

Réplique du Transporteur

Table des matières

| | | |
|---|----------------------------|----|
| 1 | Commentaires généraux..... | 5 |
| 2 | AHQ-ARQ..... | 5 |
| 3 | AQCIE-CIFQ..... | 6 |
| 4 | NEMC | 15 |
| 5 | Conclusion | 23 |

1 Commentaires généraux

- 1 Le Transporteur offre la présente réplique aux divers arguments et éléments soumis par les
2 intervenants dans leurs argumentations déposées le 11 décembre 2022.
- 3 Le Transporteur réitère que sa preuve documentaire en appui à sa demande est complète,
4 probante et contient toutes les informations réglementaires requises selon la *Loi sur la Régie*
5 *de l'énergie* (la « Loi »).
- 6 Le Transporteur lie contestation avec les recommandations et argumentations présentées par
7 les intervenants et réplique spécifiquement à certains aspects ci-après.

2 AHQ-ARQ

- 8 L'intervenant à son argumentation mentionne (extraits encadrés).

Détermination de la contribution réelle du Producteur

« 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. »[...]

En contraste avec la proposition du Transporteur, l'AHQ-ARQ recommande une méthode de calcul des véritables coûts à imputer au Producteur basée le plus possible sur des valeurs réelles, sans aucun recours à des estimés lorsque la chose sera possible. Il s'agit en effet de compiler séparément au fur et à mesure les coûts réels qui auront été encourus pour la portion attribuable à la demande du Producteur, à tout le moins pour les rubriques de coûts où ces données existeront, et ensuite lui facturer la somme de ces coûts réels, le tout majoré de 19 % pour tenir compte des coûts d'exploitation et d'entretien.

Pour les motifs formulés par l'AHQ-ARQ, celle-ci demande à la Régie de ne pas retenir la partie de la plaidoirie du Transporteur citée ci-dessus.

- 9 En réplique et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur demande à
10 la Régie de rejeter ces propos de l'intervenant notamment pour les motifs ci-après décrits.
- 11 L'intervenant propose le recours à des valeurs réelles pour le calcul des coûts à imputer au
12 Producteur, lorsque la chose sera possible. Or, puisque le Transporteur ne mettra pas en
13 œuvre deux projets, il doit nécessairement faire appel à une estimation pour évaluer les coûts
14 du Projet sans la demande du Producteur. Le Transporteur doit évaluer de manière juste et
15 raisonnable la part estimée du Producteur dans les coûts réels du Projet. Il rappelle que les
16 coûts de la variante 2 x 500 MW et ceux de la variante 2 x 750 MW ont été obtenus du

1 fournisseur des GC retenu à la suite d'un appel de proposition, ce qui permet une
2 comparaison juste et cohérente avec les objectifs du Projet, sans introduire de biais par
3 ailleurs.

4 Le Transporteur réitère que le Producteur assumera à la mise en service du Projet les coûts
5 réels relatifs à sa demande, majorés de 19 % pour tenir compte des coûts d'entretien et
6 d'exploitation.

7 Avec égards, en raison de ce qui précède, les propos de l'intervenant devraient être écartés
8 par la Régie.

3 AQCIE-CIFQ

9 L'intervenant à son argumentation mentionne (extraits encadrés).

7. Or le Transporteur n'a pas fait la preuve que ses besoins de pérennité (fiabilité et qualité de prestation du service de transport) nécessitent le maintien de deux GC au poste de Châteauguay, autant pour ses besoins de livraison que de réception;

8. En effet, ce qui doit être démontré ici par le Transporteur, ce n'est pas qu'une solution est requise afin d'assurer la pérennité d'équipements spécifiques mais bien pour assurer la pérennité de son service de transport en fonction de ses engagements contractuels et des possibilités offertes par son réseau;

11. Il n'est donc pas nécessaire de maintenir la capacité actuelle des deux GC au poste de Châteauguay puisque la capacité actuelle de l'interconnexion est de 1800 MW alors que les obligations du Transporteur sur cette interconnexion sont de 1450 MW (excédent de 350 MW);

