleurs, tel que prévu au Guide, tout intervenant qui choisit de mettre fin à son intervention dans le présent dossier doit indiquer son intention de le faire et de soumettre ses conclusions à la Régie au plus tard **le 28 octobre 2022, à 12 h**.

[92] **Considérant ce qui précède,**

La Régie de l'énergie :

ACCORDE le statut d'intervenant à l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ et NEMC selon le cadre décrit à la section 3 de la présente décision;

FIXE l'échéancier de traitement du présent dossier selon le calendrier décrit à la section 6 de la présente décision;

ORDONNE aux participants de se conformer à tous les autres éléments décisionnels contenus dans la présente décision;

DONNE les instructions suivantes aux participants :

- déposer leur documentation écrite par le biais du Système de dépôt électronique de la Régie, conformément aux prescriptions y afférentes;
- transmettre leurs données chiffrées en format Excel en y incluant les formules.

Simon Turmel

Régisseur