

Par dépôt électronique¹ seulement

Le 29 juillet 2022

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

Yves Fréchette
Avocat
Hydro-Québec - Affaires juridiques

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

OBJET : Demande d'approbation du Transporteur relative au remplacement des groupes convertisseurs au poste de Châteauguay
Votre dossier : R-4185-2022
Notre dossier : R062787 YF

Chère consœur,

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

- L'Association des hôteliers du Québec et l'Association des restaurateurs du Québec (« AHQ-ARQ ») ;
- L'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et le Conseil de l'industrie forestière du Québec (« AQCIE-CIFQ ») ;
- Nalcor Energy Marketing Corporation (« NEMC »).

Le Transporteur commente ci-après les demandes des intéressés.

1. Contexte, cadre réglementaire et traitement procédural

Contexte

Le 28 février 2022, le Transporteur a déposé auprès de la Régie de l'énergie (la « Régie ») la demande d'autorisation relative au remplacement des groupes convertisseurs au poste de Châteauguay (la « Demande »), laquelle est introduite en conformité avec l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi ») et le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* (RLRQ, c. R-6.01, r. 2) (le « Règlement »).

¹ Aucune copie papier ne sera transmise.

Le 31 mai 2022, le Transporteur a déposé auprès de la Régie la demande amendée d'autorisation relative au remplacement des groupes convertisseurs au poste de Châteauguay.

Les intéressés ont demandé à la Régie de reconsidérer le mode procédural mis en place pour ce dossier.

Le 20 juillet 2022, par sa décision D-2022-092, la Régie accueille les demandes des intéressés comme suit :

4. OPINION DE LA RÉGIE

[56] La Régie a pris connaissance des Demandes des personnes intéressées, des commentaires du Transporteur et des répliques.

[57] Ces demandes soulèvent, à première vue, certaines questions qui pourraient mériter une reconsidération du mode procédural établi dans l'Avis.

[58] La Régie, maîtresse de sa procédure, permet aux personnes intéressées de déposer une demande d'intervention, accompagnée de la Liste des sujets prescrite et d'un budget de participation au plus tard le 25 juillet 2022.

[59] Le Transporteur pourra soumettre ses commentaires à l'égard des demandes d'intervention et les budgets de participation au plus tard le 29 juillet 2022.

[60] Les personnes intéressées pourront répliquer aux commentaires du Transporteur au plus tard le 5 août à 16 h 2022.

[61] Par la suite, la Régie se prononcera sur les demandes d'interventions, les budgets de participation, le cadre d'examen, le traitement procédural et le calendrier d'examen du dossier. (Nous soulignons)

Afin d'identifier les aspects associés au cadre d'examen de la demande d'autorisation du Transporteur et ainsi fixer les balises d'interventions des intéressés, il est requis que ce cadre d'examen respecte le cadre réglementaire, tel que décrit ci-après.

Cadre réglementaire

Le Transporteur présente sa demande selon l'article 73 de la Loi et le Règlement. Selon les articles 2 et 3 du Règlement précité, la demande d'autorisation du Transporteur est accompagnée des renseignements suivants :

- 1° les objectifs visés par le projet ;
- 2° la description du projet ;
- 3° la justification du projet en relation avec les objectifs visés ;
- 4° les coûts associés au projet ;
- 5° l'étude de faisabilité économique du projet ;

- 6° la liste des autorisations exigées en vertu d'autres lois ;
- 7° l'impact sur les tarifs incluant une analyse de sensibilité ;
- 8° l'impact sur la fiabilité du réseau de transport d'électricité et sur la qualité de prestation du service de transport d'électricité ;
- 9° le cas échéant, les autres solutions envisagées, accompagnées des renseignements visés aux paragraphes précédents ;
- 10° selon la nature du projet, la liste des principales normes techniques qui y seront appliquées.

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

Au fil des ans et des demandes présentées par le Transporteur pour autorisation, de nombreuses décisions ont contribué à incarner la juridiction de la Régie, à préciser le cadre de l'étude d'une demande ainsi que le fardeau de preuve attendu du Transporteur.

La Régie a déjà déterminé qu'une demande d'autorisation introduite en vertu de l'article 73 de la Loi et du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* constitue un exercice d'analyse technico-économique en adéquation avec le cadre réglementaire, qui doit porter sur la justification du projet en regard de ses objectifs et de l'impact du projet sur les tarifs et la fiabilité du réseau de transport d'électricité, conformément aux exigences prescrites par le cadre réglementaire.