13. Le commentaire fait par le Transporteur dans son argumentation, à l'effet que la TTC maximale en condition dégradée de l'interconnexion MASS-HQT, que l'on retrouve sur le site OASIS du Transporteur, ne tient pas compte des «contraintes hydrauliques de la centrale de Beauharnois» n'a pas d'impact significatif sur ce que cherche à établir les intervenants en référant à ces données, c'est-à-dire l'impact bien relatif qu'aurait l'indisponibilité des GC au poste de Châteauguay ;

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

12 Le Transporteur s'étonne que l'intervenant ne reconnaisse pas, malgré ses nombreuses
13 participations aux dossiers¹ du Transporteur, que les interventions en pérennité sont requises
14 lorsque les équipements ont dépassé leur durée de vie utile et sont évalués à risque. Ces

¹ Notamment les dossiers R-4140-2020, R-4097-2019 et R-3982-2016.

1 interventions découlent de l'application de la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs
2 du Transporteur et pour laquelle la Régie s'est déclarée satisfaite².

3 De plus, en vertu du cadre réglementaire, la preuve du Transporteur démontre clairement que
4 les investissements en Maintien des actifs visent à assurer le maintien de la capacité de
5 service offert par le Transporteur à sa clientèle tout en mettant à profit les plus récents progrès
6 techniques et technologiques disponibles et utiles. Dans son exercice de planification, le
7 Transporteur se doit de considérer l'impact de toutes conditions applicables à l'ensemble du
8 réseau afin d'assurer la fiabilité d'alimentation de sa clientèle dans le respect des critères de
9 conception du réseau de transport. La disponibilité des deux groupes convertisseurs du poste
10 de Châteauguay est essentielle pour y parvenir.

11 Tel qu'expliqué dans son argumentation, une capacité en réception de 1 000 MW liée au
12 chemin MASS-HQT fait l'objet d'une réservation ferme de long terme par le Distributeur. Cette
13 dernière doit être respectée par le Transporteur dans sa planification et ses projets,
14 conformément à l'article 36.2 des *Tarifs et conditions*. Par conséquent, le maintien de la
15 capacité des deux groupes convertisseurs est adéquat.

16 Quant à la référence de l'intervenant au tableau 1 « TTC maximale en condition dégradée »,
17 le Transporteur a expliqué en argumentaire que ce tableau ne peut être utilisé à des fins de
18 planification puisqu'il s'agit de situations dégradées affectant uniquement l'interconnexion. Le
19 Transporteur est surpris de l'insistance de l'intervenant à faire référence à un document qui
20 représente des valeurs en exploitation, ces informations n'étant pas pertinentes dans le cadre
21 de la preuve.

² [D-2021-092](#), p. 43 et [D-2017-019](#), p. 51.

- 1 L'intervenant à son argumentation mentionne (extraits encadrés).

21. Considérant les possibilités offertes par la production de la centrale de Beauharnois dans la livraison de point à point vers les États-Unis via l'interconnexion MASS-HQT, ainsi que la flexibilité d'importation qu'offrira au Distributeur la nouvelle interconnexion avec le marché de New York dans son approvisionnement sur les marchés de court terme pour la charge locale, l'installation d'un seul GC répond aux besoins de pérennité du Transporteur. La contribution du Producteur découlant de sa demande doit donc être évaluée en comparant le coût d'une solution retenue prévoyant un seul GC et le coût d'installation de deux GC d'une capacité chacun de 750 MW tel que demandé par celui-ci;

24. Un GC d'une capacité de 650 MW pour remplacer les deux GC en place serait donc amplement suffisant afin d'assurer la pérennité (fiabilité et qualité de prestation du service) du réseau de transport¹⁸;

25. Subsidiairement, si la Régie juge essentiel de maintenir une capacité d'importation pour le Distributeur de 1000 MW via l'interconnexion MASS-HQT, l'installation d'un seul GC de cette capacité serait alors suffisante afin d'assurer la pérennité du réseau de transport;

Recommandation #1

L'AQCIE et le CIFQ recommandent à la Régie d'exiger que la contribution du Producteur corresponde au coût additionnel résultant de l'installation de deux GC d'une capacité chacun de 750 MW par rapport à l'installation d'un seul GC d'une capacité suffisante (650 MW ou subsidiairement 1000 MW) pour répondre aux besoins de pérennité du Transporteur.

