

Par dépôt électronique¹ et courriel seulement

Le 28 octobre 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,
4e 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 (« Transporteur ») dépose ses commentaires aux contestations des intervenants AHQ-ARQ, AQCIE-CIFQ et NEMC dans le dossier décrit en rubrique.

Préambule

Aux fins de la détermination de l'issue des contestations des intervenants ainsi que de la pertinence et du caractère complet et utile des réponses fournies par le Transporteur aux demandes de renseignements dans le présent dossier, il est important de considérer la demande produite par le Transporteur et le cadre réglementaire qui lui est applicable.

De très nombreuses décisions ont précisé la juridiction de la Régie à l'égard d'une demande d'autorisation introduite en vertu de l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi ») et du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*. Il s'agit d'un exercice d'analyse technico-économique 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.

Le cadre réglementaire formé par le règlement précité et les très nombreuses décisions qui en découlent à l'égard des projets du Transporteur constitue la mesure de l'utilité et de la pertinence des renseignements à considérer pour l'adjudication de la Demande en cette instance.

¹ Aucune copie papier ne sera transmise.

En bref, la Régie a décidé, ainsi que réitéré à de nombreuses reprises, des principes applicables aux contestations d'intervenants en matière de réponses aux demandes de renseignements à savoir :

- Une demande de renseignements n'est pas un moyen pour un intervenant de faire sa preuve. Si une preuve additionnelle est requise, il incombe à la Régie d'en décider suivant le *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*² ;
- Une demande de renseignements sert essentiellement à permettre à un intervenant de faire préciser ce qui n'est pas clair dans la preuve déposée par un demandeur, de façon à préparer sa preuve ou à articuler autrement sa position³ ;
- Un demandeur ne peut être forcé à produire des données non disponibles ou à confectionner des tableaux qu'il n'a pas⁴ ;
- Les intervenants peuvent interroger le demandeur et ont le loisir de soumettre toutes preuves pertinentes, ainsi que leurs arguments sur le bien-fondé ou non de la demande. Néanmoins, ceci ne veut pas dire que les intervenants puissent poser toutes sortes de questions au demandeur pour l'amener à modifier sa preuve ou faire des analyses que la Régie ne considère pas nécessaires à ses délibérations, selon le cadre d'analyse mis en place⁵ ;
- Un demandeur n'a pas à effectuer une analyse à l'égard d'une question hypothétique soulevée par un intervenant⁶ ;
- Bien qu'une question puisse être pertinente, l'information demandée doit avoir un caractère opportun aux fins de la preuve du participant⁷.

En sus, le Transporteur rappelle la décision D-2022-115, portant sur les demandes d'intervention et le cadre d'examen du dossier, qui donne des indications très claires quant au périmètre du cadre d'examen du dossier et aux sujets qui en sont exclus, dont les extraits suivants, à savoir :

« [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, [...] »

« [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 locale, la compensation du Producteur par le Transporteur ainsi que les échanges avec les réseaux

² D-2006-153, page 6.

³ D-2008-014, page 4.

⁴ D-2008-055, pages 6 et 13; D-2020-032, page 5.

⁵ D-2011-168, page 8, paragraphe 24.

⁶ D-2013-172, page 7, paragraphe 26.

⁷ D-2017-115, page 7, paragraphes 27 et 28.

voisins, sont des sujets qui excèdent ce cadre d'examen. Par conséquent, la Régie exclut ces sujets de l'examen du présent dossier. »

« [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. »

« [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. »

« [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. »

À la lumière de ce qui précède, le Transporteur soutient que les contestations de ses réponses sont non fondées, y incluant celles qui ont été bonifiées, et devraient être rejetées par la Régie, notamment en ce qu'elles ne sont pas conformes aux principes applicables et que les informations recherchées sont sans pertinence à l'égard du dossier.

Sans restreindre la portée de ce qui précède, le Transporteur répond spécifiquement ci-après aux contestations des intervenants.

AHQ-ARQ

AHQ-ARQ à sa lettre du 25 octobre 2022 mentionne :

« Demande 1.2

La demande 1.2 de la DDR no. 1 de l'AHQ-ARQ et la réponse du Transporteur :

1.2 Veuillez fournir des valeurs chiffrées sur une période assez longue pour appuyer l'affirmation de la référence (i).

Réponse : Une hausse importante de défaillances affectant la disponibilité des GC a été constatée, notamment entre les années 2014 et 2019. En fait, pendant cette période, le nombre moyen de défaillances annuelles pour les GC à Châteauguay est plus du double de celui de l'ensemble des groupes convertisseurs du réseau du Transporteur. En 2021, le taux d'indisponibilité des GC est de 16 %, ce qui dépasse largement le taux de 2 % normalement garanti par les fabricants de convertisseurs. L'indisponibilité causée par des interventions planifiées a notamment augmenté d'environ 50 % depuis 2016 en raison de l'accroissement de volume de travaux requis pour fiabiliser les GC. » (Nous soulignons)
[...]

Dans sa réponse, le Transporteur mentionne une hausse importante des défaillances affectant la disponibilité des GC, notamment entre les années 2014 et 2019. De toute évidence, le Transporteur possède ces valeurs chiffrées sur cette période et aurait dû les fournir afin de répondre complètement à la demande de l'AHQ-ARQ. De même, l'affirmation du Transporteur selon laquelle le nombre moyen de défaillances annuelles pour les GC à Châteauguay serait plus du double de celui de l'ensemble des groupes convertisseurs de son réseau pendant cette même période devrait s'accompagner des valeurs

chiffrées correspondantes. Enfin, l'affirmation selon laquelle l'indisponibilité causée par des interventions planifiées aurait notamment augmenté d'environ 50 % depuis 2016 devrait aussi être accompagnée de valeurs chiffrées correspondantes.

En réponse, le Transporteur mentionne qu'il a fourni des valeurs chiffrées permettant de comprendre l'ampleur de la hausse des défaillances affectant la disponibilité des GC entre 2014 et 2019. Il indique que, pour ces années, le nombre moyen de défaillances annuelles pour les GC à Châteauguay est de 11 alors que celui de l'ensemble des groupes convertisseurs du réseau du Transporteur est de 5.

Le Transporteur a fourni toutes les valeurs chiffrées permettant d'appuyer l'affirmation de la référence (i) de la question 1.2. Il rappelle que les GC sont vieillissants et atteindront la fin de leur durée de vie utile en 2024 nécessitant leur remplacement.

Avec égards, la contestation est satisfaite par le Transporteur et est maintenant sans objet.

AHQ-ARQ à sa lettre du 25 octobre 2022 mentionne :

Demande 2.2

La demande 2.2 de la DDR no. 1 de l'AHQ-ARQ et la réponse du Transporteur :

« 2.2 Veuillez indiquer si le Producteur a signalé auprès du Transporteur, avant le début de la phase d'avant-projet, un intérêt à augmenter la capacité des groupes convertisseurs, tel que requis à la référence. Dans l'affirmative, veuillez déposer un document où un tel intérêt a été manifesté. Dans la négative, veuillez justifier de retenir la solution de rehaussement de la capacité des groupes convertisseurs.

Réponse : Comme indiqué dans la preuve, à la pièce B-0009, HQT-2, Document 1, pages 9 et 10, le Producteur a demandé au Transporteur de rehausser la capacité des deux GC de 500 à 750 MW chacun. Le Transporteur mentionne à titre informatif que le Producteur a manifesté son intérêt en octobre 2019 avant le début de la phase d'avant-projet. » (Nous soulignons)

[...] la réponse du Transporteur est incomplète alors qu'elle ne fournit pas, tel que demandé, un document où un tel intérêt aurait été manifesté ou encore une demande d'étude d'impact.

En réponse, le Transporteur mentionne que les informations fournies dans sa preuve sont amplement suffisantes pour permettre à l'intervenant de confirmer l'intention du client. De surcroît, le Transporteur a mentionné à titre informatif dans sa réponse, que l'intérêt du Producteur a été manifesté en octobre 2019, soit avant le début de la phase d'avant-projet. Ainsi, le Transporteur a fourni l'information demandée dans la question de l'intervenant. Néanmoins l'intervenant persiste en souhaitant révéifier. L'information additionnelle recherchée par l'intervenant, soit « *un document où un tel intérêt aurait été manifesté* », n'est en conséquence pas utile, ni pertinente à l'examen de la demande du Transporteur.

Par ailleurs, le Transporteur souligne que l'intervenant ajoute dans sa lettre de contestation une nouvelle demande, soit « *une demande d'étude d'impact* », qui s'apparente à une nouvelle demande de renseignements. L'intervenant ne peut déguiser sa contestation des réponses en une nouvelle demande de renseignement. De plus, la

Régie a déjà déterminé, par sa décision D-2010-051 (page 6, paragraphe 16) que les études d'impact ne sont pas pertinentes à l'étude d'une demande comme en l'instance.