À ce sujet, voici un court échantillon où la Régie s'est exprimée à l'égard du cadre réglementaire applicable à une demande d'autorisation selon l'article 73 de la Loi :

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

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

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

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

« [89] La Régie rappelle que le Règlement limite l'analyse au projet soumis et indique au demandeur quelles sont les informations qu'il doit soumettre en appui à sa demande. Sans porter de jugement sur leur pertinence ou leur bien fondé, les considérations faisant appel à une lecture différente des Tarifs et conditions ou remettant en cause la méthodologie utilisée pour, par exemple, calculer l'impact tarifaire, débordent le cadre

prévu par le Règlement et des articles 31(5^o) et 73 de la Loi » (Décision D-2010-084, page 21).

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

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

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

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

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

Il est également utile de se référer au *Guide de dépôt du Transporteur* qui à sa Section 2.2 identifie les démonstrations attendues par la Régie et qui sont associées aux rubriques du Règlement.

La preuve documentaire déposée par le Transporteur est conforme au guide précité. Soulignons que le *Guide de dépôt du Transporteur* ne fait aucune place à des aspects concernant la commercialisation de l'électricité sur le réseau de transport qui à l'évidence n'est pas pertinent à l'analyse technico-économique d'un projet d'investissement comme en l'instance. Selon le cadre réglementaire applicable à la Demande d'autorisation selon l'article 73 de la Loi, les aspects reliés à la commercialisation de l'électricité n'ont pas à être considérés par la Régie en cette instance.

Avec égards, la Régie ne peut pas permettre que l'intérêt manifesté par les intéressés pour la présente Demande se transforme en une remise en cause du cadre réglementaire et en une recherche d'informations diverses hors du cadre applicable à la Demande avec pour effet d'alourdir illégalement le fardeau de preuve auquel le Transporteur est astreint selon le cadre réglementaire précité.

Traitement procédural

Le présent dossier est d'une facture classique, soit le remplacement d'actifs en pérennité, sans complexité particulière ni d'enjeu juridique. Le Transporteur souligne également que les sujets identifiés par les intéressés se prêtent très bien, lire préférablement, à un

processus sur dossier considérant leurs natures techniques. Le Transporteur propose donc que le processus d'étude de la Demande se déroule par écrit comme il est généralement le cas pour les dossiers de cette nature².

La tenue d'une audience orale dans ce dossier n'est pas exigée par la Loi et la tenue d'un processus d'étude de la demande par voie de consultation respecte toutes les prescriptions et garanties procédurales afin que la Régie puisse rendre une décision conforme selon l'article 18 de la Loi.

Le Transporteur ne doute pas que la Régie mettra en place un processus et un calendrier de déroulement équitable de la procédure qui permettra à toutes les parties prenantes de présenter des demandes de renseignements au Transporteur ainsi que de faire les représentations et les plaidoiries qui leur semblent appropriées.

Le Transporteur rappelle qu'une décision de la Régie est attendue en janvier 2023 selon le calendrier de réalisation.

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

2. AHQ-ARQ

À sa Liste des sujets du 25 juillet 2022, AHQ-ARQ mentionne (références omises) :

1. *La capacité et les restrictions à l'importation*

Le Transporteur indique que les équipements qui seront installés dans le cadre du Projet, notamment les groupes convertisseurs, sont conçus pour permettre leur utilisation en mode réception (B-0007, p. 3; B-0009, pp. 7, 8 et 15). Le Transporteur ne fournit pas toutefois toutes les informations sur la capacité d'importation et les restrictions qui pourraient s'appliquer et ce, notamment, lors de la phase de mise en route du Projet (B-0009, p. 13, section 4.1.4).

L'AHQ-ARQ compte obtenir des précisions sur la capacité et les restrictions à l'importation lors de la phase de mise en route et subséquemment à la réalisation du Projet.

À sa récente décision D-2022-064, la Régie mentionne (références omises) :

3.2 LA CAPACITÉ ET LES RESTRICTIONS À L'IMPORTATION

[23] L'AHQ-ARQ désire obtenir des précisions sur la capacité et les restrictions à l'importation qui pourraient s'appliquer, comme c'est le cas pour d'autres interconnexions.