- 2 En réplique 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 rappelle que l'interconnexion avec l'État de New York représente une
6 installation stratégique essentielle à l'alimentation de la charge québécoise. Il s'agit d'un actif
7 visé par la liste des ressources désignées, qui fait l'objet d'une réservation ferme de long
8 terme de 1 000 MW en réception. Le retrait d'un GC (même avec un GC résiduel à 1 000 MW,
9 comme le propose l'intervenant) représenterait une dégradation du réseau de transport
10 québécois car il ne permettrait pas au Transporteur de maintenir la qualité de prestation du
11 service de transport aux clients en livraison et en réception, par exemple lors d'une
12 indisponibilité prolongée d'un GC. Une réduction de la capacité des GC ne permettrait pas
13 non plus au Transporteur de répondre à ses obligations envers le Distributeur pour
14 l'alimentation de la charge locale, en particulier en période de pointe. Comme expliqué dans
15 son argumentation, le retrait d'un GC entraînerait des risques opérationnels importants au
16 réseau de transport affectant sa fiabilité³.

³ [B-0032](#), HQT-4, document 1, p. 13.

- 1 Quant à la référence de l'intervenant au projet de nouvelle interconnexion avec New York, le
2 Transporteur rappelle que ce Projet n'est pas encore complété et que la capacité en réception
3 n'a pas été confirmée. Les modalités précises de programmation des transactions sur cette
4 nouvelle interconnexion ne sont pas encore connues. Elles devront faire l'objet de discussions
5 et d'évaluations, tant par le Transporteur que par le réseau voisin du NYISO, d'ici la mise en
6 service.
- 7 L'intervenant à son argumentation mentionne (extraits encadrés).

32. Dans son argumentation, afin de répondre à cet élément, le Transporteur indique qu'il faut prendre en compte aussi le transformateur T12, illustré en configuration 735/120 kV à la figure 2 de B-0009, qui serait remplacé dans le cadre de la solution 2;

33. Or, la prise en compte de ce transformateur T12, comme 4^e transformateur qui devrait être remplacé dans le cadre de la solution 2, ne change rien au fait la configuration de la solution 1, telle qu'illustrée à la page 4 du document de la présentation du Transporteur faite le 4 octobre 2019 dans le cadre du processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport ayant mené à la présente demande, démontre clairement que la solution retenue implique le remplacement de trois transformateurs (Voir la solution «735/765 kV + Beauharnois – Capacité HVDC : 2 x 500 MW» portant le numéro 2 dans cette présentation). Notons d'ailleurs que les documents soumis au soutien de la demande du Transporteur dans le présent dossier ne contiennent pas de figure illustrant différemment la configuration de la solution retenue ;

34. Ainsi, l'affirmation contenue dans l'argumentation du Transporteur à l'effet que la solution 1 ne requière le remplacement, parmi les transformateurs T11, T12, T13 et T14 (765-735/120 kV), que de deux transformateurs est en totale contradiction avec les configurations illustrées dans ce document de présentation du 4 octobre 2019 ayant mené à la présente demande;

Recommandation #2

Pour ces raisons, les investissements de 60 M\$ de plus, que le Transporteur associe à la présence de deux transformateurs (765-735/120 kV) de plus dans 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.

- 8 En réplique 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 rappelle que la présentation du 4 octobre 2019 présente des informations de
12 nature préliminaire fournies par le Transporteur dans le cadre du processus d'information et
13 d'échanges sur la planification du réseau de transport. Elles ne peuvent primer sur les
14 informations fournies dans la preuve du Transporteur qui reflètent l'information la plus
15 contemporaine à l'égard du nombre de transformateurs à remplacer dans les deux solutions.
16 Le Transporteur a démontré clairement et de façon probante que la solution 1 de l'analyse

- 1 économique ne requière que le remplacement de deux transformateurs dans la section
- 2 765-735/120 kV du poste.
- 3 L'intervenant à son argumentation mentionne (extraits encadrés).

Recommandation #3

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.

- 4 En réplique 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 mentionne que les données historiques ne permettent pas de déterminer les
- 8 investissements anticipés de chacune des solutions envisagées aux fins de leur comparaison
- 9 économique. Le Transporteur réitère que sa preuve contient toutes les informations
- 10 pertinentes des solutions envisagées conformément au cadre réglementaire.