L'intervenant doit limiter son intervention aux enjeux prévus à l'article 73 de la Loi et dans le Règlement. Le Transporteur rappelle que dans la décision D-2022-115, notamment aux paragraphes 26 et 27, la Régie a précisé le cadre réglementaire dans lequel elle analyse la présente demande du Transporteur, comme présenté en préambule.

Le Transporteur a fourni en preuve les informations requises⁸. Ainsi, le Transporteur estime que les renseignements demandés par l'intervenant ne sont pas spécifiquement requis en vertu de l'article 73 de la Loi et du Règlement et que sa demande dépasse le cadre d'analyse du présent dossier.

Avec égards, la contestation de l'intervenant est non fondée et devrait être rejetée par la Régie.

AHQ-ARQ à sa lettre du 25 octobre 2022 mentionne :

Demandes 3.2 et 3.3

Les demandes 3.2 et 3.3 de la DDR no. 1 de l'AHQ-ARQ et les réponses du Transporteur :

« 3.2 Veuillez expliquer, avec des valeurs chiffrées complètes, l'écart entre les résultats de l'étude économique des solutions de la référence (i) (665 M\$ et 620 M\$) et ceux de la référence (ii) (996,7 et 953,9 M\$), pour des écarts significatifs de l'ordre de 50 %.

Réponse : Le Transporteur précise que les coûts présentés à la référence (i) sont en dollars constants et les coûts présentés à la référence (ii) sont en dollars actualisés 2022. Par conséquent, une comparaison détaillée de ces coûts n'est pas possible.

Voir également la réponse à la question 3.1.

3.3 Veuillez expliquer, avec des valeurs chiffrées complètes, l'écart entre les coûts de la solution 3 de la référence (i) (770 M\$) et ceux de la référence (v) (1 272,5 M\$), pour un écart significatif de l'ordre de 84 %. Veuillez notamment fournir les différences méthodologiques qui peuvent expliquer l'écart, le cas échéant.

Réponse : Le Transporteur précise que les coûts de la solution 3 présentés à la référence (i) sont en dollars constants et que les coûts présentés à la référence (v) sont en dollars de réalisation du Projet issus de l'avant-projet.

Par conséquent, une comparaison détaillée de ces coûts comme demandé par l'intervenant n'est pas possible.

Voir également la réponse à la question 3.1. » (Nous soulignons)

L'AHQ-ARQ constate que la réponse du Transporteur est incomplète alors qu'elle ne fournit pas, tel que demandé, des valeurs chiffrées complètes qui pourraient permettre de comprendre les différences entre les valeurs des références (i) et (ii) qui sont significativement différentes. Le Transporteur n'a fourni qu'un seul élément expliquant la différence entre les valeurs des deux références et n'a même pas quantifié l'effet de cet élément. [...]

⁸ [B-0009](#), HQT-2 Document 1, pages 5 et 6.

En réponse, le Transporteur mentionne qu'il n'est pas pertinent de comparer l'analyse économique des solutions du présent dossier, déposée conformément au Règlement, avec les informations présentées dans le cadre du Processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport prévu à l'appendice K des *Tarifs et conditions*. En effet, dans le présent dossier le Transporteur a déposé une demande d'autorisation du Projet avec les informations requises en vertu du Règlement et la Loi. Dans la rencontre découlant de l'appendice K, l'objectif recherché est différent. Il s'agit d'un cadre d'échanges, comme exprimé par la Régie dans la décision D-2012-010 :

« [305] En matière d'autorisation d'investissements dans les infrastructures du réseau de transport, la Régie exerce sa compétence selon les prescriptions de l'article 73 de la Loi et de son règlement d'application, le Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie. [...]

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

De plus, dans ses réponses aux questions 3.2 et 3.3, le Transporteur a amplement expliqué les raisons des écarts de coûts entre sa présentation de 2019 et le présent dossier, justifiant qu'une comparaison détaillée des coûts n'est pas possible.

Dans sa lettre, l'intervenant mentionne « *qu'en l'absence de valeurs chiffrées, il devient difficile pour les intervenants de bien isoler les coûts à assumer par le Producteur pour sa demande de rehaussement de la capacité des GC* ». Or, les références mentionnées à la question 3.2 ne concernent pas le rehaussement de la capacité des GC, de sorte qu'elles ne permettent pas d'isoler les coûts à assumer par le Producteur. Quant à la question 3.3, les valeurs chiffrées des écarts de coûts du Projet avec l'estimation préliminaire fournie en 2019 ne permettent pas non plus d'isoler les coûts à assumer par le Producteur. Le Transporteur réitère que le montant attribuable au rehaussement de la capacité des GC estimé à 96 M\$ tient compte des prix obtenus du fournisseur des GC.

Avec égards, pour toutes ces raisons, la contestation de l'intervenant est non fondée et devrait être rejetée par la Régie.

AHQ-ARQ à sa lettre du 25 octobre 2022 mentionne :

Demande 3.8

La demande 3.8 de la DDR no. 1 de l'AHQ-ARQ et la réponse du Transporteur :

« **3.8** Relativement à la référence (viii), veuillez indiquer s'il est prévu que le transit dans la section à 735-315 kV, pour alimenter à la fois les groupes convertisseurs et la charge prévue aux postes Langlois et de Léry, dépasse la capacité de transformation à court terme et ce, dans le cas où la capacité des groupes convertisseurs est maintenue à 1 000 MW. Dans l'affirmative, veuillez en faire la démonstration avec chiffres à l'appui. Dans la négative, veuillez fournir le coût de pallier ce

dépassement de la capacité de transformation et indiquer si ce coût a été inclus dans la valeur de 96,2 M\$ de la référence (iv).

Réponse : Voir la réponse à la question 1.3 de la DDR no 1 de NEMC, à la pièce HQT- 3, 1 Document 3. » (Nous soulignons)

Dans la réponse à la question 1.3 de la DDR no 1 de NEMC, à la pièce HQT-3, 1 Document 3, le Transporteur indique notamment : «Les analyses du Transporteur portant sur la pérennité des GC laissent entrevoir un dépassement de la capacité de transformation à l'horizon 2025 à 2030, tenant compte des prévisions de charge du Distributeur aux postes Langlois et de Léry, des hypothèses de production possibles dans le sous-réseau, du transit simulé dans les groupes convertisseurs et des transits avec les réseaux voisins. (Nous soulignons)

Dans cette réponse, le Transporteur ne fournit aucune démonstration avec chiffres à l'appui, tel que demandé par l'AHQ-ARQ. Par exemple, dans le passé, le Transporteur a fourni des prévisions de charges du Distributeur à plusieurs reprises avec des explications sur les augmentations de charges prévues, ce qu'il n'a pas fait en l'instance. L'AHQ-ARQ comprend que les analyses demandées permettant de démontrer le dépassement éventuel de la capacité de transformation mentionné par le Transporteur existent et elle est d'avis que de telles analyses devraient être déposées.

En réponse, le Transporteur mentionne que la justification avec chiffres à l'appui d'une solution non retenue dépasse le cadre d'une demande d'autorisation d'un projet d'investissement. Le Transporteur a expliqué dans sa réponse à la question 1.3 de la demande de renseignements (« DDR ») n° 1 de NEMC, le contexte du dépassement de la capacité du transformateur à 735-315 kV dans l'analyse de la solution 2 aux fins de l'analyse de comparaison économique des solutions. De plus, les prévisions de charge du Distributeur que le Transporteur a fournies dans le passé, comme citées par l'intervenant, ont été déposées dans le cadre de projets dont la solution retenue a pour objectif de répondre aux besoins de croissance de la clientèle, conformément à l'article 73 de la Loi.

Le Transporteur réitère que le Projet a comme objectif le maintien des actifs, tout en répondant à une demande du Producteur en respect des exigences.

Avec égards, la contestation de l'intervenant est non fondée et devrait être rejetée par la Régie.

AQCIE-CIFQ

AQCIE-CIFQ à sa lettre du 25 octobre 2022 mentionne :

QUESTION 1.1

1.1 Veuillez confirmer la compréhension des intervenants à l'effet que la centrale de Beauharnois peut fournir 800 MW pour l'interconnexion.

Réponse : Le Transporteur estime que la capacité de la centrale de Beauharnois pour alimenter l'interconnexion dépasse le cadre du présent dossier.

