

Argumentation du Transporteur

Table des matières

1	Introduction.....	5
2	Cadre réglementaire	5
3	Projet du Transporteur	5
3.1	Contexte et objectifs.....	5
3.2	Description et justification	6
3.3	Solution retenue.....	7
3.4	Coûts du projet.....	7
3.5	Impact tarifaire	8
3.6	Impact sur la fiabilité	9
4	Réponse aux intervenants	9
4.1	AHQ-ARQ.....	10
4.2	AQCIE-CIFQ.....	10
4.3	NEMC	22
5	Conclusion	30

1 Introduction

1 Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») vise à obtenir
2 l'autorisation de la Régie de l'énergie (la « Régie ») afin de remplacer les groupes
3 convertisseurs (« GC ») au poste de Châteauguay et de réaliser des travaux connexes (le
4 « Projet »).

5 Le coût du Projet à être autorisé dans le cadre de la présente demande s'élève à 1 272,5 M\$,
6 s'inscrit dans les catégories d'investissement « Maintien des actifs » et « Respect des
7 exigences ». Il est rendu nécessaire afin d'assurer la pérennité de l'installation, tout en
8 donnant suite à la demande d'Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (le
9 « Producteur ») relative à la capacité des GC. Cette demande entraîne le versement, par ce
10 dernier, d'une contribution découlant du Projet. Les mises en service du Projet sont prévues
11 en juin 2024 et novembre 2026.

2 Cadre réglementaire

12 Le Transporteur présente sa demande selon l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*
13 (la « Loi ») et le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie*
14 *de l'énergie* (le « Règlement »).

15 Selon le sous-paragraphe 1^o a) du premier alinéa de l'article 1 du Règlement, le Transporteur
16 doit obtenir une autorisation spécifique de la Régie pour acquérir et construire des immeubles
17 ou des actifs destinés au transport d'électricité et dont le coût est de 65 millions de dollars et
18 plus, ce qui est le cas du Projet en cause.

19 Dans ce dossier, le Transporteur a couvert tous les aspects requis par le cadre réglementaire,
20 notamment quant aux objectifs du Projet, sa justification, sa faisabilité économique, l'impact
21 sur la fiabilité du réseau et la qualité du service et l'impact tarifaire. La preuve à cet égard est
22 complète et probante.

23 Le Transporteur rappelle ci-après le bien-fondé de son Projet et en souligne ci-après
24 certains aspects. Il reprend certaines des exigences du Règlement afin de mettre en lumière
25 le caractère probant de sa preuve au dossier.

3 Projet du Transporteur

3.1 Contexte et objectifs¹

26 Le poste de Châteauguay est une installation stratégique essentielle à l'alimentation de la
27 charge en périphérie sud de Montréal. Il intègre également des équipements permettant
28 d'assurer les échanges d'énergie entre le réseau du Transporteur et l'État de New York. Il a

¹ [B-0009](#), HQT-2, Document 1, page 6 ss.

1 été mis en service en 1978 et est raccordé au réseau à 735 kV par deux lignes de transport
2 formant la section sud-ouest de la boucle à 735 kV de la région de Montréal.

3 Le poste comprend deux GC à courant continu à haute tension (CCHT) d'une puissance de
4 500 MW chacun. Les GC sont vieillissants et atteindront la fin de leur durée de vie utile en
5 2024. La maintenance des GC est devenue problématique en raison de leur désuétude et de
6 l'indisponibilité de certaines pièces de réserve. Le remplacement des GC du poste de
7 Châteauguay est nécessaire.

8 Dans le cadre du Projet, le Producteur a demandé au Transporteur de rehausser la capacité
9 des deux GC de 500 à 750 MW chacun. Cette demande a pour objectif d'optimiser et de
10 simplifier l'exploitation de la centrale de Beauharnois pour permettre au Producteur d'utiliser
11 les convertisseurs du poste de Châteauguay pour livrer l'intégralité du service de transport
12 ferme à long terme de point à point (1 200 MW) qu'il détient à l'égard du point de livraison
13 HQT-MASS. Tel que mentionné en réponse à une demande de renseignement : « Les
14 nouveaux groupes convertisseurs permettront un transit de 1 500 MW vers le réseau de New
15 York à partir du réseau du Transporteur sans avoir à îloter des groupes de Beauharnois sur
16 le réseau voisin »².

17 Le Producteur assumera à la mise en service du Projet les coûts réels relatifs à sa demande,
18 majorés de 19 % pour tenir compte des coûts d'exploitation et d'entretien (les « CEE »).

19 Le Projet vise à remplacer les deux GC du poste de Châteauguay et à réaliser des travaux
20 connexes, tout en répondant à une demande du Producteur. Il doit être mis en œuvre afin
21 d'assurer que le réseau de transport puisse répondre aux besoins de la clientèle desservie
22 par cette installation stratégique du Transporteur.

3.2 Description et justification³

23 En bref, le Projet comprend les travaux principaux suivants :

- 24 • Installation de deux nouveaux groupes convertisseurs CCHT à source de tension
25 (type VSC) au poste ;
- 26 • Ajout de quatre (4) nouveaux départs de ligne, dont deux (2) à 765 kV et deux (2) à
27 735 kV, pour raccorder les deux nouveaux GC au poste de Châteauguay ;
- 28 • Prolongement des jeux de barres à 735 kV et à 765 kV et l'ajout d'appareillage
29 connexe, dont sept (7) nouveaux disjoncteurs du poste ;
- 30 • Réaménagement du départ de la ligne à 765 kV (ligne 7040) du poste ;

² [B-0029](#), HQT-3, Document 3.1, p. 14, lignes 8 à 10.

³ [B-0009](#), HQT-2, Document 1, page 10 ss.

- 1 • Modifications aux sections à 765 kV et à 735 kV du poste ;
- 2 • Réaménagement de la section à 120 kV du poste, incluant l'ajout de deux (2)
- 3 sectionneurs ;
- 4 • Modifications d'équipements de commande et protection existants ;
- 5 • Ajout d'un nouveau bâtiment de commande et agrandissement du poste ;
- 6 • Travaux connexes, travaux aux lignes et de télécommunications.

7 Le Projet est justifié notamment en ce que les GC sont vieillissants et atteindront la fin de leur
8 durée de vie utile en 2024. Il en est de même de leurs composantes principales : les
9 transformateurs de puissance, les valves à thyristors, les filtres ainsi que les systèmes de
10 ventilation et de refroidissement.

11 Le Transporteur a multiplié au fil des ans les interventions à ce poste stratégique. Il doit
12 maintenant réaliser les travaux requis pour assurer la pérennité du poste de Châteauguay.
13 Les travaux visés par le Projet s'imposent pour maintenir un service de transport permettant
14 de satisfaire adéquatement les besoins de l'ensemble de la clientèle en assurant la fiabilité et
15 la disponibilité du service. Le remplacement des GC est nécessaire pour répondre
16 adéquatement aux besoins de pérennité de l'installation et aucune alternative ne s'offre au
17 Transporteur.

18 Enfin, les avant-projets réalisés par le Transporteur confirment la faisabilité du Projet.

3.3 Solution retenue

19 Le Transporteur a étudié deux solutions de remplacement des GC, sans égard pour la
20 demande du Producteur.

21 La solution 1, retenue par le Transporteur, est la plus économique tenant compte des
22 investissements évités et reportés dans le poste de Châteauguay. De plus, elle est la solution
23 la plus avantageuse techniquement et procure un niveau de fiabilité supérieur à la solution 2.

24 Avec le rehaussement de la capacité des GC demandé par le Producteur, cette solution 1
25 retenue par le Transporteur constitue le Projet.

3.4 Coûts du projet⁴

26 Le coût total des divers travaux associés au Projet s'élève à 1 272,5 M\$.

27 Le Transporteur souligne que la preuve prépondérante démontre que le Projet est la solution
28 optimale au moindre coût.