- 1 L'intervenant à son argumentation mentionne (extraits encadrés).

47. Ainsi, par analogie, dans le cadre d'une demande d'autorisation selon l'article 73 de la Loi sur la Régie de l'énergie, étant donné que les investissements reliés au Projet sont de la catégorie « maintien des actifs », les coûts d'exploitation et d'entretien ne devraient pas être pris en considération dans la détermination des coûts globaux actualisés lorsqu'on effectue la comparaison économique des solutions envisagées ;

48. Par ailleurs, contrairement à ce qu'affirme le Transporteur dans son argumentation, il n'y a pas de logique à traiter différemment l'impact des coûts d'entretien et d'exploitation dans le cadre de la détermination des revenus requis par rapport à un cadre d'analyse économique visant à évaluer le coût d'une solution. Le fait que, dans le cas des revenus requis, on évalue un coût annuel d'entretien et d'exploitation associé à une immobilisation, alors que dans une analyse économique, on ramène ces coûts annuels à l'intérieur d'un coût global actualisé, ne change rien au fait que l'effet de ce type de coûts est considéré neutre lorsqu'il s'agit d'un investissement se rapportant à la catégorie « maintien des actifs » ;

Recommandation #4

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 mais bien d'un seul.

- 2 En réplique 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 que les frais d'entretien et d'exploitation applicables à l'impact
6 tarifaire, et ceux pouvant être intégrés dans le cadre d'une analyse économique visant le choix
7 d'une solution dans un projet d'investissement, sont deux concepts distincts et que l'objectif
8 de chacun d'eux est différent. L'analyse économique ne vise aucunement à refléter l'impact
9 des coûts sur les tarifs selon les catégories d'investissement. Ainsi, les frais d'entretien et
10 d'exploitation pris en considération dans le cadre d'un dossier d'investissement ne varient pas
11 selon les catégories d'investissement. Ils sont présentés conformément au cadre
12 réglementaire et à la décision D-2019-087⁴.

⁴ Paragraphes [168 à 170](#).

- 1 L'intervenant à son argumentation mentionne (extraits encadrés).

54. De plus, quant à la supposée dépendance de l'interconnexion MASS-HQT à la disponibilité d'un plus grand nombre de transformateurs et de compensateurs statiques alléguée par le Transporteur dans son argumentation, cela n'a pas d'impact sur la disponibilité des GC puisque la conception de la solution 2 respecte les critères de fiabilité par l'ajout d'un transformateur de relève;

Recommandation #5

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 et sur le plan de la fiabilité du service.

- 2 En réplique 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 mentionne que la dépendance de l'interconnexion MASS-HQT à la
6 disponibilité d'un plus grand nombre d'équipements dans la solution 2 est totalement
7 étrangère au respect ou non des critères de fiabilité. Toutes les solutions envisagées
8 présentées au dossier permettent le respect des critères de conception et de la fiabilité
9 d'alimentation du réseau. Le Transporteur réitère que la solution 1 retenue est techniquement
10 plus avantageuse du fait notamment de sa dépendance à un moins grand nombre
11 d'équipements comparativement à la solution 2, comme expliquée dans son argumentation⁵.

12 Le Transporteur souligne également que l'affirmation de l'intervenant concernant l'ajout d'un
13 transformateur de relève n'est pas exacte. L'ajout d'un transformateur de relève n'a rien à voir
14 avec le respect des critères de fiabilité. Comme mentionné, toutes les solutions envisagées
15 présentées au dossier permettent le respect des critères de conception et de la fiabilité
16 d'alimentation du réseau. De plus, tel qu'expliqué dans l'argumentation du Transporteur,
17 l'indisponibilité des transformateurs à 735-315 kV ou à 120-765 kV ou d'un compensateur
18 statique, de la solution 2, a un impact direct sur la capacité de transit des GC de type LCC.

⁵ [B-0032](#), HQT-4, Document 1, p. 18.