[24] Le Transporteur précise que le Projet vise à répondre à une demande de service de transport ferme de point à point à long terme portant sur une livraison de 1 283 MW à la frontière du réseau du Transporteur avec l'État de New York et que les équipements qui

² Par exemple, ces dossiers autorisés par la Régie : R-4125-2020, R-4160-2021, R-4170-2021 (sans intervenant) et R-4112-2019, R-4047-2021, R-4144-2021 (avec intervenants).

seront installés auront une capacité inhérente permettant leur utilisation en mode réception. Le Transporteur estime, de façon préliminaire, qu'en mode réception, l'interconnexion permettra un transit de 1 220 MW. Toutefois, les études permettant d'identifier des contraintes additionnelles visant à protéger la fiabilité du réseau n'ont pas été réalisées pour l'instant.

[25] Dans sa réplique aux commentaires du Transporteur, l'AHQ-ARQ apprécie les précisions additionnelles ainsi fournies par le Transporteur.

[26] Compte tenu du fait que les équipements qui seront installés sont conçus pour permettre leur utilisation en mode livraison et réception, la Régie est d'avis qu'il est pertinent d'avoir une compréhension du fonctionnement des différents équipements.

[27] Ainsi, la Régie permet aux intervenants d'obtenir des clarifications en vue de comprendre le fonctionnement des différents équipements.

[28] Toutefois, la Régie partage l'avis du Transporteur qui soutient que la capacité en mode réception de la nouvelle interconnexion n'est pas directement pertinente à l'autorisation recherchée. Elle écarte donc le sujet des études permettant d'identifier les contraintes à l'importation de la nouvelle interconnexion. (Nous soulignons)

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 d'autorisation. Il note 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. Si cette limite venait à changer dans le futur, le Transporteur aviserait les clients du service de Transport sur le site OASIS en respect de ses encadrements.

Avec égards, 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 tout récemment écarté par la décision D-2022-064. Le Transporteur demande à la Régie d'écarter le sujet de la limite de la capacité de réception en puissance du Distributeur, qui n'est pas pertinent à l'étude du Projet selon le cadre réglementaire.

À sa Liste des sujets du 25 juillet 2022, AHQ-ARQ mentionne (références omises) :

3. L'analyse économique et sa sensibilité

L'analyse économique (B-0012, annexe 5) repose sur certaines hypothèses qui peuvent en influencer la conclusion. En particulier, l'AHQ-ARQ voudra questionner le Transporteur sur l'évaluation des pertes de transport et sur les hypothèses de coûts évités utilisés.

Des analyses de sensibilité pourront être réalisées par l'AHQ-ARQ afin de formuler des recommandations à la Régie sur le choix de la solution optimale.

Concernant les « *hypothèses de coûts évités utilisés* », le Transporteur souligne que celles-ci relèvent d'Hydro-Québec dans ses activités de Distribution et débordent du présent dossier. Le Transporteur a utilisé les coûts évités les plus à jour provenant du Distributeur.

Le Transporteur souligne également que conformément à la décision D-2020-041³ et comme rappelé dans la décision D-2022-064, par. 44 ci-dessous, aucune analyse de sensibilité n'est requise dans le cadre du présent dossier puisque le coût actualisé des pertes représente moins de la moitié de la différence de coûts entre les deux solutions les plus économiques avant la considération du coût des pertes électriques.

De plus, le Transporteur soutient que le résultat de l'analyse économique des solutions n'est pas un facteur déterminant dans le choix de la solution. Ainsi, une étude de sensibilité sur les pertes électriques ne pourrait remettre en cause le choix de la solution retenue et représenterait un exercice peu utile.

D'ailleurs, la Régie dans la décision D-2022-064 mentionne :

*[44] La Régie rappelle que, lorsque le coût actualisé des pertes représente moins de la moitié de la différence de coûts entre les deux solutions les plus économiques avant la considération du coût des pertes électriques, seul le résultat de la formule polynomiale sera présenté, sans autre analyse [référence omise]. De plus, elle partage la position du Transporteur et considère qu'une étude de sensibilité sur les coûts du Projet ou sur les pertes électriques ne pourrait remettre en cause le choix de la solution retenue dans le cadre du présent dossier. **La Régie ne retient donc pas le sujet des analyses de sensibilité pour la valeur des pertes.***

Avec égards, le Transporteur demande à la Régie de ne pas retenir le sujet des hypothèses des coûts évités et celui des analyses de sensibilité que souhaite réaliser l'intéressé à l'instar du dossier R-4188-2022.