Or, la confirmation de la capacité que la centrale de Beauharnois peut fournir à l'interconnexion HQT-MASS est pertinente dans le présent dossier puisque cette capacité peut influencer la capacité des GC à remplacer. Ainsi, l'AQCIE-CIFQ demande à la Régie d'ordonner au Transporteur de fournir l'information demandée à la question 1.1

QUESTION 2.3

2.3 Pour le transit post événement de 1 239 MVA indiqué à la référence (ii), veuillez fournir la capacité servant à alimenter les postes Langlois et de Léry et la capacité dédiée à l'interconnexion. Dans cette même condition, veuillez fournir la capacité fournie par la centrale Beauharnois pour l'exportation.

Réponse : Le Transporteur mentionne que les transits présentés dans les tableaux de la référence (ii) permettent une validation ponctuelle de l'état de la transformation des postes dans un état de réseau précis, soit celui prévu à la prochaine pointe de la charge locale provinciale. Cette validation n'est pas suffisante et ne peut se substituer aux validations faites pour la planification. Ainsi, les capacités relatives au transit post événement de la référence (ii) ne sont pas pertinentes à l'analyse du présent dossier.

Même si le Transporteur considère que les validations ponctuelles contenues à la référence (ii) ne peuvent se substituer aux validations faites pour la planification, l'information concernant la capacité servant à alimenter les postes Langlois et de Léry et la capacité dédiée à l'interconnexion, ainsi que la capacité fournie par la centrale de Beauharnois pour l'exportation sont nécessaires afin de constater l'ampleur de l'apport de la centrale pour l'exportation. Ainsi, l'AQCIE-CIFQ demande à la Régie d'ordonner au Transporteur de fournir l'information demandée à la question 2.3

En réponse, le Transporteur mentionne que la production de la centrale de Beauharnois pour l'interconnexion dépasse le cadre du présent dossier conformément à la décision D-2022-115, paragraphe 28 et n'est pas pertinente pour « *influencer la capacité des GC à remplacer* ».

Le Transporteur réitère que le Projet a comme principal objectif d'assurer la pérennité des GC au poste de Châteauguay, ceux-ci atteindront la fin de leur durée de vie en 2024. Il précise que les investissements en Maintien des actifs visent à assurer le maintien de la capacité de service offert par le Transporteur à sa clientèle tout en mettant à profit les plus récents progrès techniques et technologiques disponibles et utiles⁹.

Par ailleurs, le Transporteur indique que le Projet doit permettre de maintenir le service de transport pour l'alimentation de la charge locale, en énergie et en puissance, à partir des ressources désignées du Distributeur, lesquelles incluent la puissance sur le chemin MASS-HQT. En effet, tel qu'il est mentionné dans la preuve¹⁰ du Transporteur, une capacité de transport ferme en réception de 1 000 MW liée au chemin MASS-HQT est considérée par le Distributeur dans ses activités d'approvisionnement.

Quant à la question 2.3, le Transporteur ajoute que les informations demandées concernant la capacité servant à alimenter les postes Langlois et de Léry, la capacité dédiée à l'interconnexion et la capacité fournie par la centrale de Beauharnois pour l'exportation, ne sont pas non plus pertinentes pour « *influencer la capacité des GC à remplacer* ». De surcroît, le motif évoqué par l'intervenant selon lequel les informations demandées sont « *nécessaires afin de constater l'ampleur de l'apport de la centrale pour l'exportation* » dépasse le cadre d'examen du présent dossier fixé par la Régie dans sa décision D-2022-115, paragraphe 28.

Avec égards, la contestation de l'intervenant est non fondée et devrait être rejetée par la Régie.

⁹ R-4168-2021, [B-0005](#), HQT-1, Document 2, page 5.

¹⁰ [B-0009](#), HQT-2 Document 1, page 15.

AQCIE-CIFQ à sa lettre du 25 octobre 2022 mentionne :

QUESTIONS 2.5 ET 2.6

2.4 Veuillez indiquer s'il est possible de modifier le mode actuel de raccordement des transformateurs afin d'éviter le déclenchement simultané des transformateurs T1 et T2 en simple contingence. Veuillez expliquer votre réponse.

Réponse : Il n'est pas possible de réaliser de tels travaux sans une modification importante de la topologie du poste de Châteauguay en raison de contraintes d'espace dans ce poste. Voir aussi la réponse à la question 1.3 de la demande de renseignements (« DDR ») no 5 1 de NEMC, à la pièce HQT-3, Document.

2.5 Veuillez fournir une estimation du coût des modifications visées par la question 2.4.

Réponse : Voir les réponses aux questions 7.4 et 7.5.

2.6 Veuillez indiquer quelle serait la capacité de transformation 735/315 kV si les modifications visées par la question 2.4 étaient réalisées.

Réponse : Voir la réponse à la question 1.3 de la DDR no 1 de NEMC, à la pièce HQT-3, Document 3.

[...]

Par ailleurs, l'AQCIE-CIFQ comprennent des réponses aux questions 7.4 et 7.5 que le coût des modifications au mode actuel de raccordement des transformateurs qui permettraient d'éliminer le déclenchement simultané des transformateurs T1 et T2 en simple contingence, est inclus dans l'évaluation de la solution 2. Il est donc possible pour le Transporteur d'isoler ce coût et de le fournir en réponse à la question 2.5.

L'obtention de ce coût est nécessaire puisque le coût de remplacement du transformateur T2 et de la reconfiguration de son raccordement à la section 735 kV est supérieur à la différence de coût entre les solutions 1 et 2. [...]

Étant donné que la reconfiguration du poste permettrait d'éviter la perte de deux transformateurs simultanément, la capacité ferme de transformation s'en trouverait augmentée, ce qui pourrait éviter le remplacement du transformateur T2.

Il est donc nécessaire que le Transporteur fournisse, en réponse à la question 2.5, le coût permettant d'éliminer le déclenchement simultané de deux transformateurs en simple contingence.

Quant à la capacité de transformation 735/315 kV, si les modifications permettant d'éliminer le déclenchement simultané de deux transformateurs en simple contingence étaient réalisées, telle que demandée à la question 2.6, le Transporteur réfère à la réponse qu'il a fournie à la question 1.3 de la DDR n° 1 de NEMC (B-0029). Or cette réponse ne contient pas cette information.

Pour les mêmes motifs précités, Il est pertinent de connaître l'impact de cette reconfiguration sur la capacité ferme de transformation des transformateurs 735/315 kV actuels.

Concernant la réponse à la question 2.5, le Transporteur précise que l'analyse économique de la solution 2 non retenue considère un investissement de l'ordre de 73 M\$ associé à une possible reconfiguration du mode de raccordement du transformateur T2. Ce montant est indiqué dans la question plutôt que dans la réponse 7.4.

Quant à la question 2.6, le Transporteur mentionne qu'aucun projet en lien avec le remplacement du transformateur T2 et de la reconfiguration de son raccordement à la section 735 kV n'est actuellement à l'étude. Le Transporteur réitère que la solution 2 n'a

pas été retenue. Les informations que l'intervenant souhaite obtenir sont de nature hypothétique et dépassent le cadre du présent dossier.

Avec égards, les demandes de l'intervenant sont non fondées et devraient être rejetées par la Régie.

AQCIE-CIFQ à sa lettre du 25 octobre 2022 mentionne :

QUESTIONS 3.1, 3.2 ET 3.3

3.1 La référence (i) mentionne que la capacité de transformation 735/315 kV du poste Châteauguay sera dépassée à court terme. Veuillez préciser l'année où la capacité serait dépassée.

Réponse : Voir la réponse à la question 1.3 de la DDR no 1 de NEMC, à la pièce HQT-3, Document 3.

3.2 Veuillez fournir une prévision des besoins prévus aux postes Langlois et de Léry sur une période de 10 ans.

Réponse : Voir la réponse à la question 1.3 de la DDR no 1 de NEMC, à la pièce HQT-3, Document 3.

3.3 Étant donné que la transit dans les transformateurs 735/315 kV du poste Châteauguay dépend de la production locale de la centrale Beauharnois, veuillez fournir et justifier les hypothèses de production locale utilisées pour déterminer le dépassement de la capacité de transformation dans les transformateurs 735/315 kV mentionné à la référence (i).

Réponse : Voir la réponse à la question 1.3 de la DDR no 1 de NEMC, à la pièce HQT-3, Document 3.

Ces demandes concernent la justification de remplacer le transformateur de 600 MVA par un transformateur de 1600 MVA et de reconfigurer le poste de façon à éviter la perte simultanée de deux transformateurs.

Étant donné que le coût de ces travaux est plus élevé que la différence entre le coût global actualisé des solutions 1 et 2 comme mentionné plus haut, il est impératif que ces coûts soient justifiés.