1 L'intervenant à son argumentation mentionne (extraits encadrés).

Recommandation #6

En plus de la recommandation de réduire les coûts de la solution qui sera retenue en fonction de l'installation d'un seul GC d'une capacité suffisante afin de répondre aux besoins de pérennité du Transporteur, **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 en fonction de la comparaison économique des solutions 1 et 2 révisée de la manière indiquée au présent chapitre.**

2 En réplique 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 Pour toutes les raisons expliquées en réplique aux recommandations 2 à 5, le Transporteur
6 réitère que la solution 1 constitue la solution la plus optimale du point de vue
7 technico-économique afin d'assurer la pérennité des GC au poste de Châteauguay, sans la
8 demande du Producteur. Cette solution est la solution de base la plus juste pour servir à
9 l'évaluation de la contribution du Producteur dans le cadre de sa demande de rehausser la
10 capacité des GC de 500 à 750 MW.

11 L'intervenant à son argumentation mentionne (extraits encadrés).

64. On constate que le Transporteur se contente d'invoquer un «contexte de marché différent» et le caractère «unique» de chaque projet afin de justifier l'augmentation du pourcentage que représente les rubriques Ingénierie et Gérance depuis 2015 ;

66. 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 plutôt de l'ordre de 2% et 3% respectivement au lieu de 4,47% et 8,69% dans le cas du dossier actuel ;

67. L'AQCIE et le CIFQ considèrent donc que les explications du Transporteur ne sont pas satisfaisantes pour justifier une telle augmentation ;

Recommandation #7

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.

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

15 Le Transporteur mentionne que les coûts de ses projets sont estimés selon le contexte propre
16 à chaque projet. Le Transporteur a présenté le détail des coûts du Projet conformément au

- 1 cadre réglementaire. Leurs comparaisons avec les coûts des dossiers antérieurs ne sont pas
- 2 pertinentes ni utiles à l'analyse du présent dossier.
- 3 L'intervenant à son argumentation mentionne (extraits encadrés).

Recommandation #8

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.

- 4 En réplique 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 constate que l'intervenant ignore totalement les explications qu'il a fournies
- 8 dans son argumentation et réitère entièrement celles-ci justifiant que le montant de la
- 9 provision du Projet est requis et sera ajusté selon l'avancement du Projet.
- 10 Avec égards, en raison de ce qui précède, les propos de l'intervenant devraient être écartés
- 11 par la Régie.

4 NEMC

1 L'intervenant à son argumentation mentionne (extraits encadrés).

4. Selon le Transporteur, la demande du Producteur devrait donc être considérée comme une demande de tiers qui s'inscrit dans la catégorie « Respect des exigences »;

5. NEMC réitère qu'elle est en désaccord avec cette catégorisation de la demande du Producteur;

7. Dans un premier temps, NEMC souligne le fait que les investissements en « Respect des exigences » « ne sont pas associés au cycle de vie des équipements et des installations » et qu'ils « sont requis indépendamment de l'âge ou de l'état de l'actif existant ». Or, le Transporteur mentionne que la demande du Producteur a pour point de départ la réalisation du projet de pérennité des GC, qui en est le déclencheur. Selon le Transporteur, sans le projet de pérennité des GC, il n'y aurait pas eu de demande du Producteur;

22. Bref, la demande du Producteur sert uniquement les intérêts du Producteur et ne vise pas à permettre au Transporteur de se conformer à ses engagements contractuels;

23. Ce faisant et considérant ce qui précède, NEMC est d'avis qu'il est erroné d'attribuer la dépense liée à la demande du Producteur à la catégorie « Respect des exigences », puisque tel qu'expliqué précédemment cette dépense ne cadre pas avec la définition actuelle de la catégorie d'investissement « Respect des exigences », mais également puisque cette demande aura pour conséquence de générer des revenus additionnels pour le Transporteur, tel qu'expliqué à la section suivante;

2 En réplique 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 rappelle que le Projet ne vise pas à répondre à un nouveau service de
5 transport de point à point puisque le Producteur ne reçoit aucun nouveau service de transport
6 de point à point. Par ailleurs, le Transporteur a expliqué que le Projet ne vise pas à répondre
7 à de nouveaux besoins du Distributeur pour la croissance de la charge locale. Le Projet ne
8 génère ainsi aucun revenu additionnel.