3. AQCIE-CIFQ

À sa demande du 25 juillet 2022, AQCIE-CIFQ mentionne (les références sont omises) :

A) LA PROBLÉMATIQUE DE LA DISPONIBILITÉ DE L'INTERCONNEXION

16. Afin de justifier son projet, le Transporteur mentionne que la vétusté des groupes convertisseurs a entraîné une hausse considérable des bris des composantes des GC affectant la disponibilité de l'interconnexion au cours des dernières années (B-0009, page 14) ;

17. Par contre, l'indicateur Disponibilité de services aux interconnexions montre une amélioration notable de l'indicateur depuis l'année 2017. De plus, sur la période 2016-2020, l'interconnexion vers New York montre la meilleure performance (R-4167-2021, B-0163, page 6) ;

18. Il y a donc lieu que le Transporteur fournisse des explications supplémentaires à ce sujet ;

Le Transporteur souligne que l'intéressé fait à tort un raccourci entre les valeurs de l'indicateur Disponibilité de services aux interconnexions dans le volet 2 du dossier R-4167-2021 (actuellement en délibéré à la Régie) et le besoin de remplacer les GC. La Demande concerne principalement un Projet d'investissement pour la pérennité des installations au poste de Châteauguay, dont les GC atteindront la fin de leur durée de

³ Dossier R-4096-2019, [A-0055](#), p. 158, par. 616 (le paragraphe 1 s'applique dans le présent dossier).

vie utile en 2024. L'intéressé omet de considérer que plusieurs interventions⁴ ont été réalisées au fil des ans afin de fiabiliser l'installation. Ces interventions avaient comme objectif d'assurer le bon fonctionnement des GC jusqu'à la fin de leur durée de vie utile en 2024.

Le Transporteur prie la Régie d'écarter ce sujet qui n'est pas pertinent à l'étude du Projet selon le cadre réglementaire.

À sa demande du 25 juillet 2022, AQCIE-CIFQ mentionne (les références sont omises) :

B) L'IMPACT DE LA RÉALISATION DE LA NOUVELLE INTERCONNEXION VERS NEW YORK SUR LE NIVEAU DE TRANSIT DE L'INTERCONNEXION HQT-MASS

- 19. La capacité livrée de la nouvelle interconnexion prévue vers New York est de 1283 MW (R-4188-2021, B-0005, page 7), et le Transporteur prévoit un facteur d'utilisation de 95%, soit 10,7 TWh (R-4188-2022, B-0022, page 16) ;*
- 20. Avec cette nouvelle interconnexion vers New York, la capacité de transit avec NYISO sera de près de 3000 MW ;*
- 21. Il y a lieu de se demander si des limitations de transit seront imposées.*

Le Transporteur souligne que la « *capacité de transit avec NYISO* » et des « *limitations de transit* » hypothétiques mentionnées par l'intéressé, débordent du présent dossier et ne sont pas directement pertinentes pour l'étude de la Demande selon le cadre réglementaire applicable.

Le Transporteur prie la Régie d'écarter ce sujet qui n'est pas pertinent à l'étude du Projet.

À sa demande du 25 juillet 2022, AQCIE-CIFQ mentionne (les références sont omises) :

C) COMPARAISON ÉCONOMIQUE DES COÛTS DES SOLUTIONS ENVISAGÉES

- 23. Concernant ce dernier point, l'AQCIE et le CIFQ constate que la capacité ferme en hiver des transformateurs 735/315 kV au poste Chateauguay est de 2699 MVA et que le niveau de transit à la pointe de l'hiver dans les transformateurs 315/120 kV est de 407 MVA au poste Léry et de 503 MVA au poste Langlois (R-4167-2021, B-0022, pages 8, 11 et 12). Il apparaît donc que la capacité est suffisante ;*

Concernant les comparaisons de données de transit et de capacité ferme avec celles du dossier R-4167-2021, le Transporteur tient à préciser que l'État de la transformation des postes présenté au dossier R-4167-2021 dont l'intéressé fait référence « *reflète la situation planifiée durant l'hiver 2020-2021 et l'été 2021 et ne couvre pas l'ensemble des conditions qui doivent être considérées lorsque vient le temps de planifier des ajouts de transformation dans un poste ou l'ajout d'un poste de transformation dans une région. Des analyses détaillées doivent alors être réalisées impliquant différentes conditions de réseau afin de déterminer les diverses options possibles pour répondre aux besoins de la clientèle.* »⁵

⁴ [B-0009](#), HQT-2, Document 1, page 9, lignes 1 à 7.

⁵ R-4167-2021, [B-0069](#), HQT-6, Document 1.1 révisé, p. 5, lignes 18 à 23.