Dans la réponse à la question 1.3 de la DDR n° 1 de NEMC, précédemment citée et à laquelle le Transporteur réfère, ce dernier définit les solutions analysées et mentionne que ses analyses « laissent entrevoir » un dépassement de la capacité de transformation à l'horizon 2025 à 2030. En réponse à la question 7.4 de la DDR n° 1 l'AQCIE et du CIFQ précédemment citée, le Transporteur précise que l'analyse comparative des solutions tient compte des investissements pour le remplacement du transformateur T2 et la reconfiguration de son raccordement à la section 735 kV à l'horizon 2026 dans la solution 2.

Étant donné l'impact du coût de ces travaux sur la comparaison économique des deux solutions, il faut que ces coûts soient clairement justifiés, et non pas être basés sur des analyses qui laissent simplement « entrevoir » qu'ils seront nécessaires.

En réponse, le Transporteur mentionne que sa réponse est complète et explique le contexte de l'élaboration de la solution 2 aux fins de l'analyse de faisabilité économique, afin de rendre cette solution 2 comparable à la solution 1, permettant de respecter les critères de conception du réseau de transport. Ainsi, dans le but de comparer adéquatement et équitablement les deux solutions afin de choisir la solution la plus avantageuse, le Transporteur a pris en compte l'ensemble des investissements anticipés de chaque solution. Toujours dans le but d'effectuer une comparaison sur une base de service équivalent, chaque solution envisagée doit inclure les investissements requis pour permettre le respect des critères de conception afin de maintenir la fiabilité d'alimentation du réseau de transport.

Dans ses réponses, le Transporteur a fourni les coûts et les hypothèses retenues aux fins de l'analyse économique des solutions, comme il l'a fait dans les dossiers antérieurs. Ces hypothèses tiennent compte de la variabilité des informations, dont la production possible dans le sous-réseau, le transit simulé dans les GC et les transits avec les réseaux voisins.

Le Transporteur a décrit les solutions envisagées pour satisfaire les objectifs poursuivis ainsi que leurs avantages et inconvénients. Il a justifié la solution retenue selon ces mêmes aspects et en fonction de l'impact sur la fiabilité et les risques associées à chacune des solutions. Le Transporteur explique également que la solution 1 retenue permet l'utilisation des nouveaux GC sans affecter notamment la limite de capacité dans les transformateurs à 735-315 kV. De plus, le Projet ne vise pas à répondre à la croissance de la charge desservie par les postes Langlois et de Léry et aucun projet dans ce sens n'est actuellement requis.

De surcroît, sur le plan technique, comme indiqué dans la preuve¹¹, la solution 2 est moins optimale et reconduira la stratégie d'exploitation actuelle qui est contraignante du fait de sa dépendance à la disponibilité de plusieurs équipements autres que les GC. Elle présente également des désavantages pour ce qui est de l'évolution du poste, nécessitant l'ajout de plus d'équipements pour alimenter la charge à partir du poste de Châteauguay. Cette solution n'a pas été retenue.

Le Transporteur souligne quant aux solutions alternatives aux projets présentés pour autorisation, qu'il a représenté à plusieurs reprises qu'il n'est pas nécessaire d'obtenir les coûts de réalisation des solutions alternatives. L'analyse économique vise à établir la rentabilité économique d'une solution par rapport à une autre et est basée sur des coûts paramétriques. Aucune étude d'avant-projet n'est entreprise sur une solution non retenue, en raison du fait qu'elle est non optimale ou moins économique.

Le Transporteur souligne qu'il s'est assuré de présenter les deux solutions qui offrent un service comparable sur l'horizon d'étude afin qu'elles soient évaluées sur une même base de coûts et ce, à service équivalent, comme il l'a fait dans ses dossiers antérieurs.

Le Transporteur a fourni toutes les informations pertinentes nécessaires aux choix de la solution selon le cadre réglementaire applicable.

Avec égards, pour toutes ces raisons, les demandes de l'intervenant sont non fondées et devraient être rejetées par la Régie.

AQCIE-CIFQ à sa lettre du 25 octobre 2022 mentionne :

QUESTION 6.2

6.1 Veuillez justifier l'installation de deux GC de 500 MW. Veuillez notamment préciser si ce choix est basé sur des critères économiques ou techniques et, s'il y a lieu, fournir ces critères.

Réponse : Le Transporteur rappelle que le Projet vise à assurer la pérennité des deux GC de 500 MW au poste de Châteauguay. Il souligne que les investissements en Maintien des actifs servent à

¹¹ [B-0009](#), HQT-2, Document 1, page 18.

maintenir la capacité de service offerte en tenant compte notamment des plus récents progrès techniques et technologiques disponibles et utiles.

6.2 Veuillez fournir, selon le même format que celui de la référence (v), une comparaison économique impliquant l'installation d'un seul GC de 650 MW pour les deux solutions analysées.

Réponse : Cette question réfère à un scénario hypothétique. Le Transporteur ne dispose pas d'une telle analyse. De plus, ce scénario ne permet pas au Transporteur de maintenir la capacité du service de transport.

Selon l'AQCIE et le CIFQ, l'objectif du projet est d'honorer les engagements du Transporteur concernant les réservations fermes de long terme, et non pas d'« assurer la pérennité des deux GC de 500 MW au poste de Châteauguay » et de « maintenir la capacité de service de transport » au-delà de ce qui est requis. Il est utile de rappeler que la capacité actuelle est de 1800 MW alors que les réservations pour le service de transport ferme à long terme de point à point totalisent 1 450 MW [...]

Dans cette perspective, il y a lieu de considérer les possibilités offertes par la production de la centrale de Beauharnois et l'installation d'un seul GC.

Cela n'empêchera pas nécessairement la réalisation du projet actuel d'installer deux GC de 750 MW, mais permettra de mieux évaluer la contribution requise du Producteur. En effet, le client du Transporteur qui exige une solution ayant un coût plus élevé que la solution la plus économique doit verser une contribution correspondant à la différence entre les deux coûts.

Il est donc impératif de s'assurer que la solution de référence du Transporteur soit au moindre coût, tout en permettant de respecter ses obligations.

L'AQCIE et le CIFQ sont donc bien fondés de demander que le Transporteur fournisse une comparaison économique impliquant l'installation d'un seul GC pour les deux solutions analysées. Étant donné la contribution de 800 MW de la centrale de Beauharnois, la capacité de ce GC serait de 650 MW.

En réponse, le Transporteur soumet les mêmes commentaires formulés à l'intervenant pour les questions 1.1 et 2.3.

Avec égards, pour les mêmes raisons, les demandes de l'intervenant sont non fondées et devraient être rejetées par la Régie.

AQCIE-CIFQ à sa lettre du 25 octobre 2022 mentionne :

QUESTIONS 7.1 ET 7.3

7.1 Il n'est pas précisé si la valeur des investissements de 60 M\$ mentionnée à la référence (i) est en \$courants ou en \$actualisés. Veuillez fournir les investissements en \$courants et en \$ actualisés.

Réponse : Les investissements de 60 M\$ sont exprimés en dollars courants. Ceux-ci sont pris en considération dans les coûts globaux actualisés de l'analyse économique de la solution 2 présentée à la pièce B-0012, HQT-2, Document 1, Annexe 5.

7.3 Il n'est pas précisé si la valeur des investissements de 73 M\$ mentionnée à la référence (i) est en \$courants ou en \$actualisés. Veuillez fournir les investissements en \$courants et en \$ actualisés.

Réponse : Les investissements de 73 M\$ sont exprimés en dollars courants. Ceux-ci sont pris en considération dans les coûts globaux actualisés de l'analyse économique de la solution 2 présentée à la pièce B-0012, HQT-2, Document 1, Annexe 5.

Le Transporteur ne fournit pas en \$actualisés les valeurs des investissements de 60 M\$ et de 73 M\$ mentionnées à la référence (i), contrairement à ce qui est demandé.

Cette information est nécessaire afin de comparer la valeur de ces investissements par rapport à l'écart, en \$actualisés, entre les solutions 1 et 2 du Tableau 4 de la pièce B-0009 reproduit ci-dessus.

En réponse, le Transporteur soumet les mêmes commentaires que ceux formulés à l'intervenant pour les questions 3.1, 3.2 et 3.3 où le Transporteur explique les raisons pour lesquelles il n'est pas utile de comparer une partie des investissements de la solution 2 à l'écart entre les solutions 1 et 2 du tableau 4 de la pièce B-0009. De surcroît, une telle comparaison est inappropriée dans le contexte du présent dossier.

Avec égards, les demandes de l'intervenant sont non fondées, et la Régie devrait les rejeter.