⁴ [B-0009](#), HQT-2, Document 1, page 20 ss.

1 Les rubriques de coût de Projet sont indexées suivant le taux d'inflation applicable l'année de
2 sa réalisation.

3 Le Transporteur soutient que les coûts du Projet sont nécessaires à sa réalisation et qu'ils
4 sont raisonnables.

5 Les coûts sont associés aux diverses catégories d'investissement et ont été déterminés selon
6 une méthode reconnue comme suit :

- 7 • Les coûts de la catégorie « Maintien des actifs » de l'ordre de 1 176,3 M\$ soit 92,4 %
8 du coût total du Projet permettent le remplacement des deux groupes convertisseurs
9 d'une capacité totale de 1 000 MW, soit 500 MW chacun.
- 10 • Les coûts de la catégorie « Respect des exigences » de l'ordre de 96,2 M\$ soit 7,6 %
11 du coût total du Projet sont requis pour répondre à une demande du Producteur pour
12 le rehaussement de la capacité totale des GC à 1 500 MW (750 MW chacun). Ce
13 montant a été établi en comparant les estimations de coûts des deux variantes de
14 capacité, soit à 1 000 MW et à 1 500 MW. Il représente l'écart des coûts entre les deux
15 variantes.

16 Le Transporteur a démontré que la catégorisation des coûts du Projet est conforme à l'article
17 12B des *Tarifs et conditions*⁵.

18 Le Transporteur, selon la pratique bien établie, assurera un suivi étroit des coûts du Projet
19 lors de son déploiement. Le coût total du Projet ne doit pas dépasser le montant autorisé par
20 le Conseil d'administration d'Hydro-Québec de plus de 15 %, auquel cas le Transporteur doit
21 obtenir une nouvelle autorisation de ce dernier. Le cas échéant, il s'engage à en informer la
22 Régie en temps opportun. Le Transporteur souligne qu'il continuera de s'efforcer de contenir
23 les coûts du Projet à l'intérieur du montant autorisé, selon le cas, par la Régie.

3.5 Impact tarifaire⁶

24 Le Projet visé par la présente demande s'inscrit dans les catégories d'investissement
25 « Maintien des actifs » et « Respect des exigences ». Les mises en service sont prévues pour
26 les mois de juin 2024 et novembre 2026.

27 Les coûts attribués à la catégorie d'investissement « Respect des exigences » sont de l'ordre
28 de 96,2 M\$, donnant lieu à une contribution équivalente du Producteur. À titre de rappel, le
29 Transporteur souligne que le Producteur assumera à la mise en service du Projet les coûts

⁵ [B-0029](#), HQT-3, Document 3.1, pp.25-26, lignes 1 à 29 et 1-2, respectivement.

⁶ [B-0009](#), HQT-2, Document 1, page 24 ss.

1 réels relatifs à sa demande, majorés de 19 % pour tenir compte des coûts d'exploitation et
2 d'entretien (CEE).

3 L'impact sur les revenus requis à la suite de la mise en service du Projet prend en compte les
4 coûts de ce dernier, soit les coûts associés à l'amortissement, au financement, à la taxe sur
5 les services publics.

6 Les résultats sont présentés sur une période de 20 ans et sur une période de 40 ans, incluant
7 une analyse de sensibilité.

8 La preuve démontre que le Projet représente un impact à la marge de 2,4% sur une période
9 de 20 ans et de 1,8 % sur une période de 40 ans par rapport aux revenus requis approuvés
10 par la Régie pour l'année 2022. Considérant notamment le caractère stratégique de
11 l'installation visée par le Projet et ce, tant pour la clientèle que le Transporteur, cet impact est
12 raisonnable dans les circonstances.

3.6 Impact sur la fiabilité⁷

13 L'objectif premier du Projet est d'assurer la pérennité du poste de Châteauguay, une
14 installation stratégique du réseau de transport.

15 Par sa réalisation, le Projet permettra de maintenir la qualité de prestation du service de
16 transport et d'intégrer les améliorations offertes par la nouvelle technologie des équipements
17 qui seront déployés⁸.

18 Le Projet génère un impact positif sur la fiabilité et la qualité de prestation du service de
19 transport d'électricité que le Transporteur est tenu de fournir à sa clientèle.

4 Réponse aux intervenants

20 Le Transporteur offre la présente réponse aux divers arguments et éléments soumis par les
21 intervenants dans leurs mémoires déposés le 11 novembre 2022.

22 Le Transporteur réitère que sa preuve documentaire en appui à sa demande est complète,
23 probante et contient toutes les informations réglementaires requises selon la *Loi sur la Régie*
24 *de l'énergie*.

⁷ [B-0009](#), HQT-2, Document 1, page 25.

⁸ [B-0027](#), HQT-3, Document 2.1, page 24, lignes 3 à 6 : « Le Transporteur rappelle que la solution 1 diminuera le nombre d'équipements dans le poste de Châteauguay, évitant notamment l'installation de compensateurs statiques et le remplacement de deux transformateurs 120/765 kV et d'un transformateur 735/315 kV. ». Voir également [B-0029](#), HQT-3, Document 3.1, p. 23, lignes 1 à 16.

4.1 AHQ-ARQ

- 1 Le Transporteur lie contestation avec les recommandations présentées par l'intervenant et
2 répond spécifiquement à certains aspects, comme ci-après.
- 3 L'intervenant à son mémoire du 11 novembre 2022 (page 10) mentionne (extraits encadrés).

Par conséquent, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie d'exiger du Transporteur qu'à la mise en service du Projet, il calcule la contribution du Producteur en tenant compte des coûts réels attribuables à ce dernier pour la variante que celui-ci a demandée et non sur des proratas basés sur les coûts estimés du Projet et de la solution retenue par le Transporteur sans l'accroissement de la capacité des GC à 1 500 MW.

- 4 En réponse et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur demande à
5 la Régie de rejeter la recommandation de l'intervenant notamment pour les motifs ci-après
6 décrits.
- 7 Le Transporteur rappelle que ce sont bien les coûts réels du Projet qui serviront au calcul de
8 la contribution du Producteur, selon la méthode décrite en réponse à la demande de
9 renseignement (« DDR ») n° 1 de l'intervenant⁹. Ainsi, pour chacune des rubriques
10 identifiées, la part attribuable au Producteur sera calculée en multipliant le prorata applicable
11 au coût réel de la rubrique. La contribution totale du Producteur représentera la somme des
12 parts qui lui seront attribuables sur toutes les rubriques de coûts, le tout majoré de 19 % pour
13 tenir compte des coûts d'exploitation et d'entretien.
- 14 L'établissement des proratas est nécessaire afin de permettre la comparaison des coûts du
15 Projet (variante 2 x 750 MW) à ceux de la solution sans l'accroissement de la capacité des
16 GC (variante 2 x 500 MW). Le recours à des estimés est requis pour comparer sur une même
17 base les coûts des deux variantes. Le Transporteur rappelle que les estimations détaillées
18 des coûts des deux variantes ont été obtenus du fournisseur des GC du Projet, retenu à la
19 suite d'un appel de proposition. Il est d'avis que le calcul de la contribution du Producteur est
20 juste et cohérent avec les objectifs du Projet.
- 21 Avec égards, en raison de ce qui précède, les propositions de l'intervenant devraient être
22 écartées par la Régie

4.2 AQCIE-CIFQ

- 23 Le Transporteur lie contestation avec les recommandations présentées par l'intervenant et
24 répond spécifiquement à certains aspects, comme ci-après.

⁹ [B-0025](#), HQT-3, Document 1, réponse à la question 3.7.

1 L'intervenant à son mémoire du 11 novembre 2022 (page 6) mentionne (extraits encadrés).

2- Justification [...]