Ainsi, l'État de la transformation des postes est une image d'exploitation offerte à la Régie pour l'hiver à venir et ne constitue pas un outil de planification⁶.

Avec égards, si la Régie accepte ce sujet d'intervention, il devrait être balisé en excluant les questions afférentes aux données de transit et de capacité ferme présentées dans les dossiers tarifaires.

À sa demande du 25 juillet 2022, AQCIE-CIFQ mentionne (les références sont omises) :

D) LES BÉNÉFICES DE LA NOUVELLE CONFIGURATION ET DE L'AUGMENTATION DE LA CAPACITÉ DES GROUPES CONVERTISSEURS (GC) POUR LES CLIENTS DE POINT À POINT ET POUR LA CHARGE LOCALE

27. Selon la compréhension de l'AQCIE et du CIFQ, la nouvelle configuration de la solution #1 retenue 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 (B-0009, page 18) ;

28. Il y a lieu de préciser les bénéfices réels de cette nouvelle configuration pour tous les clients ;

Le Transporteur souligne que la Demande concerne un Projet d'investissement et non « la stratégie d'exploitation actuelle de la centrale de Beauharnois » comme l'intéressé le mentionne. Les motivations des clients qui présentent des demandes au Transporteur ainsi que la stratégie de gestion de la centrale de Beauharnois ne sont pas pertinentes dans l'étude d'un projet comme en l'instance.

En conformité avec les règles applicables et le cadre réglementaire, le Transporteur a examiné la demande d'Hydro-Québec dans ses activités de production et a accepté d'y donner suite notamment en ce que les coûts associés à la demande du client sont assumés entièrement par ce dernier

Le Transporteur prie la Régie d'écarter ce sujet qui n'est pas pertinent à l'étude du Projet selon le cadre réglementaire.

À sa demande du 25 juillet 2022, AQCIE-CIFQ mentionne (les références sont omises) :

F) LE COÛT DES RUBRIQUES INGÉNIERIE, GÉRANCE ET CLIENT DANS LE COÛT TOTAL DU PROJET

32. Dans le cadre du dossier R-4188-2022, l'AQCIE et le CIFQ ont souligné une augmentation très importante de la proportion des rubriques Ingénierie, Gérance et Client dans le coût total de ce projet, par rapport à d'autres projets semblables récents ;

33. L'AQCIE-CIFQ désirent vérifier si une telle augmentation de ces rubriques de coût se reflète également dans le présent projet et si oui, obtenir des justifications à cet égard ;

⁶ R-4147-2021, [A-0051](#), notes sténographiques du 10 décembre 2021, page 51, ligne 7 à 14 et page 54, ligne 12 à 15.

Le Transporteur souligne que chaque projet est unique et réalisé dans un contexte de marché différent. 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. En outre, les GC sont des équipements hautement techniques et les coûts de leur remplacement ne peut se comparer à ceux des projets d'une autre nature.

Le Transporteur prie la Régie d'écarter ce sujet qui n'est pas pertinent à l'étude du Projet.

4. NEMC

À sa Liste des sujets du 25 juillet 2022, NEMC mentionne (les références sont omises) :

Compréhension du mode de fonctionnement actuel du poste de Châteauguay

Voir la demande d'intervention de NEMC. À titre de cliente point à point du Transporteur utilisant l'interconnexion HQT-MASS, NEMC veut mieux comprendre le mode de fonctionnement actuel du poste de Châteauguay, ainsi que son impact sur les échanges avec les réseaux voisins. L'objectif de cette démarche est de permettre à NEMC de mieux apprécier les solutions proposées par le Transporteur et de les commenter.

NEMC veut comprendre comment le Transporteur utilise l'ensemble des ressources à sa disposition, notamment les différents actifs du poste de Châteauguay et l'utilisation de la centrale de Beauharnois. NEMC veut également comprendre si, et le cas échéant comment, le Producteur est rémunéré ou autrement compensé pour l'utilisation de sa centrale pour répondre à des besoins de transport. NEMC souhaite également mieux comprendre comment la configuration actuelle interfère ou impacte le transit d'énergie entre le réseau de TransÉnergie et les réseaux voisins (IESO et NYISO).

Le Transporteur est étonné des propos de l'intéressé : « *NEMC veut mieux comprendre le mode de fonctionnement actuel du poste de Châteauguay, ainsi que son impact sur les échanges avec les réseaux voisins* ».

Tout d'abord, l'intéressé (y incluant ses auteurs)⁷ dispose de conventions de services de transport ferme à long terme de point à point sur l'interconnexion HQT-MASS depuis l'année 2009. Les conventions de services précitées expirent en 2024, soit avant la mise en service du Projet en cause.