AQCIE-CIFQ à sa lettre du 25 octobre 2022 mentionne :

16.2 Veuillez préciser si la charge locale retire également des bénéfices de l'augmentation de la capacité des deux GC. S'il y a lieu, veuillez décrire ces bénéfices.

Réponse : Le Transporteur estime que l'information demandée par l'intervenant dépasse le cadre du présent dossier. Il réitère que, dans le cadre du remplacement des GC, l'augmentation de leur capacité de 500 MW à 750 MW répond à une demande du Producteur. Le Transporteur refuse ainsi de répondre à la question.

Pourtant, aux paragraphes 84 et 85 de sa décision D-2022-115, la Régie affirme:

«[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 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. »

En conformité avec cette décision, l'AQCIE-CIFQ demandent donc à la Régie d'ordonner au Transporteur de fournir l'information demandée à la question 16.2.

En réponse, le Transporteur mentionne que le rehaussement de la capacité des GC découle d'une demande du Producteur. Le Transporteur n'a pas évalué le détail des avantages que peut procurer le rehaussement de la capacité des GC pour la charge locale.

Le Transporteur mentionne néanmoins que l'exploitation de la centrale de Beauharnois sera optimisée et simplifiée¹² à la suite de l'augmentation de la capacité des GC demandée par le Producteur. L'augmentation de la capacité des GC permettra au Transporteur d'effectuer de façon plus rapide des transitions entre les différentes configurations d'exploitation, tout en éliminant les contraintes pouvant être occasionnées par les équipements reliant la centrale de Beauharnois à la ligne d'interconnexion. De plus, le Projet permet un apport supplémentaire de puissance réactive¹³.

Avec égards, la contestation est satisfaite par le Transporteur et est maintenant sans objet.

¹² [B-0029](#) HQT-3, Document 3.1, réponse du Transporteur à la question 3.3, DDR 1 de NEMC.

¹³ [B-0025](#) HQT-3, Document 2, réponse du Transporteur à la question 2.1, DDR 1 de l'AHQ-ARQ.

NEMC

NEMC à sa lettre du 25 octobre 2022 mentionne :

En effet, à la question 1.4.1, NEMC demande au Transporteur d'indiquer quand les groupes convertisseurs et la charge prévue aux postes Langlois et de Léry dépasseront la capacité de cette transformation. Cette demande de précision est directement en lien avec la preuve du Transporteur et la référence (i) où le Transporteur mentionne qu'il est prévu que le transit dans la section à 735-315 kV, pour alimenter à la fois les groupes convertisseurs et la charge prévue aux postes Langlois et de Léry, dépassera la capacité de transformation à court terme. Dans sa réponse, le Transporteur renvoie NEMC à sa réponse à la question 1.3. Or, à la réponse 1.3, le Transporteur indique que ses analyses portant sur la pérennité des groupes convertisseurs laissent entrevoir un dépassement de la capacité de transformation à l'horizon 2025 à 2030. NEMC est d'avis que la réponse fournie par le Transporteur est trop vague et qu'elle ne répond pas avec suffisamment de précision à la question demandée. Ce faisant, dans la mesure où le Transporteur dispose d'une information plus précise supportant son allégation à l'effet que le transit dans la section à 735-315 kV dépassera la capacité de transformation à court terme, NEMC demande au Transporteur de lui fournir cette information.

En réponse, le Transporteur mentionne que la réponse fournie à la question 1.3 explique la variabilité de l'information qui dépend de la production locale, des prévisions de charge du sous-réseau Châteauguay 315 kV, du transit simulé dans les GC et des transits avec les réseaux voisins.

Pour plus de précision, le Transporteur réfère l'intervenant à la réponse à la question 7.4 de la DDR n° 1 de l'AQCIE à la pièce HQT-3, Document 2.1 concernant les investissements considérés dans la solution 2 aux fins de l'analyse économique, pour le remplacement du transformateur T2 et la reconfiguration de son raccordement à la section à 735 kV.

Avec égards, la contestation est satisfaite par le Transporteur considérant cette précision et est maintenant sans objet.

NEMC à sa lettre du 25 octobre 2022 mentionne :

À la question 1.4.2, NEMC cherche à savoir quel transit sera possible dans le cadre de la nouvelle configuration de la solution 1 et ce, pour alimenter à la fois les groupes convertisseurs et la charge prévue aux postes Langlois et de Léry. Dans sa réponse, le Transporteur renvoie NEMC à sa réponse à la question 1.3. Or, à la réponse 1.3, le Transporteur n'indique pas quel sera le transit possible découlant de cette nouvelle configuration, alors qu'il mentionne avoir tenu compte dans ses analyses des prévisions de charge d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le « Distributeur ») aux postes Langlois et de Léry, des hypothèses de production possibles dans le sous-réseau, du transit simulé dans les groupes convertisseurs et des transits avec les réseaux voisins. NEMC est d'avis que la réponse fournie par le Transporteur est incomplète et qu'il est en mesure de répondre à la question. Au surplus, NEMC est d'avis que cette demande respecte la décision procédurale D-2022-115 de la Régie, notamment le paragraphe 30 où la Régie permet à NEMC de poser toute question visant à comprendre l'impact du projet sur la capacité du Transporteur à répondre à la croissance des besoins aux postes Langlois et de Léry.

En réponse, le Transporteur soumet les mêmes commentaires formulés à l'AQCIE concernant les questions 3.1, 3.2 et 3.3. Il ajoute que la question 1.4.2 de l'intervenant

concerne la solution 2 et les investissements requis pour pallier le dépassement de capacité anticipé de la section à 735-315 kV afin de rendre cette solution comparable, en termes de service équivalent, à la solution 1 retenue.

Le Transporteur soutient que sa réponse est complète et explique le contexte des postes de Langlois et de Léry dans l'élaboration de la solution 2 aux fins de l'analyse de faisabilité économique. Il explique également que la solution 1 permet l'utilisation des nouveaux GC sans affecter notamment la limite de capacité dans les transformateurs à 735-315 kV.

L'intervenant mentionne qu'il « est d'avis que cette demande respecte la décision procédurale D-2022-115 de la Régie, notamment le paragraphe 30 où la Régie permet à NEMC de poser toute question visant à comprendre l'impact du projet sur la capacité du Transporteur à répondre à la croissance des besoins aux postes Langlois et de Léry ». Or, la question 1.4.2 ne concerne pas le Projet mais une solution non retenue.

Avec égards, la contestation de l'intervenant est non fondée et devrait être rejetée par la Régie.

NEMC à sa lettre du 25 octobre 2022 mentionne :

À la question 1.5, NEMC demande quelles sont les capacités de transformation actuelles des postes Langlois et de Léry. NEMC pose cette question afin d'obtenir une précision qui est directement en lien avec la preuve du Transporteur. Dans sa réponse, le Transporteur renvoie NEMC à sa réponse à la question 1.3. Or, à la réponse 1.3, le Transporteur n'indique pas quelles sont les capacités de transformation actuelles des postes Langlois et de Léry alors qu'il mentionne dans sa preuve qu'il est prévu que le transit dans la section à 735-315 kV pour alimenter notamment la charge prévue aux postes Langlois et de Léry dépassera la capacité de transformation à court terme. NEMC est d'avis que la réponse fournie par le Transporteur est incomplète et qu'il est en mesure de répondre à la question. Au surplus, NEMC est d'avis que cette demande respecte la décision procédurale D-2022-115 de la Régie, notamment le paragraphe 30 où la Régie permet à NEMC de poser toute question visant à comprendre l'impact du projet sur la capacité du Transporteur à répondre à la croissance des besoins aux postes Langlois et de Léry.

À la question 1.6, NEMC souhaite obtenir les prévisions, pour les dix prochaines années, des charges prévues aux postes Langlois et de Léry qui supportent l'affirmation du Transporteur à la référence (i). En effet, à la référence (i), le Transporteur mentionne qu'il est prévu que le transit dans la section à 735-315 kV, pour alimenter à la fois les groupes convertisseurs et la charge prévue aux postes Langlois et de Léry, dépassera la capacité de transformation à court terme. Dans sa réponse, le Transporteur renvoie NEMC à sa réponse à la question 1.3. Or, dans sa réponse, le Transporteur se limite à dire qu'il a tenu compte dans ses analyses des prévisions de charge du Distributeur aux postes Langlois et de Léry, des hypothèses de production possibles dans le sous-réseau, du transit simulé dans les groupes convertisseurs et des transits avec les réseaux voisins, sans toutefois fournir ses prévisions de charges aux postes Langlois et de Léry. NEMC est d'avis que la réponse fournie par le Transporteur est incomplète et qu'il est en mesure de répondre à la question. Au surplus, NEMC est d'avis que cette demande respecte la décision procédurale D-2022-115 de la Régie, notamment le paragraphe 30 où la Régie permet à NEMC de poser toute question visant à comprendre l'impact du projet sur la capacité du Transporteur à répondre à la croissance des besoins aux postes Langlois et de Léry.