On peut constater que l'indisponibilité de la ligne 7040 reliant le poste Châteauguay au réseau de New York a un impact majeur puisqu'aucune livraison n'est possible.

Dans le cas de l'indisponibilité d'un GC, 1 400 MW peuvent tout de même être livrés, et même dans le cas où les deux GC ne seraient pas disponibles, 1 370 MW pourraient être livrés.

Ces constatations permettent de conclure que l'impact de l'indisponibilité des GC n'est pas majeur puisque la presque totalité de la capacité peut être livrée, et que la justification première du remplacement des GC est leur vétusté et l'indisponibilité de certaines pièces de réserve.

2 En réponse et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur demande à
3 la Régie de rejeter ces propos de l'intervenant notamment pour les motifs ci-après décrits.

4 Le tableau 1 « TTC maximale en condition dégradée » auquel l'intervenant fait référence ne
5 peut être utilisé à des fins de planification puisqu'il s'agit de situations dégradées affectant
6 uniquement l'interconnexion. Les valeurs indiquées dans ce tableau sont uniquement des
7 exemples de l'effet des retraits d'équipement sur la TTC en exploitation. Par exemple, le
8 1 370 MW mentionné est la puissance maximale pouvant être livrée si toutes les conditions
9 nécessaires sont présentes et ne prend pas en compte les contraintes hydrauliques de la
10 centrale de Beauharnois.

11 Dans son exercice de planification, le Transporteur se doit de considérer l'impact de toutes
12 conditions applicables à l'ensemble du réseau afin d'assurer la fiabilité d'alimentation de sa
13 clientèle dans le respect des critères de conception du réseau de transport. À cette fin, la
14 disponibilité des deux groupes convertisseurs du poste de Châteauguay est essentielle pour
15 permettre au Transporteur d'assurer ses engagements auprès de sa clientèle.

16 Par ailleurs, le Transporteur rappelle que les investissements en Maintien des actifs visent à
17 assurer le maintien de la capacité de service offerte par le Transporteur à sa clientèle tout en
18 mettant à profit les plus récents progrès techniques et technologiques disponibles et utiles¹⁰.

19 Le Transporteur est d'avis que le projet doit notamment permettre de maintenir le service de
20 transport pour l'alimentation de la charge locale, en énergie et en puissance, à partir des
21 ressources désignées du Distributeur. Une capacité en réception de 1 000 MW liée au chemin
22 MASS-HQT fait ainsi l'objet d'une réservation ferme de long terme par le Distributeur. Cette
23 dernière doit être respectée par le Transporteur dans sa planification et ses projets,

¹⁰ R-4168-2021, [B-0005](#), HQT-1, Document 1, page 5.

1 conformément à l'article 36.2 des *Tarifs et conditions*. Par conséquent, le maintien de la
2 capacité des deux groupes convertisseurs en réception est juste et raisonnable.

3 Pour plus de précision, sans les groupes convertisseurs du poste de Châteauguay, la capacité
4 en réception est nulle sur le chemin MASS-HQT et le Transporteur n'est pas en mesure de
5 respecter la réservation ferme de long terme de 1 000 MW sur ce chemin. Par conséquent,
6 le Transporteur est en complet désaccord avec l'intervenant qui affirme que « *l'impact de*
7 *l'indisponibilité des GC n'est pas majeur* ».

8 L'intervenant à son mémoire (page 8) mentionne :

3- Définition de la solution optimale pour le maintien de la capacité requise de l'interconnexion HQT-MASS. [...]
L'objectif du projet devrait être 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 du transport* » au-delà de ce qui est requis.

9 En réponse, le Transporteur demande à la Régie de rejeter ces propos de l'intervenant
10 notamment pour les motifs ci-après décrits.

11 Le Transporteur soutient que le Projet vise essentiellement à assurer la pérennité du réseau
12 (le déclencheur du Projet) et à apporter des modifications aux actifs du réseau de transport,
13 à la demande du Producteur. Le Transporteur ne peut accepter l'interprétation de l'intervenant
14 à l'effet qu'il faille déterminer l'objectif du projet uniquement sur la base des réservations
15 fermes de long terme, de surcroît en se limitant uniquement aux réservations en livraison.
16 Cette interprétation réductrice n'est pas conforme au cadre réglementaire du fait qu'elle ne
17 permet pas au Transporteur de rencontrer les objectifs de « *Maintien des actifs* » ni de remplir
18 ses obligations envers le Distributeur, le tout tel qu'expliqué précédemment. De plus,
19 l'intervenant semble ignorer que le Distributeur détient une réservation ferme à long terme de
20 1 000 MW en réception sur l'interconnexion HQT-MASS. Par conséquent, le maintien d'une
21 capacité des GC à 1 000 MW dans la solution retenue (Solution 1) ne peut être interprété
22 comme étant « *au-delà de ce qui est requis* ».

1 L'intervenant à son mémoire (pages 9 et 10) mentionne :

3- Définition de la solution optimale pour le maintien de la capacité requise de l'interconnexion HQT-MASS. [...]

D'ailleurs dans trois dossiers récents traités par la Régie concernant de nouvelles interconnexions, le Transporteur a retenu l'installation d'un seul convertisseur.²²

Si l'installation d'un seul convertisseur était adéquate pour ces trois nouvelles interconnexions, il n'y a pas de raison pour que la situation soit différente dans le cas actuel. D'autant plus qu'une livraison de 1 370 MW serait possible en cas d'indisponibilité du GC comme cela est indiqué au tableau 1 de la section 2, ce qui n'est pas le cas des trois autres interconnexions prévues où l'indisponibilité du convertisseur provoque l'arrêt complet de livraisons.

2 En réponse, le Transporteur demande à la Régie de rejeter ces propos de l'intervenant
3 notamment pour les motifs ci-après décrits.

4 Le présent dossier ne vise pas les mêmes objectifs que les dossiers récents traités par la
5 Régie concernant de nouvelles interconnexions. Leur simple comparaison en niant leur
6 objectif et leur contenu est inappropriée.

7 Quant à l'affirmation de l'intervenant selon laquelle une livraison de 1 370 MW serait possible
8 en cas d'indisponibilité du GC, le Transporteur réitère les mêmes commentaires qu'il a
9 formulés précédemment concernant son exercice de planification qui doit considérer l'impact
10 de toutes conditions applicables à l'ensemble du réseau afin d'assurer la fiabilité
11 d'alimentation de sa clientèle dans le respect des critères de conception du réseau de
12 transport.

13 Le retrait d'un groupe convertisseur n'offre pas le même niveau de service à la clientèle
14 puisqu'il a pour conséquence une dégradation du réseau de transport, augmentant le risque
15 d'indisponibilité prolongée d'un GC.

16 De plus, un tel scénario ne permet pas au Transporteur de répondre à ses obligations envers
17 le Distributeur pour l'alimentation de la charge locale. Le Transporteur rappelle le rôle
18 important que jouent les GC pour l'interconnexion avec l'État de New York, permettant au
19 Distributeur d'assurer la fiabilité des approvisionnements d'électricité en période de pointe.
20 Comme la probabilité d'indisponibilité prolongée d'un seul GC est plus grande que celle
21 associée à l'indisponibilité simultanée de deux GC, le réseau pourrait se trouver dans une
22 situation où il sera privé d'une importante capacité d'import auprès du réseau de New York,
23 augmentant les risques opérationnels du réseau et impactant la fiabilité des
24 approvisionnements.

1 L'intervenant à son mémoire (page 11) mentionne :

3- Définition de la solution optimale pour le maintien de la capacité requise de l'interconnexion HQT-MASS. [...]

On doit comprendre que le Distributeur ne juge pas raisonnable le fait d'aller mettre dans notre bilan de puissance des capacités à la hauteur de mille cent mégawatts (1100 MW) qui viendraient de New York, et que le Distributeur, la contribution en puissance attendue du marché de New York serait inférieure à 1 100 MW.