9 Le Transporteur a expliqué en preuve la nature de son engagement envers le Producteur.
10 Celui-ci assumera à la mise en service du Projet l'ensemble des coûts réels relatifs à sa
11 demande, majorés de 19 % pour tenir compte des coûts d'exploitation et d'entretien. Il a de
12 plus reproduit⁶, à titre illustratif, le calcul détaillé de la contribution du Producteur suivant une
13 méthodologie juste et raisonnable.

⁶ [B-0025](#), HQT-3, Document 1, p.11 et 12.

- 1 Enfin, le Transporteur réitère que le déclencheur du Projet est d'assurer la pérennité des GC
2 au poste de Châteauguay. S'en est suivie la demande du Producteur de modifier des actifs
3 de transport. Cette dernière représente une demande formulée par un tiers et est donc
4 distincte de l'objectif de pérennité.
- 5 Pour ces raisons, le recours à la catégorie « Respect des exigences » pour les
6 investissements associés à la demande du Producteur est pleinement conforme au cadre
7 réglementaire.
- 8 L'intervenant à son argumentation mentionne (extraits encadrés).

24. Dans son argumentation écrite, le Transporteur rappelle à la Régie que le Projet ne vise pas à répondre à un nouveau service de transport de point à point ni à un accroissement de la capacité de service pour répondre à de nouveaux besoins du Distributeur pour la croissance de la charge locale. Par conséquent et selon le Transporteur, la catégorie d'investissement « Croissance des besoins de la clientèle » n'est pas applicable au présent dossier;

25. NEMC est au contraire d'avis que la demande du Producteur s'inscrit plutôt dans la catégorie d'investissement « Croissance des besoins de la clientèle » et réitère l'ensemble des motifs contenus dans son mémoire au soutien de cette prétention, lesquels se résument comme suit : [...]

27. NEMC note que le Transporteur mentionne dans son argumentation écrite que le Projet ne génèrera pas de nouveaux transits au net sur le réseau pour alimenter une croissance de la charge locale. NEMC est en désaccord avec cette affirmation. En effet et tel que le confirme le Transporteur, l'ajout d'une capacité de 500 MW dans les GC du poste de Châteauguay va résulter en un déplacement de transit dans les sous-réseaux à 315 kV et à 120 kV alimentés par le poste de Châteauguay. Qui plus est et tel que mentionné précédemment, une fois le Projet réalisé, une quantité importante de production ferme provenant de la centrale de Beauharnois sera disponible pour la charge locale, et ce, sans compromettre la capacité du Producteur de transmettre de l'énergie non ferme ou variable sur l'interconnexion HQT-MASS sur laquelle il détient 1200 MW de droit de transport ferme : « Availability of a large amount of local generation to redistribute to the local load (Vaudreuil-Valleyfield growth ». Ce faisant, il est inexact de prétendre que le Projet ne génèrera pas de transit net sur le réseau du Transporteur;

28. Ce faisant, NEMC maintient son commentaire 1 et considère que la demande Producteur correspond plutôt à un investissement dans la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle ».

- 9 En réplique et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur demande à
10 la Régie de rejeter ces propos de l'intervenant notamment pour les motifs ci-après décrits.
- 11 Le Transporteur rappelle que le Projet ne vise pas à répondre à de nouveaux besoins du
12 Distributeur pour la croissance de la charge locale.
- 13 De plus, l'intervenant occulte totalement le fait que l'équivalent de la puissance de
14 Beauharnois qui était îlotée sur New York sera dorénavant acheminé aux nouveaux GC. Ceci

1 permettra de répondre adéquatement à la demande du Producteur, soit de pouvoir utiliser les
2 convertisseurs du poste de Châteauguay pour livrer l'intégralité du service de transport ferme
3 à long terme de point à point (1 200 MW) qu'il détient à l'égard du point de livraison
4 HQT-MASS, et ce, sans qu'il n'y ait d'augmentation du service de transport octroyé au
5 Producteur. Tel que mentionné en preuve, cette demande a notamment pour objectif
6 d'optimiser et de simplifier l'exploitation de la centrale de Beauharnois. La demande du
7 Producteur n'est ainsi aucunement justifiée par un accroissement de ses ventes à
8 l'interconnexion, ni par un accroissement de la charge locale.