⁷ Comme mentionné dans la demande d'intervention de l'intéressé : « 2. NEMC est une société affiliée de Newfoundland and Labrador Hydro (« NLH ») au nom de laquelle elle utilise le réseau du Transporteur et exporte de l'électricité de Terre-Neuve-et-Labrador vers les marchés de gros dans le nord-est de l'Amérique du Nord; ». Aussi dans [D-2018-055](#) : « [19] NEMC est une société affiliée à NLH au nom de laquelle elle utilise le réseau de transport et exporte de l'électricité vers les marchés de gros. NEMC allègue qu'elle a conclu une entente d'achat et de vente d'électricité avec NLH en 2015, ce qui lui a permis de vendre des surplus de NLH sur les marchés d'exportation. ».

Cet intéressé est un participant actif sur les marchés du NYISO. Pour s'en convaincre, il suffit d'examiner les statistiques récentes, en date du 29 juillet 2022, du *FERC Electric Quarterly Report*⁸:

Nalcor Energy Marketing Corporation

- Qtr 2 2022, NYISO : 304 225 MWh
- Qtr 1 2022, NYISO : 198 658 MWh
- Qtr 4 2021, NYISO : 143 730 MWh
- Qtr 3 2021, NYISO : 363 055 MWh

Le site OASIS du Transporteur comporte une description précise de l'interconnexion ainsi que les limites inhérentes aux équipements. Soulignons également, qu'à titre de client du service de transport, l'intéressé dispose des services d'un délégué commercial attitré afin de répondre à ses questions concernant les services de transport qu'il se procure selon les conventions précitées.

Avec égards, NEMC est un client de point à point sophistiqué qui utilise depuis plus d'une décennie l'interconnexion HQT-MASS. Il apparaît étonnant qu'il évoque les propos précités.

Au surplus, le fonctionnement actuel des équipements de l'interconnexion HQT-MASS n'est pas pertinent à l'étude de la Demande. Le cadre réglementaire applicable concerne l'analyse technico-économique du Projet selon la Loi et le Règlement. Les aspects liés à la commercialisation de l'électricité sur les marchés et à l'usage de l'interconnexion HQT-MASS n'ont aucune pertinence à l'égard de la Demande et sont hors du cadre réglementaire applicable.

L'intéressé mentionne : « *NEMC veut comprendre comment le Transporteur utilise l'ensemble des ressources à sa disposition, notamment les différents actifs du poste de Châteauguay et l'utilisation de la centrale de Beauharnois* »

Le Transporteur ne dispose pas de « ressources » comme le mentionne l'intéressé. Le Transporteur commercialise des services de transport par le biais de ses équipements, dont les capacités et disponibilités sont affichées sur OASIS.

À titre de client du service de transport, l'intéressé dispose des services d'un délégué commercial attitré afin de répondre à ses questions concernant les services de transport qu'il se procure selon les conventions précitées. Si l'intéressé a des questions, il doit s'adresser à son délégué commercial attitré et non tenter de judiciaireiser cette relation commerciale par le biais d'une intervention au présent dossier.

NEMC est un client sophistiqué qui utilise depuis plus d'une décennie l'interconnexion HQT-MASS. Il apparaît encore une fois étonnant qu'il évoque les propos précités. Encore

⁸ Source : <https://eqrreportviewer.ferc.gov/>

une fois, le fonctionnement actuel des équipements de l'interconnexion HQT-MASS n'est pas pertinent à l'étude de la Demande. Le cadre réglementaire applicable concerne l'analyse technico-économique du Projet selon la Loi et le Règlement. Les aspects liés à la commercialisation de l'électricité sur les marchés et à l'usage de l'interconnexion HQT-MASS n'ont aucune pertinence à l'égard de la Demande et sont hors du cadre réglementaire applicable.

L'intéressé mentionne : « *NEMC veut également comprendre si, et le cas échéant comment, le Producteur est rémunéré ou autrement compensé pour l'utilisation de sa centrale pour répondre à des besoins de transport.* »

Le Transporteur commercialise à tous ses clients admissibles sur l'interconnexion HQT-MASS 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* »).

Comme prévu aux *Tarifs et conditions*, à ses annexes 1 à 7, le Transporteur fournit les services complémentaires applicables pour les clients de point à point. Ainsi, le service de réglage de tension est facturé mensuellement à NEMC (et ses auteurs) depuis qu'il est un client de point à point du Transporteur.