2 En réponse, le Transporteur demande à la Régie de rejeter ces propos de l'intervenant
3 notamment pour les motifs ci-après décrits.

4 Le Transporteur rappelle que les investissements en Maintien des actifs visent à assurer le
5 maintien de la capacité de service offerte par le Transporteur à sa clientèle tout en mettant à
6 profit les plus récents progrès techniques et technologiques disponibles et utiles.

7 Le Transporteur applique ses *Tarifs et conditions*, lesquels lui demande de s'efforcer de
8 planifier, construire, exploiter et entretenir son réseau de transport, afin de fournir une
9 capacité de transfert suffisante pour livrer les ressources désignées du Distributeur de
10 manière à desservir d'une façon fiable les clients de la charge locale¹¹.

11 Avec égards pour l'intervenant, le présent dossier n'est pas le forum adéquat pour remettre
12 en question la désignation du chemin MASS-HQT par le Distributeur ou encore pour
13 questionner la légitimité de toute autre réservation ferme de long terme.

14 L'intervenant à son mémoire (pages 11 et 12) mentionne :

3- Définition de la solution optimale pour le maintien de la capacité requise de l'interconnexion HQT-MASS. [...]

Donc, selon l'AQCIE et le CIFQ, l'installation d'un seul GC permet de satisfaire les besoins de de service de transport de 1 450 MW.

De plus, la contribution attendue du marché de New York pour la satisfaction des besoins du Distributeur pourra être assurée en tenant compte par la nouvelle interconnexion. La mise en service de celle-ci est au printemps 2026²⁵ soit avant la mise en service du Projet qui est en novembre 2026.

Il est donc tout à fait approprié d'installer un seul GC d'une capacité inférieure à la capacité des deux GC actuels.

En conséquence, le coût de l'installation d'un deuxième GC pour répondre à la demande du Producteur doit représenter la contribution du Producteur.

L'AQCIE et le CIFQ recommandent à la Régie d'exiger que la contribution du Producteur corresponde au coût additionnel résultant de l'installation d'un deuxième GC.

¹¹ *Tarifs et conditions*, article 36.2.

1 En réponse et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur demande à
2 la Régie de rejeter la recommandation de l'intervenant notamment pour les motifs ci-après
3 décrits.

4 Le Transporteur réitère que l'installation d'un seul GC comme proposé par l'intervenant ne
5 permet pas au Transporteur de maintenir la capacité du service offerte à sa clientèle, tant
6 pour les réservations fermes de long terme que pour l'alimentation de la charge locale, en
7 énergie et en puissance, à partir des ressources désignées du Distributeur.

8 Le Transporteur réitère que la solution 1 demeure la solution la plus optimale du point de vue
9 technico-économique afin d'assurer la pérennité des GC au poste de Châteauguay et de
10 maintenir la capacité du service offerte à sa clientèle. Cette solution retenue par le
11 Transporteur doit être considérée comme la solution de base servant à l'évaluation de la
12 contribution du Producteur dans le cadre de sa demande de rehausser la capacité des GC
13 de 500 à 750 MW.

14 Par ailleurs, le Transporteur souligne que le projet de nouvelle interconnexion avec New York
15 n'est pas encore complété et que la capacité en réception n'a pas été étudiée ni même
16 confirmée par le réseau voisin du NYISO. Le Transporteur ne peut spéculer sur la disponibilité
17 des ressources, sur cette nouvelle interconnexion, pour satisfaire les besoins du Distributeur.

18 L'intervenant à son mémoire (page 14) mentionne :

4- Comparaison des solutions analysées par le Transporteur
4.1- Aspect économique [...]
4.1.1- Investissement de 60 M\$
Selon l'AQCIE et le CIFQ, il n'est pas exact d'affirmer qu'il faut remplacer deux transformateurs de plus dans la solution 2 par rapport à la solution 1. [...]
Pour ces raisons, les investissements en plus de la solution 2 par rapport à la solution 1 devraient être réduits de moitié. Un montant de 30 M\$ devrait donc être ajouté à l'évaluation de la solution 1 dans la comparaison économique.

19 En réponse et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur demande à
20 la Régie de rejeter ces propos de l'intervenant notamment pour les motifs ci-après décrits.

21 Le Transporteur soutient qu'il est exact d'affirmer qu'il est nécessaire de « *remplacer deux*
22 *transformateurs de plus dans la solution 2 par rapport à la solution 1* ». En effet, dans son
23 mémoire¹², l'intervenant fait référence aux transformateurs T11, T13 et T14 et omet d'inclure
24 le transformateur T12, tel qu'il est illustré à la figure 2 de la preuve du Transporteur¹³. Ces

¹² [C-AQCIE-CIFQ-0014](#), page 14.

¹³ [B-0009](#), HQT-2, Document 1.

- 1 quatre transformateurs seront remplacés dans la solution 2 alors que la solution 1 ne requiert
2 que le remplacement de 2 de ceux-ci.
- 3 Le Transporteur réitère que les investissements de 60 M\$ considérés dans la solution 2 pour
4 le remplacement de transformateurs sont justes et permettent de comparer celle-ci à la
5 solution 1 sur une base équivalente afin de satisfaire les critères de conception.
- 6 L'intervenant à son mémoire (pages 14 à 17) mentionne :

4- Comparaison des solutions analysées par le Transporteur

4.1- Aspect économique [...]

4.1.2 - Investissements de 73 M\$ [...]

Les explications du Transporteur ne présentent aucune démonstration chiffrée qui permette de démontrer que la capacité de transformation 735-315 kV de 2 142 MW sera dépassée à l'horizon 2025-2030.

Tout au plus, il mentionne que dans certaines conditions ses analyses « laissent entrevoir » un dépassement de la capacité. De plus, il précise qu'aucun projet visant à répondre à la croissance de charge desservie par les postes Langlois et de Léry n'est actuellement requis.

Selon l'AQCIE et le CIFQ, ces explications ne justifient pas l'inclusion du montant de 73 M\$ dans les coûts de la solution 2 et ce montant doit être exclu de la comparaison économique. [...]

Les données historiques et la preuve actuelle du Transporteur ne permettent pas de conclure qu'il faut « entrevoir » un dépassement de la capacité de transformation 735-315 kV au poste Châteauguay. En conséquence l'inclusion du montant de 73 M\$ dans les coûts de la solution 2 n'est pas justifiée et ce montant doit être retiré de la comparaison économique.

- 7 En réponse et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur demande à
8 la Régie de rejeter ces propos de l'intervenant notamment pour les motifs ci-après décrits.
- 9 L'intervenant ignore les réponses fournies par le Transporteur aux questions 3.1 à 3.3 de sa
10 DDR n^o1¹⁴ tout comme la décision D-2022-122 de la Régie. Dans ses réponses, le
11 Transporteur explique le contexte de l'inclusion du montant de 73 M\$ dans l'élaboration de la
12 solution 2. Il mentionne avoir pris en compte l'ensemble des investissements anticipés de
13 chaque solution aux fins de l'analyse de faisabilité économique, afin de rendre comparables
14 les solutions pour permettre le respect des critères de conception du réseau de transport. De
15 plus, dans sa décision D-2022-122, la Régie considère que le Transporteur a répondu de
16 manière suffisante aux questions 3.1, 3.2 et 3.3 et rejette les contestations de l'intervenant.
17 Le Transporteur s'étonne du fait que celui-ci revienne encore une fois sur la pertinence de
18 l'inclusion du montant de 73 M\$ et suggère des propos à l'encontre de la décision de la Régie.

¹⁴ [B-0027](#), HQT-3, Document 2.1.