En réponse, le Transporteur soumet les mêmes commentaires que ceux formulés pour la question 1.4.2.

Il mentionne que les capacités de transformation des postes Langlois et de Léry, tout comme les prévisions de charge aux postes de Léry et Langlois ne sont pas influencés par le Projet.

Avec égards, la contestation de l'intervenant est non fondée et devrait être rejetée par la Régie.

NEMC à sa lettre du 25 octobre 2022 mentionne :

À la question 2.2, NEMC cherche à connaître la puissance de la centrale Beauharnois modélisée par le Transporteur dans le cadre de la gestion de son réseau. Le Transporteur refuse de répondre à cette question et invoque que cette information dépasse le cadre du présent dossier. Or, au paragraphe 29 de la décision procédurale D-2022-115 de la Régie, celle-ci permet à NEMC d'obtenir des clarifications sur le mode de fonctionnement du poste de Châteauguay et sur l'utilisation de la centrale Beauharnois afin de comprendre les raisons de l'utilisation de convertisseurs plus puissants. Ce faisant, NEMC est d'avis que sa question ne dépasse pas le cadre du présent dossier et qu'elle est en droit d'obtenir une réponse à sa question.

En réponse, le Transporteur mentionne que les informations recherchées par l'intervenant dépassent le cadre du présent dossier puisque la puissance de la centrale de Beauharnois dans la « gestion de son réseau » n'est pas pertinente et n'est aucunement utile à l'analyse du Projet.

Quant au motif évoqué par l'intervenant selon lequel l'information lui permet « de comprendre les raisons de l'utilisation de convertisseurs plus puissants », le Transporteur est d'avis que l'information demandée ne permet pas de comprendre l'utilisation de convertisseurs plus puissants. Elle s'apparente plutôt à de l'information stratégique sur un actif de production d'un client du service de transport, en l'occurrence le Producteur qui est un concurrent, dans les marchés voisins, de l'intervenant.

Le Transporteur rappelle que l'accroissement de la capacité des GC répond à une demande du Producteur, qui en assumera entièrement le coût, tel que mentionné dans la preuve¹⁴. Il note également que l'opportunité de rehausser les GC était disponible à l'ensemble des clients du service de transport, le tout tel que présenté par le Transporteur en octobre 2019 dans le cadre du processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport, auquel l'intervenant a participé.

Avec égards, la contestation de l'intervenant est non fondée et devrait être rejetée par la Régie.

NEMC à sa lettre du 25 octobre 2022 mentionne :

À la question 2.3, NEMC cherche à savoir si la totalité de la puissance modélisée par le Transporteur de la centrale Beauharnois peut être directement (sans passer par les groupes convertisseurs) synchronisée sur le réseau à 735 kV du Transporteur. En réponse à cette question, le Transporteur fait référence à des limitations de certains équipements sans indiquer si le Transporteur peut

¹⁴ [B-0009](#), HQT-2, Document 1, page 10.

effectivement directement synchroniser, sans passer par les groupes convertisseurs, la totalité de la puissance modélisée de la centrale Beauharnois sur le réseau à 735 kV du Transporteur. NEMC est d'avis que la réponse à la question posée peut se répondre par un simple « oui » ou « non », tout en fournissant des explications dans l'éventualité où la réponse est négative.

En réponse, le Transporteur estime avoir répondu complètement à la question de l'intervenant. Il est d'avis que la formulation de la réponse qui ne convient pas à l'intervenant ne constitue pas un motif de contestation valable et recevable selon le cadre applicable décrit au préambule de la présente.

Avec égards, la contestation de l'intervenant est non fondée et devrait être rejetée par la Régie.

NEMC à sa lettre du 25 octobre 2022 mentionne :

À la question 2.3.1, NEMC cherche à savoir si le projet proposé permettra d'augmenter le volume d'énergie de la centrale Beauharnois sur le réseau à 735 kV du Transporteur. En réponse à cette question, le Transporteur mentionne que le volume d'énergie de la centrale Beauharnois pouvant être acheminé sur le réseau à 735 kV est prévu rester identique. Cette réponse réfère au volume que le Transporteur prévoit être acheminé sur le réseau à 735 kV et non au volume qui pourra effectivement être acheminé sur le réseau à 735 kV suite au projet. NEMC est d'avis que le Transporteur ne répond pas à la question telle que formulée et demande à la Régie d'enjoindre le Transporteur à indiquer si le projet proposé permettra effectivement d'augmenter le volume d'énergie de la centrale Beauharnois qui pourra être acheminée sur le réseau à 735 kV du Transporteur et, si oui, de combien.

En réponse, le Transporteur indique que sa réponse est complète. Avec égards, il demande à la Régie de rejeter la demande de l'intervenant.

NEMC à sa lettre du 25 octobre 2022 mentionne :

À la question 2.5.1, NEMC demande au Transporteur de lui fournir un diagramme amendé qui montre tous les équipements liés au poste de Châteauguay, incluant les équipements de transport associés à la centrale Beauharnois. NEMC demande d'y inclure les liens avec le réseau de l'Ontario (HQT-LAW) et le réseau principal. Le Transporteur refuse de répondre à cette question et invoque que le détail des équipements liés au poste de Châteauguay ainsi que les deux schémas de liaison avec les réseaux voisins et le réseau principal ne sont pas pertinents à l'analyse de ce dossier. Or, au paragraphe 29 de la décision procédurale D-2022-115 de la Régie, celle-ci permet 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. Ce faisant, NEMC est d'avis que sa question ne dépasse pas le cadre du présent dossier et qu'elle est en droit d'obtenir une réponse à sa question.

En réponse le Transporteur mentionne que le Projet ne vise pas les équipements avoisinant le poste de Châteauguay, ni ceux de la centrale de Beauharnois, ni l'interconnexion HQT-LAW avec le réseau de l'Ontario. Le Transporteur ne dispose pas de tel schéma dans le cadre de l'élaboration du Projet.

De plus, la Régie a clairement mentionné dans sa décision D-2022-115, paragraphe 75 :

« [...] la Régie permet aux intervenants d'obtenir des clarifications afin de bien comprendre le fonctionnement des différents équipements visés par le Projet ».

De toute évidence, la demande de fournir un schéma pour l'ensemble de tous ces équipements va au-delà de l'obtention de clarifications, tel que permis par la Régie.

L'intervenant invoque que les informations demandées lui permettent « *de comprendre les raisons de l'utilisation de convertisseurs plus puissants* ». Or, les raisons pour le rehaussement des GC appartiennent au Producteur qui assumera les coûts réels relatifs à sa demande, comme indiqué dans la preuve du Transporteur.

Avec égards, la contestation de l'intervenant est non fondée et devrait être rejetée par la Régie.

NEMC à sa lettre du 25 octobre 2022 mentionne :

À la question 2.6, NEMC demande au Transporteur d'indiquer si le projet de remplacement des groupes convertisseurs au poste de Châteauguay impactera le mode de fonctionnement de l'interconnexion HQT-LAW qui requiert l'utilisation de la centrale Beauharnois. Le cas échéant, NEMC demande au Transporteur d'expliquer en détail le mode de fonctionnement actuel et le mode de fonctionnement prévu suite à la mise en place des investissements proposé par le Transporteur dans le présent dossier. Le Transporteur refuse de répondre à la question et prétend que les informations requises par l'intervenante concernant le mode de fonctionnement de l'interconnexion HQT-LAW dépassent le cadre fixé par la Régie dans sa décision procédurale D-2022-115. NEMC est en désaccord avec cette position. NEMC cherche à obtenir des précisions quant au fonctionnement et à l'utilisation de la centrale Beauharnois et quant à l'impact du projet d'investissement sur l'utilisation de la centrale. NEMC tient à souligner que l'un des objectifs de la demande du Transporteur est de répondre à une demande de son affilié (Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité, le « Producteur ») pour optimiser et simplifier l'exploitation de la centrale Beauharnois. Ce faisant, NEMC est d'avis que cette question ne dépasse pas le cadre d'examen fixé par la Régie et qu'elle est conforme au paragraphe 29 de la décision procédurale D-2022-115.

En réponse, le Transporteur mentionne que l'impact du Projet sur les échanges d'énergie avec les réseaux voisins est un sujet exclu de l'examen du présent dossier conformément à la décision D-2022-115, paragraphe 28.