Afin de fournir ces services, le Transporteur se procure les ressources nécessaires auprès d'Hydro-Québec dans ses activités de production (le « Producteur »), lequel est compensé en conséquence. Il s'agit là de la compensation du Producteur par le Transporteur « pour répondre à des besoins de transport ». Tel que mentionné au plus récent dossier tarifaire du Transporteur (références omises) :

R-4167-2021, HQT-7, Document 1, page 8 (extrait et références omises) :

« *Services complémentaires – Transport de point à point*

Les services complémentaires associés aux clients des services de transport de point à point sont décrits aux annexes 1 à 7 des Tarifs et conditions.

Les clients des services de transport de point à point doivent obligatoirement obtenir du Transporteur les services de gestion du réseau et de réglage de tension offerts par celui-ci.

Seuls les services de réglage de tension et d'écart de réception ont fait l'objet de facturation en 2019, 2020 et pour les cinq premiers mois de l'année 2021. Les revenus perçus par le Transporteur pour le service complémentaire de réglage de tension sont remis à Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (le « Producteur »), qui est le seul fournisseur du service. Le Transporteur facture des pénalités sur le service complémentaire de réglage de tension lorsque la capacité du service de transport programmée par un client est supérieure à la capacité réservée associée au programme. Les coûts ou revenus nets des clients du service de transport ainsi que les pénalités perçues par le Transporteur pour le service d'écarts de réception sont présentés au tableau 3 ci-dessous. [...] »

Ce sujet de la compensation du Producteur par le Transporteur relève des *Tarifs et conditions* et de la juridiction tarifaire de la Régie, et ce, à l'exclusion du présent dossier

d'autorisation de ce Projet d'investissement. Ce sujet est clairement hors du cadre de l'étude de la Demande.

En outre, Hydro-Québec dispose de conventions de services de transport ferme à long terme de point à point sur l'interconnexion HQT-MASS.

L'intéressé est évidemment un compétiteur d'Hydro-Québec sur le marché précité.

Le sujet avancé par l'intéressé correspond à ses intérêts commerciaux qui ne concernent en rien la Demande présentée pour autorisation.

Encore une fois, NEMC est un client sophistiqué qui utilise depuis plus d'une décennie l'interconnexion HQT-MASS. Les propos précités sont associés aux seuls intérêts commerciaux de l'intéressé.

Les intérêts commerciaux de l'intéressé ne sont pas pertinents à l'étude de la Demande. Le cadre réglementaire applicable concerne l'analyse technico-économique du Projet selon la Loi et le Règlement. Les aspects liés à la commercialisation de l'électricité sur les marchés et à l'usage de l'interconnexion HQT-MASS n'ont aucune pertinence à l'égard de la Demande et sont hors du cadre réglementaire applicable.

Le Transporteur soutient que le Projet est présenté en conformité avec le cadre réglementaire applicable, ses encadrements et pratiques. Tout aspect qui déborde du cadre réglementaire et qui n'est pas objet de décision en l'instance, devrait être spécifiquement écarté par la Régie.

Le Transporteur prie la Régie d'écarter ces sujets qui ne sont pas pertinents à l'étude du Projet selon le cadre réglementaire.

À sa liste des sujets du 25 juillet 2022, NEMC mentionne (les références sont omises) :

Objectifs du projet d'investissement

Voir la demande d'intervention de NEMC. NEMC veut mieux comprendre les objectifs visés par le projet d'investissement du Transporteur afin de s'assurer que la répartition des coûts entre les différentes catégories d'investissement et les bénéficiaires du projet soit juste, équitable et raisonnable. NEMC veut également s'assurer qu'il n'y ait pas de traitement préférentiel à l'égard des affiliés du Transporteur. NEMC veut s'assurer du respect du principe de la causalité des coûts. Elle est particulièrement intéressée à comprendre comment la demande du Producteur impacte le projet d'investissement. NEMC est également intéressée à comprendre l'impact du projet sur les capacités du Transporteur à répondre à la croissance des besoins aux postes Langlois et Léry. NEMC tient également à comprendre l'impact du projet sur les capacités du Transporteur en mode importation qui pourraient bénéficier à la charge locale. NEMC tient également à mieux comprendre les impacts du projet sur les échanges d'énergie avec les réseaux voisins (IESO et NYISO), tant en importation qu'en exportation. Finalement, NEMC entend questionner le Transporteur sur la répartition des coûts du projet dans les différentes catégories d'investissement annoncées, à savoir "maintien des actifs" et "respect des exigences". NEMC souhaite particulièrement comprendre dans quelle catégorie d'investissement s'inscrit la demande du Producteur.