1 L'intervenant à son mémoire (pages 17 à 20) mentionne :

4- Comparaison des solutions analysées par le Transporteur
4.1- Aspect économique [...]
4.1.3 - Différentiel des coûts d'entretien et d'exploitation [...]
Ainsi, dans le cas présent, étant donné que les investissements reliés au Projet sont de la catégorie « maintien des actifs », il n'y a pas de modification des frais d'entretien et d'exploitation à prendre en considération dans les revenus requis du Transporteur.
Selon la même logique, les frais d'entretien et d'exploitation ne devraient pas être pris en considération dans la détermination coûts globaux actualisés des solutions analysées (page 18). [...]
Dans le dossier actuel, les frais d'entretien et d'exploitation sont 84,9 M\$ dans le cas de la solution 1 et de 98 M\$ dans le cas de la solution 2, comme on l'a vu au tableau 4 de la section 4.1.
Devant un tel écart entre les frais d'entretien et d'exploitation de différents dossiers, il apparaît que la prise en compte de ce facteur est problématique pour déterminer la solution la plus économique.
L'AQCIE et le CIFQ recommandent à la Régie de demander au Transporteur d'exclure les frais d'entretien et d'exploitation de la comparaison économique, ou à tout le moins d'ajuster ces frais en prenant en considération que la solution 1 ne permet pas d'éviter l'installation de deux transformateurs 765/120 kV.

2 En réponse et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur demande à
3 la Régie de rejeter les propos et la recommandation de l'intervenant notamment pour les
4 motifs ci-après décrits.

5 L'intervenant compare erronément les frais d'entretien et d'exploitation de l'analyse
6 économique à ceux considérés dans les revenus requis du Transporteur utilisés aux fins de
7 l'impact tarifaire des investissements liés à la croissance des besoins ou le maintien et
8 l'amélioration de la qualité du service du réseau de transport. L'impact tarifaire ne vise pas à
9 choisir une solution parmi d'autres dans le cadre d'un dossier d'investissement, mais plutôt à
10 présenter l'impact de la solution retenue sur les revenus requis du Transporteur sur une durée
11 d'analyse.

12 Quant à l'analyse économique, elle vise à déterminer la solution la plus avantageuse parmi
13 plusieurs solutions envisagées qui génèrent des bénéfices et des coûts sur un horizon
14 temporel différent. Les frais d'entretien et d'exploitation intégrés aux fins de la comparaison
15 économique des solutions du présent dossier sont conformes au cadre réglementaire et aux

1 décisions antérieures de la Régie. Cette dernière a notamment mentionné dans sa décision
2 D-2019-087¹⁵ :

3 « [...], la Régie est plutôt d'avis que tous les coûts se rapportant à chacune des solutions envisagées
4 doivent être inclus dans l'analyse économique, sans égard à leur matérialité ou au fait qu'ils avantagent ou
5 non le Projet. Elle invite le Transporteur à présenter ces analyses économiques en conséquence lors de
6 demandes futures »

7 Les frais d'entretien et d'exploitation des solutions du présent dossier tiennent compte
8 d'équipements de convertisseurs et de transformateurs alors que ceux du dossier
9 R-4052-2018 tenaient compte principalement des lignes de transport. De façon générale, les
10 convertisseurs et les transformateurs nécessitent un niveau d'entretien beaucoup plus
11 important que pour des lignes de transport ou de la compensation série.

12 L'intervenant à son mémoire (page 21) mentionne :

4.2 - Aspect technique

Selon le Transporteur, la solution 2 est moins optimale sur le plan technique et reconduit 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.

Cette affirmation du Transporteur n'est pas exacte, puisque dans le cas des deux solutions analysées la capacité totale des GC est de 1 000 MW et un apport de la centrale Beauharnois est requis pour satisfaire la totalité des réservations de 1 450 MW.

Quant au désavantage présumé de nécessiter l'ajout d'équipements, il faudrait préciser en quoi l'ajout d'équipement n'est pas optimal sur le plan technique.

Selon l'AQCIE et le CIFQ, le Transporteur n'a pas démontré la supériorité technique d'une solution et les deux solutions analysées doivent être considérées équivalentes sur le plan technique.

13 En réponse et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur demande à
14 la Régie de rejeter ces propos de l'intervenant notamment pour les motifs ci-après décrits.

15 Comme mentionné par le Transporteur, la solution 2 est moins optimale sur le plan technique
16 du fait de sa dépendance à la disponibilité de plusieurs équipements autres que les GC.
17 Contrairement à ce que prétend l'intervenant, ce constat n'est aucunement lié à la capacité
18 des GC ni à l'apport de la centrale de Beauharnois. En effet, dans le cadre de la solution 2,
19 la disponibilité des GC dépend d'un plus grand nombre d'équipements, soit les

¹⁵ Paragraphes 168 à 170.

1 transformateurs à 735-315 kV et à 120-765 kV et les compensateurs statiques, alors que ce
2 n'est pas le cas pour la solution 1.

3 Quant au désavantage de la solution 2 concernant l'évolution du poste qui nécessite l'ajout
4 d'équipements, la probabilité de défaillance des équipements est augmentée en fonction du
5 nombre d'équipements dans le poste. L'indisponibilité de ces équipements affecte
6 directement la disponibilité des GC. Il y a donc un risque plus élevé que les GC soient
7 indisponibles à cause de défaillances d'équipements, impactant la fiabilité générale de
8 l'installation.

9 De plus, le Transporteur ajoute que la réduction du nombre de transformateurs dans le poste
10 proposée par la solution 1 contribuerait à diminuer le niveau de bruit audible ainsi que les
11 pertes électriques.

12 La solution 1 est également supérieure à la solution 2 puisqu'elle permet de dissocier
13 l'alimentation des GC de l'alimentation de la charge locale, offrant un niveau de fiabilité
14 supérieur à l'ensemble des clients. Par exemple, en raccordant les GC à 735-765 kV la
15 puissance n'a pas à transiter par des transformateurs à 735-315 kV et la disponibilité des GC
16 ne serait pas affectée par des indisponibilités provoquées par des évènements provenant du
17 réseau à 315 kV.

18 Finalement, le raccordement des GC à 735 kV et 765 kV combiné à la technologie de
19 convertisseur de nouvelle génération (VSC) préconisée par la solution 1 offre des avantages
20 techniques importants pour la fiabilité du réseau de transport. Notamment, les convertisseurs
21 de type VSC fournissent un apport supplémentaire en puissance réactive au réseau de
22 transport.

23 L'intervenant à son mémoire (pages 21 à 23) mentionne :

5- La contribution du Producteur [...]

L'AQCIE et le CIFQ ont réévalué la comparaison économique avec les ajustements suivants:

- Réduction des investissements de 73 M\$ en 2026 pour la solution 2;
- Augmentation des investissements de 30 M\$ en 2026 pour la solution 1;
- Élimination des frais d'entretien et d'exploitation. [...]

L'AQCIE et le CIFQ recommandent à la Régie de retenir la solution 2 comme solution de référence pour l'évaluation de la contribution du Producteur. Cette contribution sera évaluée à la mise en service du Projet.

24 En réponse et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur demande à
25 la Régie de rejeter la recommandation de l'intervenant notamment pour les motifs ci-après
26 décrits.

1 Pour toutes les raisons formulées dans ses commentaires ci-dessus relatifs aux propos de la
2 section 4 du mémoire de l'intervenant, le Transporteur réitère que la solution 1 demeure la
3 solution la plus optimale du point de vue technico-économique afin d'assurer la pérennité des
4 GC au poste de Châteauguay. Cette solution retenue par le Transporteur doit être considérée
5 comme la solution de base servant à l'évaluation de la contribution du Producteur dans le
6 cadre de sa demande de rehausser la capacité des GC de 500 à 750 MW,

7 L'intervenant à son mémoire (pages 23 à 25) mentionne :

6- Le coût des rubriques Ingénierie, Gérance et Client par rapport au coût total des équipements de poste. [...]
À priori, en se basant sur les données des dossiers R-3956-2015 et R-4112-2019, les frais d'ingénierie et de Gérance devraient être de l'ordre de 2% et 3% respectivement au lieu de 4,47% et 8,69% dans le cas du dossier actuel. [...]
L'AQCIE-CIFQ recommande donc à la Régie d'exiger que le Transporteur ajuste à la baisse le montant des rubriques Ingénierie et Gérance de son estimation.