Le Transporteur réitère que le rehaussement de la capacité des GC découle d'une demande du Producteur qui en assumera entièrement les coûts comme mentionné dans la preuve¹⁵.

Avec égards, la contestation de l'intervenant est hors cadre et devrait être rejetée par la Régie.

NEMC à sa lettre du 25 octobre 2022 mentionne :

À la question 3.2.2, NEMC demande au Transporteur d'expliquer la différence de coûts entre la solution 3 de la référence (ii) (770 M\$) et le coût du projet d'investissement proposé dans le présent

¹⁵ [B-0009](#), HQT-2, Document 1, page 10.

dossier (1 272 M\$). Dans sa réponse, le Transporteur renvoie NEMC à ses réponses aux questions 3.1 et 3.6 de la demande de renseignements numéro 1 de l'AHQ-ARQ. Or, ces questions de l'AHQ-ARQ ne sont pas exactement les mêmes que la question 3.2.2 de NEMC puisque cette dernière concerne la différence de coûts entre la solution 3 de la présentation de 2019 et les coûts du projet d'investissement proposé dans le présent dossier. L'objectif recherché par NEMC est de comprendre l'évolution des coûts de la solution proposée par le Transporteur entre le présent dossier et la présentation de 2019. NEMC demande donc à la Régie d'enjoindre le Transporteur à répondre à la question telle que formulée par NEMC. Par ailleurs et de l'avis de NEMC, le Transporteur devrait offrir des évaluations détaillées de coûts sur les mêmes bases monétaires, c'est-à-dire en dollars de réalisation ou en dollars constants. De plus, NEMC juge qu'il serait pertinent d'ajouter la solution proposée par le Transporteur dans le présent dossier à l'analyse économique comparative de la référence (ii) que l'on retrouve à la page 7 de la demande de renseignements numéro 1 de l'AHQ-ARQ, telle que demandé par l'AHQ-ARQ à sa question 3.1 de celle-ci.

À la question 3.2.3, NEMC demande au Transporteur d'expliquer pourquoi la contribution de la tierce partie est passée de 150 M\$, soit 19,5 % du coût de la solution 3 (770 M\$) en 2019, à une contribution de 96 M\$, soit 7,6 % du coût de la solution proposée dans le présent dossier (1 272 M\$). Dans sa réponse, le Transporteur renvoie NEMC à sa réponse à la question 3.6 de la demande de renseignements numéro 1 de l'AHQ-ARQ. Or, dans sa réponse à l'AHQ-ARQ, le Transporteur n'explique pas l'évolution des différents postes de coûts des différentes solutions envisagées pour ce projet, depuis octobre 2019, telle que représentée à la pièce B-0014. De l'avis de NEMC, uniquement une description détaillée de l'évolution des différents types de coûts des solutions envisagées pour ce projet de 1,3 milliard de dollars pourrait justifier une variation aussi importante entre les solutions envisagées sur une aussi courte période (octobre 2019 à février 2022). Cette évaluation détaillée est d'autant plus importante puisqu'elle sert à établir la contribution du Producteur et par le fait même la portion des coûts à être socialisée par l'ensemble des clients du Transporteur.

En réponse, le Transporteur soutient qu'il a pleinement répondu aux questions de l'intervenant. Les raisons de l'évolution des coûts de la solution proposée par le Transporteur entre le présent dossier et la présentation de 2019 sont les mêmes que celles fournies dans les réponses aux questions 3.1 et 3.6 de la DDR de l'AHQ-ARQ.

Le Transporteur réitère qu'il a déposé les coûts détaillés du Projet conformément au cadre réglementaire, comme il l'a fait dans les dossiers antérieurs. Les coûts détaillés du présent dossier sont basés sur des estimations plus détaillées disponibles en 2022 à la suite de l'avant-projet et tenant compte des prix obtenus du fournisseur retenu à la suite d'un appel de proposition. La présentation de 2019 visait à présenter à tous les clients du Transporteur un ordre de grandeur des coûts associés à chacune des solutions potentielles au poste de Châteauguay, il n'est ni pertinent ni possible de comparer les coûts du Projet selon le niveau de détail des rubriques de coûts de la pièce B-0014.

Le Transporteur réfère aussi aux commentaires soumis pour les questions 3.2 et 3.3 de l'AHQ-ARQ dans la présente lettre.

Avec égards, la contestation de l'intervenant est non fondée et devrait être rejetée par la Régie.

NEMC à sa lettre du 25 octobre 2022 mentionne :

À la question 3.3, NEMC demande au Transporteur d'expliquer en détail comment est utilisée la centrale Beauharnois pour répondre aux besoins de transport offerts par le Transporteur sur les

chemins HQT-MASS et HQT-LAW ainsi que pour répondre aux besoins de la charge locale. NEMC demande au Transporteur d'expliquer en détail comment est actuellement utilisée la centrale Beauharnois en ce sens et comment elle sera utilisée en ce sens une fois le projet d'investissement complété. Le Transporteur refuse d'expliquer comment la centrale est actuellement utilisée et comment elle sera utilisée une fois le projet d'investissement complété pour répondre aux besoins de transport offerts par le Transporteur sur les chemins HQT-MASS et HQT-LAW, invoquant que cette question est hors du cadre d'examen du présent dossier. NEMC est en désaccord avec cette question. Tel que mentionné précédemment, NEMC est d'avis qu'elle est en droit de poser des questions pour bien comprendre l'utilisation et le fonctionnement de la centrale Beauharnois et pour comprendre l'ensemble des impacts du projet d'investissement sur l'utilisation de cette centrale.

En réponse, le Transporteur mentionne que l'impact du Projet sur les échanges avec les réseaux voisins est un sujet qui excède le cadre d'examen du présent dossier conformément à la décision D-2022-115, paragraphe 28.

Avec égards, la contestation de l'intervenant est non fondée et devrait être rejetée par la Régie.

NEMC à sa lettre du 25 octobre 2022 mentionne :

À la question 3.7, NEMC cherche à confirmer ou infirmer sa compréhension à l'effet que le réseau du Transporteur est conçu pour répondre à l'ensemble de besoins de transport ferme (pointe prévue de la charge locale plus les réservations de transport ferme de long terme) à la pointe coïncidente du réseau (1- CP). NEMC est d'avis que la réponse du Transporteur ne répond pas directement et clairement à la question formulée. NEMC est d'avis que la réponse à la question posée peut se répondre par un simple « oui » ou « non », tout en fournissant des explications dans l'éventualité où le Transporteur n'est pas d'accord avec cette affirmation. NEMC est d'avis que le Transporteur et en mesure de répondre à cette question.

En réponse, le Transporteur soutient que sa réponse est complète. Il est d'avis que la formulation de la réponse qui semble ne pas convenir à l'intervenant ne peut constituer un motif valable de contestation. Avec égards, la contestation de l'intervenant devrait être rejetée par la Régie.

NEMC à sa lettre du 25 octobre 2022 mentionne :

À la question 4.1, NEMC demande au Transporteur de décrire ce que représente l'ajout d'un automatisme de détection de ligne ouverte (DLO). Or, le Transporteur répond que l'ajout d'un automatisme de détection de ligne ouverte (DLO) aux postes Chénier et Hertel est requis dans le cadre du remplacement des groupes convertisseurs au poste de Châteauguay. NEMC est d'avis que cette réponse ne répond pas à la question demandée. NEMC cherche à comprendre ce qu'est un automatisme de détection de ligne ouverte (DLO) afin d'être en mesure de comprendre pourquoi un tel ajout est requis. NEMC souhaite obtenir plus de précisions quant à la nature de cet équipement.

En réponse, le Transporteur mentionne que la question de l'intervenant est imprécise. Le Transporteur a répondu à la question au meilleur de sa compréhension.

À la suite des précisions fournies par l'intervenant, le Transporteur ajoute qu'un automatisme de détection de ligne ouverte (DLO) permet de détecter la perte de ligne à 735 kV amenant une séparation du poste de Châteauguay avec le réseau de transport.

L'ajout de DLO est requis pour assurer un comportement stable et sécuritaire de l'interconnexion.

Avec égards, la contestation est satisfaite par le Transporteur et est maintenant sans objet.