Le Transporteur souligne que l'intéressé semble faire l'usage de la notion de « *traitement préférentiel à l'égard des affiliés du Transporteur* » décrite au *Code de conduite du Transporteur*. Au Code de conduite ces termes correspondent aux articles 3.1, 4.6 et 4.10 lesquels n'ont aucune application à l'égard de la Demande. Dans le présent cas, la détermination des coûts à assumer par Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité a été réalisée selon les règles applicables et le Transporteur est disposé à poursuivre le traitement du dossier et répondre aux questions selon le cadre réglementaire applicable au Projet. Cela implique d'écarter les éléments hors cadre.

Quant aux objectifs visés par le Projet, le Transporteur réitère que le Projet vise avant tout à assurer la pérennité des GC au poste de Châteauguay afin de maintenir la qualité de prestation du service de transport à l'ensemble de ses clients. Le Projet s'inscrit dans les catégories d'investissement « *Maintien des actifs* » et « *Respect des exigences* ». Les coûts de la catégorie d'investissement « *Respect des exigences* » de 96,2 M\$ sont requis pour répondre à une demande du Producteur pour le rehaussement de la capacité totale des GC à 1 500 MW.

Avec égards, le Transporteur demande à la Régie de baliser ce sujet comme ci-haut décrit.

L'intéressé mentionne également qu'il est intéressé à comprendre l'impact du Projet sur :

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

Le Transporteur réitère que le Projet vise avant tout à assurer la pérennité des GC au poste de Châteauguay. L'utilisation de l'interconnexion HQT-MASS incluant les capacités en « *mode importation qui pourraient bénéficier à la charge locale* » et les « *échanges d'énergie avec les réseaux voisins* » sont des aspects liés à la commercialisation de l'électricité sur les marchés et n'ont aucune pertinence à l'égard de la Demande et sont hors du cadre réglementaire applicable.

D'ailleurs, en ce qui a trait à la capacité en mode importation, le Transporteur réitère les commentaires qu'il a formulés à l'AHQ-ARQ ainsi que la décision D-2022-064, par. 28.

Le Transporteur prie la Régie d'écarter ces sujets qui ne sont pas pertinents à l'étude du Projet.

À sa liste des sujets du 25 juillet 2022, NEMC mentionne (les références sont omises) :

Mesures de mitigation pour assurer l'utilisation de l'interconnexion HQT-MASS durant les travaux.

Voir la demande d'intervention de NEMC. Cette dernière est une cliente du service de transport point à point d'Hydro-Québec et possède des droits de transport sur l'interconnexion HQT-MASS directement associée au poste Châteauguay.

Le Transporteur indique dans sa preuve qu'il coordonnera les travaux afin de réduire l'impact sur les services de transport. À cet égard, NEMC tient à 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. 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.

Le Transporteur est d'avis que les allégations de NEMC ne sont pas pertinentes pour l'étude du Projet selon le cadre réglementaire applicable notamment en ce que ces allégations concernent le déploiement et la construction du Projet. D'ailleurs, en conformité avec le cadre réglementaire, la Régie assure le suivi des coûts du Projet et non de sa construction sur le terrain ou les communications commerciales du Transporteur avec ses clients.

Par courtoisie, le Transporteur mentionne, sans préjuger de l'autorisation à venir en l'instance, qu'il n'en est pas à son premier projet du genre. Tel que cela fut fait dans le passé, le Transporteur assurera une communication constante avec les 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 leurs offres au marché. De plus, selon les disponibilités et en conformité avec les *Tarifs et conditions*, les clients pourront utiliser les autres points d'interconnexions alors disponibles.

Les intérêts commerciaux de l'intéressé ne sont pas pertinents à l'étude de la Demande.

Le cadre réglementaire applicable concerne l'analyse technico-économique du Projet selon la Loi et le Règlement. Les aspects liés à la commercialisation de l'électricité sur les marchés, à l'interruption de l'interconnexion HQT-MASS ainsi que le déploiement et la construction du Projet n'ont aucune pertinence à l'égard de la Demande et sont hors du cadre réglementaire applicable à son étude.

En raison de ce qui précède, ce sujet devrait être écarté par la Régie.

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

(S) Yves Fréchette

Yves Fréchette

/jg

c.c. Intéressés (par courriel seulement)