8 En réponse et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur demande à
9 la Régie de rejeter la recommandation de l'intervenant notamment pour les motifs ci-après
10 décrits.

11 Le Transporteur répond que l'intervenant omet les explications qui lui ont été fournies,
12 notamment en ce que chaque projet est unique et réalisé dans un contexte de marché
13 différent. De plus, le coût des GC du présent projet, obtenu du fournisseur, est réparti dans
14 diverses rubriques rendant inappropriée la comparaison des coûts par rubrique avec les
15 dossiers R-3956-2015 et R-4112-2019. La recommandation de l'intervenant d'ajuster à la
16 baisse le montant des rubriques Ingénierie et Gérance est non justifiée et totalement
17 arbitraire.

- 1 L'intervenant à son mémoire (pages 25 et 26) mentionne :

7- La rubrique Provision [...]

En réponse à la demande de l'AQCIE et du CIFQ de justifier le pourcentage ce 21,3% de la rubrique Provision, le Transporteur mentionne :

L'engagement de 164 M\$ vise à garantir les prix de la soumission du fournisseur et la date de mise en service des GC dans le contexte des conditions de marchés actuelles mais n'élimine pas les risques associés au développement de ce type de projet. La rubrique « Approvisionnement » inclut également tous les équipements du Projet autres que les GC. Par conséquent, la provision pour le Projet couvre l'ensemble des activités du Projet et est toujours requise.

Cette réponse du Transporteur n'est pas plausible. En effet, le coût des deux GC constitue la très large part de la rubrique Approvisionnement et la valeur des autres équipements du Projet ne peut être significative. Dans un contexte où le prix des deux GC et la date de mise en service sont censés être sécurisés et garantis, l'ampleur du montant de la rubrique Provision soumis par le Transporteur est clairement exagéré et n'est certainement pas justifié par les faibles risques résiduels associés à la réalisation de ce type de projet. [...]

L'AQCIE-CIFQ recommandent donc à la Régie d'exiger que le Transporteur, en l'absence de justifications suffisantes, ajuste à la baisse le montant de la rubrique Provision de son estimation, considérant que le prix des deux GC est sécurisé.

- 2 En réponse et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur demande à
3 la Régie de rejeter la recommandation de l'intervenant notamment pour les motifs ci-après
4 décrits.

- 5 Le Transporteur souligne que la rubrique Provision vise à couvrir les incertitudes imputables
6 aux risques et aux imprécisions associés à tous les éléments définis dans l'étendue des
7 travaux du Projet et non uniquement aux approvisionnements.

- 8 De plus, comme mentionné dans sa preuve¹⁶, le Transporteur a ajusté à la hausse la provision
9 pour tenir compte d'une augmentation possible des taux d'inflation pendant la durée du Projet,
10 et ce, tout en engageant en mars 2022 un montant auprès d'un fournisseur afin de sécuriser
11 le prix des GC et leur date de mise en service. Il ajoute que les provisions ne sont facturées
12 au Projet que dans la mesure où des risques se matérialisent et engendrent des coûts réels
13 lors de la réalisation du Projet. Ainsi, les montants prévus mais non utilisés ne seront pas
14 imputés au Projet.

- 15 Avec égards, en raison de ce qui précède, les propositions de l'intervenant devraient être
16 écartées par la Régie.

¹⁶ [B-0009](#), HQT-2, Document 1, page 21.

4.3 NEMC

1 Le Transporteur lie contestation avec les recommandations présentées par l'intervenant et
2 réplique spécifiquement à certains aspects, comme ci-après.

3 L'intervenant à son mémoire du 11 novembre 2022 (page 2) mentionne (extraits encadrés).

Le présent mémoire a pour objectif de présenter la position de NEMC basée sur un niveau d'information incomplet vu le refus du Transporteur à répondre de manière satisfaisante à plusieurs demandes de renseignements de NEMC ainsi qu'à l'AQCIE-CIFQ et à l'AHQ-ARQ.

4 En réponse et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur demande à
5 la Régie de rejeter ces propos de l'intervenant notamment pour les motifs ci-après décrits.

6 Le Transporteur mentionne que sa preuve et ses réponses aux demandes de renseignements
7 sont complètes et conformes au cadre réglementaire. Il a répondu à plus de 140 questions
8 des intervenants. D'ailleurs, la Régie dans sa décision D-2022-122 considère que le
9 Transporteur a répondu de manière suffisante aux nombreuses questions dont les réponses
10 ont été contestées par les intervenants. Elle considère également que les compléments de
11 réponses fournis par le Transporteur sont suffisants.

12 L'intervenant à son mémoire (page 7) mentionne :

5.2 Description synthétique des catégories d'investissement et de leurs objectifs et application au présent cas [...]

D'ailleurs, la Régie a encadré le traitement de l'attribution des coûts pour les projets incluant cette catégorie de coûts dans sa décision D-2006-76. Plus précisément, la Régie devait répondre à une demande du Transporteur afin d'obtenir l'autorisation pour déterminer les méthodes comptables et financières applicables aux demandes de déplacement d'actifs du réseau de transport par des tiers. Dans cette décision, la Régie offre le contexte du dossier⁵ :
« Le Transporteur reçoit des demandes de tiers visant à déplacer ou apporter des modifications aux actifs de son réseau de transport. Ces demandes proviennent d'organismes publics et privés ainsi que d'autres divisions d'Hydro-Québec. »

13 En réponse et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur demande à
14 la Régie de rejeter ces propos de l'intervenant notamment pour les motifs ci-après décrits.

15 Le Transporteur tient à souligner que le dossier R-3594-2005 sous-jacent à la décision
16 D-2006-76 fait référence à des demandes de tiers pour des travaux à effectuer sur des actifs

1 existants (remplacements ou modifications), qui ne génèrent pas de revenus additionnels, qui
2 sont réalisés avant la fin de la durée de vie des actifs et ne sont pas planifiés par ailleurs¹⁷.

3 Dans le présent dossier, la demande du Producteur s'inscrit dans le cadre d'un projet en
4 Maintien des actifs afin d'assurer la pérennité des GC, soit le déclencheur du Projet. La
5 demande du Producteur est subordonnée au déclencheur, soit les travaux de pérennité. Par
6 conséquent, la demande du Producteur n'a pas pour effet que des travaux soient réalisés
7 « avant terme ».

8 La décision D-2006-76 ne trouve donc pas son application en l'instance. Le Transporteur
9 rappelle que le coût de l'accroissement de la capacité des GC sera entièrement assumé par
10 le Producteur.

11 L'intervenant à son mémoire (page 7) mentionne :

5.2 Description synthétique des catégories d'investissement et de leurs objectifs
et application au présent cas [...]

Contrairement au dossier R-3917-2014, le Transporteur n'a pas déposé d'entente
encadrant l'établissement de la contribution du tiers, en l'occurrence le Producteur.
En fait, le Transporteur réfère uniquement à la pièce B-0009 pour répondre à
l'exigence du Règlement relative à la fourniture d'engagements contractuels et des
contributions financières.

12 En réponse et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur demande à
13 la Régie de rejeter ces propos de l'intervenant notamment pour les motifs ci-après décrits.

14 Le Transporteur réitère que le Projet ne vise pas à répondre à un nouveau service de
15 transport. Le rehaussement de la capacité des GC n'entraîne pas une augmentation du
16 service de transport que détient le Producteur sur l'interconnexion HQT-MASS. Comme
17 mentionné dans sa preuve¹⁸, le Producteur assumera à la mise en service du Projet les coûts
18 réels relatifs à sa demande, majorés de 19 % pour tenir compte des coûts d'exploitation et
19 d'entretien. Le calcul de sa contribution est illustré dans la réponse à la question 3.7 de la
20 DDR n°1 de l'AHQ-ARQ¹⁹.