NEMC à sa lettre du 25 octobre 2022 mentionne :

À la question 6.4, NEMC demande au Transporteur de fournir les coûts de la solution 2 de la référence (i) avec le même niveau de détails que le tableau qui se trouve à la page 3 de la pièce confidentiel B-0014. Le Transporteur mentionne qu'il ne peut répondre à cette question puisqu'il ne dispose pas de cette information et puisque la solution 2 n'a pas été retenue. De l'avis de NEMC, ces informations sont pertinentes à l'analyse des intervenants, mais également pour la Régie. Selon NEMC, il importe dans le cadre du présent dossier que le Transporteur soit en mesure de fournir une analyse de coûts pour la solution 2 sur les mêmes bases que celle effectuée pour la solution 1 et ce, afin de permettre aux intervenants et à la Régie de comparer adéquatement les deux solutions. À cet égard, le paragraphe 9 de l'article 2 du Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie¹ prévoit que toute demande d'autorisation faite en vertu de l'article 1 dudit règlement doit notamment être accompagnée, le cas échéant, des autres solutions envisagées. Le cas échéant, les coûts associés à ces autres solutions doivent également être fournis. NEMC demande donc à la Régie d'enjoindre le Transporteur à fournir les coûts de la solution 2 avec le même niveau de détails que ceux fournis pour la solution 1.

En réponse, le Transporteur estime qu'il a fourni les coûts associés à la solution 2 conformément au Règlement et ce, aux fins de l'analyse économique, comme il l'a fait dans ses dossiers antérieurs.

Le Transporteur a également fourni les coûts détaillés associés au Projet à la pièce B-0014, conformément au paragraphe 4 du Règlement. Il réitère que ces coûts ainsi que leurs niveaux de détails sont obtenus à la suite d'un avant-projet en vue de la réalisation du Projet. Le Transporteur estime qu'il ne peut être forcé de produire des données qui ne sont pas disponibles, concernant une solution non retenue.

Avec égards, la contestation de l'intervenant est non fondée et devrait être rejetée par la Régie.

NEMC à sa lettre du 25 octobre 2022 mentionne :

À la question 9.2, NEMC demande au Transporteur de fournir une liste de dossiers d'investissement approuvés par la Régie où un client du service de transport a dû faire une contribution pour un investissement pour des coûts de la catégorie « Respect des exigences » pour des projets ayant des similarités avec le présent dossier. Le Transporteur refuse de répondre à la question. De l'avis de NEMC, cette question est pertinente afin de bien comprendre dans quelles catégories d'investissement le présent projet devrait s'inscrire. Selon NEMC, il serait pertinent pour les intervenants et pour la Régie de savoir si, par le passé, un client du service de transport du Transporteur, dans le cadre d'un projet d'investissement, a déjà payé une contribution financière associée à la catégorie d'investissement « Respect des exigences ».

En réponse, le Transporteur mentionne qu'il a répondu à la question de l'intervenant. Toutefois ce dernier insiste quant à des « projets ayant des similarités avec le présent

dossier ». Le Transporteur mentionne que chaque projet est unique et réalisé dans un contexte de marché différent. Aussi, le présent Projet a ses caractéristiques spécifiques comme présentées dans la preuve.

De plus, la question de l'intervenant ne permet pas, comme il le prétend, de comprendre la catégorisation des investissements du Projet. Le Transporteur rappelle qu'il a fourni amplement d'information sur la méthode de catégorisation des investissements dans le cadre du présent dossier, notamment en réponse à la question 9.1 de l'intervenant.

Le Transporteur réitère que le Projet vise à assurer la pérennité des GC au poste de Châteauguay tout en répondant à une demande du Producteur de rehausser la capacité des GC.

Avec égards, la contestation de l'intervenant est non fondée et devrait être rejetée par la Régie.

NEMC à sa lettre du 25 octobre 2022 mentionne :

À la question 7.4, NEMC demande au Transporteur de confirmer si la solution proposée par le Transporteur ainsi que la solution 1 évitent un investissement de l'ordre de 73 M\$ pour répondre au dépassement de capacité prévu à la section à 735-315 kV du poste de Châteauguay afin d'alimenter la charge prévue aux postes Langlois et de Léry. Dans sa réponse, le Transporteur renvoie NEMC à sa réponse à la question 1.3. Or, NEMC est d'avis que la réponse du Transporteur à la question 1.3 ne répond pas clairement et directement à la question 7.4 telle que formulée par NEMC. Cette dernière demande donc à la Régie d'enjoindre NEMC à répondre directement et clairement à la question posée. De l'avis de NEMC, cette question est tout-à-fait pertinente pour les intervenants et pour la Régie, puisqu'il est pertinent de savoir si les autres clients du Transporteur, notamment le Distributeur, retireront des bénéfices de la réalisation de la solution retenue. NEMC rappelle que la Régie, aux paragraphes 84 et 85 de sa décision procédurale D-2022-115, a permis aux intervenants d'obtenir des précisions quant aux bénéfices réels de la nouvelle configuration de la solution retenue par le Transporteur pour ses clients :

« [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. ».

En réponse, le Transporteur soumet les mêmes commentaires qu'il a formulés pour la question 1.4.2 de l'intervenant dans la présente lettre.

Il réitère que le Projet a pour objectif d'assurer la pérennité des GC tout en répondant à une demande du Producteur.

Avec égards, la contestation de l'intervenant est non fondée et devrait être rejetée par la Régie.

NEMC à sa lettre du 25 octobre 2022 mentionne :

Quant à la question confidentielle 11.2 posée par NEMC, cette dernière juge que cette information est pertinente et qu'elle lui permettrait de mieux comprendre le fonctionnement et l'utilisation de la centrale Beauharnois, ce qui est conforme au paragraphe 29 de la décision procédurale D-2022-115 de la Régie.

En réponse, le Transporteur mentionne que sa réponse est complète. Il réitère que le lien entre la centrale de Beauharnois et l'interconnexion HQT-LAW n'est pas pertinent pour comprendre l'augmentation de la capacité des GC. Il rappelle que celle-ci découle d'une demande du Producteur qui en assumera entièrement les coûts comme mentionné dans la preuve.

Avec égards, la contestation de l'intervenant devrait être rejetée par la Régie.

NEMC à sa lettre du 25 octobre 2022 mentionne :

Pour conclure, considérant l'absence d'une audience orale dans le cadre du présent dossier et le fait qu'aucune rencontre technique ne soit prévue entre le Transporteur, la Régie et les intervenants à ce stade-ci du dossier, NEMC croit que la Régie devrait autoriser les questions telles que formulées afin de permettre à l'intervenante de bien comprendre et saisir les tenants et aboutissants du projet d'investissement proposé par le Transporteur. De l'avis de NEMC, l'ensemble de ses questions visent à atteindre cet objectif, sont pertinentes et ne débordent pas le cadre d'analyse fixé par la Régie. À cet égard, NEMC réitère qu'il pourrait être bénéfique pour l'ensemble des parties qu'une séance de travail technique avec les ingénieurs du Transporteur, les intervenants et la Régie ait lieu.

En réponse, le Transporteur mentionne que ses réponses aux demandes de renseignements de l'intervenant sont complètes, conformes au cadre réglementaire ainsi qu'à la décision D-2022-115 et que la contestation de l'intervenant devrait être rejetée pour les motifs précités.

Quant aux propos de l'intervenant à l'égard du traitement procédural du dossier selon la décision D-2022-115, le Transporteur mentionne que l'intervenant a fait des représentations extensives en amont de cette décision. Après considération, la Régie, maître de sa procédure, a mis en place un processus de déroulement équitable de la procédure qui permet à l'intervenant de faire les représentations qui lui semblent appropriés et ce, en conformité avec le cadre réglementaire et la pratique reconnue pour le traitement des demandes d'autorisation soumises à la Régie. La discrétion procédurale a été valablement exercée en l'instance et aucun reproche ne peut être adressé à la présente formation à cet égard.

Le Transporteur s'oppose à la demande de l'intervenant de revoir le mode procédural décidé par la Régie dans ce dossier afin d'y ajouter une étape procédurale supplémentaire. Cette demande de l'intervenant est tardive et aurait un impact marqué sur la célérité dans le traitement de la demande d'autorisation et le calendrier de déroulement fixé par la Régie.

Au surplus, la preuve ainsi que les réponses du Transporteur aux demandes de renseignements des intervenants au dossier, offrent un éclairage complet à l'égard du

Projet en cause. Le Transporteur souligne qu'il a répondu à plus de 140 questions des intervenants. À l'évidence, la demande du Transporteur est appuyée par une preuve complète et extensive et la tenue d'une séance de travail n'ajouterait aucune information supplémentaire utile au délibéré de la Régie en l'instance.

Le Transporteur, en l'absence de motifs valables et en raison de son impact sur la célérité dans le traitement de la demande d'autorisation, prie la Régie de rejeter la demande de l'intervenant.

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

(S) Yves Fréchette

Yves Fréchette
/jg

c.c. Intervenants (par courriel seulement)