¹⁷ R-3594-2005, [B-4, HQT-2, Document 7](#), page 3.

¹⁸ [B-0009](#), HQT-2, Document 1, page 10.

¹⁹ [B-0025](#), HQT-3, Document 2, pages 11 et 12.

1 L'intervenant à son mémoire (page 7) mentionne :

5.2 Description synthétique des catégories d'investissement et de leurs objectifs et application au présent cas [...]

D'ailleurs, NEMC note que le point générique HQT représente la totalité du système d'Hydro-Québec incluant la centrale de Beauharnois. Conséquemment, NEMC comprends de la proposition du Transporteur qu'il sera possible d'injecter directement de la centrale de Beauharnois de l'énergie vers New York sans transiter par les nouveaux convertisseurs. Nous comprenons que cette capacité de transit additionnelle devrait être disponible à l'ensemble des clients requérant un service de transport sur l'interconnexion HQT-MASS.

2 En réponse et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur demande à
3 la Régie de rejeter ces propos de l'intervenant notamment pour les motifs ci-après décrits.

4 Le Transporteur répond que l'interprétation de l'intervenant est à la fois erronée et dépasse
5 le cadre du présent dossier. Les clients du service de transport qui programment des
6 transactions de passage ont aujourd'hui accès à la capacité des groupes convertisseurs, soit
7 1 000 MW, pour effectuer des réservations de service de transport à l'interconnexion MASS.
8 À la mise en service du Projet, la capacité des groupes convertisseurs sera rehaussée à
9 1 500 MW. Les clients du service de transport auront accès de façon ouverte et non
10 discriminatoire à la capacité rehaussée des groupes convertisseurs pour effectuer des
11 réservations de service de transport à l'interconnexion MASS, conformément aux *Tarifs et*
12 *conditions*.

13 La capacité excédentaire aux GC ne peut être réservée sans accord préalable avec le
14 Producteur puisque des groupes de production de la centrale de Beauharnois doivent alors
15 être interconnectés au réseau du NYISO. Cette particularité est connue de longue date des
16 clients et est affichée sur le site OASIS du Transporteur.

17 L'intervenant à son mémoire (pages 10 et 11) mentionne :

5.2 Description synthétique des catégories d'investissement et de leurs objectifs et application au présent cas [...]

[...] Conséquemment, en ajoutant une capacité de transit de 500 MW à l'interconnexion HQT-MASS et en permettant de transiter la production de la centrale de Beauharnois, présentement ilôtée sur le réseau de New York en mode planification, vers le réseau d'Hydro-Québec pour répondre aux besoins grandissants de la charge locale, le Transporteur ajoute une capacité de transport ferme durant la pointe du réseau générant ainsi des revenus additionnels.

Commentaire 1 : NEMC considère que la demande Producteur correspond à un investissement dans la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle ».

1 En réponse et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur demande à
2 la Régie de rejeter ces propos de l'intervenant notamment pour les motifs ci-après décrits.

3 Concernant l'ajout d'une capacité de 500 MW dans les GC de Châteauguay, il est faux
4 d'affirmer que la production de la centrale de Beauharnois, normalement îlotée sur le réseau
5 de New York, permettra d'alimenter de nouvelles charges locales. En effet, il s'agit d'un simple
6 déplacement de transit dans les sous-réseaux à 315 kV et à 120 kV alimentés par le poste
7 de Châteauguay. L'équivalent de la puissance de Beauharnois qui était îlotée sur New York
8 sera dorénavant acheminée aux nouveaux GC. Il n'y a donc pas de nouveaux transits au net
9 pour alimenter une croissance de la charge locale.

10 Le Transporteur rappelle que le Projet ne vise pas à répondre à un nouveau service de
11 transport de point à point ni à un accroissement de la capacité de service pour répondre à de
12 nouveaux besoins du Distributeur pour la croissance de la charge locale. Par conséquent, la
13 catégorie « Croissance des besoins de la clientèle » n'est pas applicable au présent dossier.
14 Dans le contexte du Projet, la demande du Producteur doit être considérée comme une
15 demande de tiers qui s'inscrit dans la catégorie « Respect des exigences ».

16 L'intervenant à son mémoire (page 13) mentionne :

6. APPLICATION AU PRÉSENT DOSSIER DE LA MÉTHODE D'ATTRIBUTION
DES COÛTS DES PROJETS D'INVESTISSEMENT DU TRANSPORTEUR AUX
DIFFÉRENTES CATÉGORIES D'INVESTISSEMENT [...]

Conséquemment, NEMC conclut que les investissements associés à la reconfiguration du poste de Châteauguay répondent à plus d'une catégorie d'investissement à la fois. Ainsi, contrairement à ce qui est avancé par le Transporteur, la méthode d'attribution des coûts entre les catégories d'investissement du Projet devrait suivre la méthode séquentielle décrite au paragraphe 3 de l'article 12B des T&C, et non une méthode d'allocation directe des coûts.

Commentaire 2 : NEMC considère que les investissements liés à la reconfiguration du poste de Châteauguay contribuent à satisfaire simultanément plusieurs objectifs, soit le « Maintien des actifs » et la demande du Producteur.

17 En réponse et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur demande à
18 la Régie de rejeter ces propos de l'intervenant notamment pour les motifs ci-après décrits.

19 Le Transporteur rappelle que la solution 1 représente la solution la plus optimale du point de
20 vue technico-économique afin d'assurer la pérennité des GC, et ce, en l'absence de la
21 demande du Producteur.

22 De plus, du fait que le Transporteur a obtenu du fournisseur les coûts des GC pour les
23 variantes 2 x 500 MW et 2 x 750 MW, il est en mesure de valoriser de façon objective le coût
24 à associer à chacun des objectifs visés par le Projet. Par conséquent, les coûts découlant de

1 la demande du Producteur sont bien identifiables, permettant de les attribuer directement²⁰ à
2 la catégorie « Respect des exigences ».

3 Par ailleurs, tel que le Transporteur l'a expliqué dans le présent dossier, la demande du
4 Producteur consiste en une demande de modification des actifs d'un projet de pérennité. C'est
5 également de cette façon que le projet a été présenté dans le cadre du processus prévu à
6 l'appendice K des *Tarifs et conditions*. La demande du Producteur a donc pour point de départ
7 la réalisation du projet de pérennité, qui est le déclencheur du Projet. Autrement dit, sans le
8 projet de pérennité, il n'y aurait pas eu de demande du Producteur.

9 Pour toutes ces raisons, il n'est pas approprié d'appliquer la méthode séquentielle.

10 L'intervenant à son mémoire (page 13) mentionne :

7. SOLUTIONS ENVISAGÉES ET ANALYSE ÉCONOMIQUE [...]

Tout d'abord, NEMC comprend de la preuve du Transporteur qu'il n'a pas évalué d'autres solutions (d'autres alternatives) que celle proposée pour répondre aux deux besoins du présent dossier¹⁷. Pourtant, il existe des alternatives au Projet proposé comme par exemple l'utilisation d'un seul convertisseur de 1 000 ou 1 500 MW. NEMC est d'avis que le Transporteur aurait dû, comme il a coutume de le faire, proposer plus d'une solution dans sa preuve.

11 En réponse et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur demande à
12 la Régie de rejeter ces propos de l'intervenant notamment pour les motifs ci-après décrits.

13 Les alternatives de 1 000 ou 1 500 MW énumérées par l'intervenant ne peuvent être retenues
14 par le Transporteur comme des solutions valables puisqu'elles ne permettent pas de
15 maintenir la qualité de prestation du service de transport aux clients, incluant à NEMC. À titre
16 d'exemples, elles ne permettent pas de maintenir la capacité de service en livraison et en
17 réception lors de l'indisponibilité de l'un des GC (pour entretien planifié ou à la suite d'un
18 événement). Le Transporteur rappelle que les GC sont vieillissants et atteindront la fin de leur
19 durée de vie utile dès 2024 et doivent être remplacés.

²⁰ [D-2022-139](#), par. 71 à 73.

- 1 L'intervenant à son mémoire (pages 15 et 16) mentionne :

7. SOLUTIONS ENVISAGÉES ET ANALYSE ÉCONOMIQUE [...]

Compte tenu des éléments mentionnés ci-dessous, NEMC est d'avis que la solution 2 avec un seul convertisseur est la plus économique pour répondre aux besoins de maintien des actifs tout en respectant les engagements de service de transport sur l'interconnexion HQT-MASS.

Commentaire 3 : NEMC considère que le Projet d'investissement pour respecter le « Maintien des actifs » de transport permettant d'offrir le service de transport ne requiert qu'un seul GC de 500 MW compte tenu de la capacité d'injection de la centrale de Beauharnois sur le réseau de New York.

Recommandation 1 : Nous invitons la Régie à demander au Transporteur d'évaluer et de calculer avec précision le coût de la solution 2 avec un seul convertisseur afin d'établir la contribution du Producteur.

Subsidiatement, si la Régie juge toutefois qu'il est nécessaire d'avoir un deuxième convertisseur, nous invitons la Régie à demander au Transporteur d'évaluer avec précision le coût de la solution 2 avec deux convertisseurs et ce, afin d'établir la contribution du Producteur puisque NEMC considère que la solution 2 est plus économique que la solution 1, même avec deux convertisseurs

- 2 En réponse et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur demande à
3 la Régie de rejeter la recommandation de l'intervenant notamment pour les motifs ci-après
4 décrits.

- 5 Le Transporteur réitère les mêmes commentaires qu'il a formulés à l'AQCIE-CIFQ selon
6 lesquels l'installation d'un seul GC de 500 MW ne permet pas au Transporteur de maintenir
7 la capacité du service offerte à sa clientèle, tant pour les réservations fermes de long terme
8 que pour l'alimentation de la charge locale, en énergie et en puissance, à partir des
9 ressources désignées du Distributeur.

- 10 Afin d'assurer la pérennité des GC au poste de Châteauguay, la solution 1 demeure la solution
11 la plus optimale du point de vue technico-économique comme amplement démontré en
12 preuve. Cette solution retenue par le Transporteur doit être considérée comme la solution de
13 base servant à l'évaluation de la contribution du Producteur dans le cadre de sa demande de
14 rehausser la capacité des GC de 500 à 750 MW.

- 15 Le Transporteur a fourni les coûts associés à la solution 2 conformément au Règlement, et
16 ce, aux fins de l'analyse économique comme il l'a fait dans ses dossiers antérieurs.

1 L'intervenant à son mémoire (page 17) mentionne :

8. CALCUL DE LA CONTRIBUTION DU PRODUCTEUR [...]

Recommandation 2 : la contribution du Producteur devrait être calculée en fonction d'une solution avec un seul convertisseur de 500 MW puisque la centrale de Beauharnois peut offrir la totalité du service de transport ferme de 1200 MW du Producteur.

Recommandation 3 : le cas échéant, si la Régie considère que la demande du Producteur correspond à un investissement dans la catégorie « Respect des exigences », nous invitons la Régie à demander au Transporteur d'évaluer et de calculer avec précision le coût de la solution générique rencontrant la demande du Producteur sans considérer les besoins de maintien des actifs et d'appliquer la méthode d'attribution séquentielle pour calculer la contribution du Producteur.

2 En réponse et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur demande à
3 la Régie de rejeter les recommandations de l'intervenant notamment pour les motifs ci-après
4 décrits.

5 Pour la Recommandation 2, le Transporteur réitère que le Projet vise avant tout à assurer la
6 pérennité des GC vieillissants au poste de Châteauguay. Contrairement à ce que prétend
7 l'intervenant, la capacité des GC à remplacer est complètement étrangère à la capacité de la
8 centrale de Beauharnois. La Recommandation 2 de l'intervenant ne permet pas au
9 Transporteur d'assurer la pérennité de ses actifs et de maintenir ses obligations envers sa
10 clientèle.

11 Pour ce qui est de la Recommandation 3, le Transporteur répond que la méthode séquentielle
12 n'est pas applicable puisque, comme mentionné précédemment, la demande du Producteur
13 a pour point de départ la réalisation du projet de pérennité et le Transporteur est en mesure
14 de valoriser de façon objective le coût à associer à chacun des objectifs visés par le Projet.

- 1 L'intervenant à son mémoire (pages 17 et 18) mentionne :

9. AUTRES CONSIDÉRATIONS [...]

NEMC est préoccupée par l'impact de la proposition du Transporteur où le Producteur paiera pour la capacité additionnelle de 500 MW des nouveaux GC. NEMC craint que l'octroi du 300 MW, qui excède les capacités des nouveaux GC résiduels, nécessitera un accord avec le Producteur pour l'utilisation de sa centrale Beauharnois puisque la totalité de sa réservation ferme de 1 200 MW passera désormais par les nouveaux GC. [...]

les investissements dans le présent dossier auraient pour impact de réduire le coût des investissements prévus sur l'interconnexion HQT-DEN. NEMC est préoccupée par l'impact de cette situation sur le respect du principe de la causalité des coûts.

- 2 En réponse et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur demande à
3 la Régie de rejeter ces propos de l'intervenant notamment pour les motifs ci-après décrits.
- 4 Le Transporteur répond que la préoccupation de NEMC à l'égard de la capacité disponible à
5 l'interconnexion est infondée et de surcroît ne concerne pas la présente demande
6 d'autorisation. Les clients de service de transport qui programment des transactions de
7 passage ont l'opportunité de bénéficier de la capacité actuelle des GC à l'interconnexion, soit
8 1 000 MW, laquelle passera à 1 500 MW lorsque le Projet sera complété. L'utilisation de la
9 centrale de Beauharnois au-delà de la capacité des GC doit faire l'objet d'accord préalable
10 avec le Producteur.
- 11 Quant à la référence de l'intervenant aux investissements prévus sur l'interconnexion
12 HQT-DEN, le Transporteur répond que celle-ci est non fondée, sans objet et dépasse le cadre
13 du dossier. Le Projet n'est aucunement lié à l'interconnexion HQT-DEN. Les objectifs du
14 Projet faisant l'objet de la présente demande sont clairs : assurer la pérennité des GC au
15 poste de Châteauguay tout en répondant à une demande du Producteur de rehausser la
16 capacité de ces GC. En aucun cas le Transporteur n'a justifié le Projet en référence à d'autres
17 interconnexions.
- 18 Avec égards, en raison de ce qui précède, les propositions de l'intervenant devraient être
19 écartées par la Régie.

5 Conclusion

- 1 La demande déposée par le Transporteur est conforme à l'article 73 de la Loi, au Règlement
- 2 ainsi qu'au cadre réglementaire. Le Transporteur a produit auprès de la Régie toute
- 3 l'information requise, pertinente et probante.
- 4 Le Transporteur a démontré que le Projet est conçu et que les installations seront construites
- 5 selon les pratiques usuelles adoptées par Hydro-Québec. Il réitère que la solution mise de
- 6 l'avant est optimale pour fournir le service de transport attendu de la clientèle.
- 7 Le Transporteur, avec égards, demande à la Régie de rejeter les arguments et
- 8 recommandations des intervenants
- 9 En raison de ce qui précède et du caractère probant du dossier du Transporteur, celui-ci prie
- 10 la Régie d'accueillir sa demande selon ses conclusions.