9 Le Transporteur rappelle que le Producteur a manifesté son intérêt au Transporteur en
10 octobre 2019, soit avant le début de la phase d'avant-projet. Ce n'est qu'après discussion
11 avec le Producteur relativement à son intérêt que le Transporteur a été en mesure de
12 déterminer que la contribution du Producteur s'inscrit dans la catégorie « Respect des
13 exigences ». L'un des éléments clés dans cette détermination, tel que mentionné
14 précédemment, est l'absence d'un nouveau service de transport en lien avec la demande du
15 Producteur. Le Projet ne génère ainsi aucun revenu additionnel.

16 Pour toutes ces raisons, la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle » n'est pas
17 applicable au présent dossier. Dans le contexte du Projet, la demande du Producteur doit être
18 considérée comme une demande de modification des actifs de transport formulée par un tiers
19 qui s'inscrit sans équivoque dans la catégorie « Respect des exigences ».

1 L'intervenant à son argumentation mentionne (extraits encadrés).

29. Dans son argumentation écrite, le Transporteur mentionne qu'il n'est pas approprié d'appliquer la méthode séquentielle prévue à l'alinéa 3 de l'article 12B des T&C. Le Transporteur applique plutôt la méthode d'« attribution directe » prévue à l'alinéa 2 de cet article;

32. Selon NEMC, le fait que la réalisation du projet de pérennité soit le déclencheur du Projet et que sans ce projet de pérennité il n'y aurait pas eu de demande du Producteur n'est pas pertinent afin de déterminer quelle méthode d'attribution des coûts est la bonne. Afin de choisir la bonne méthode d'attribution des coûts, il faut déterminer si les principales composantes d'un projet d'investissement répondent à un seul objectif ou à plusieurs objectifs simultanément. Si les objectifs sont multiples, la méthode d'attribution séquentielle sera appliquée s'il est impossible de valoriser de façon objective le coût à associer à chacun des objectifs visés par le projet, puisque chacun des équipements ou des composantes du projet contribue à satisfaire indistinctement plus d'un objectif;

37. Ce faisant, NEMC maintient son commentaire 2 et 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, et ce, sans qu'il soit possible d'attribuer de façon objective les coûts de cette reconfiguration à chacun des objectifs visés;

38. Dans ce contexte, NEMC réitère que la méthode d'attribution des coûts la plus appropriée est la méthode séquentielle prévue au troisième alinéa de l'article 12B des T&C;

2 En réplique 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 a maintes fois expliqué que la demande du Producteur est subordonnée à la
5 réalisation du projet de pérennité, qui est le déclencheur du Projet. Le Transporteur rappelle
6 que sans le projet de pérennité, il n'y aurait pas eu de demande du Producteur, un fait
7 qu'aucun intervenant au dossier ne remet en question. Il est donc erroné de considérer,
8 comme le fait l'intervenant, les deux objectifs du projet de façon simultanée.

9 Par ailleurs, comme démontré dans le présent dossier, le Transporteur est en mesure de
10 valoriser de façon objective les coûts à associer à chacun des objectifs visés par le Projet les
11 rendant ainsi « non intégrés ». En pareilles circonstances, la méthode d'attribution directe des
12 coûts s'applique. Il s'agit de la seule méthode qui est adéquate dans le contexte du Projet
13 puisque le Transporteur a obtenu de son fournisseur les coûts des GC pour les variantes
14 2 x 500 MW et 2 x 750 MW, lui permettant d'identifier précisément et sans biais les coûts à
15 attribuer aux catégories « Maintien des actifs » et « Respect des exigences ».

16 En ce qui a trait à la reconfiguration du poste de Châteauguay, le Transporteur rappelle que
17 la contribution du Producteur, estimée à 96,2 M\$, inclut l'ensemble des coûts permettant de
18 répondre à la demande de rehaussement de la capacité des GC et aucun coût associé n'est

1 oublié ou mis de côté. Par conséquent, les investissements en « Maintien des actifs »
2 répondent pleinement à l'objectif de pérennité et les investissements en « Respect des
3 exigences » répondent pleinement à la demande du Producteur. L'intervenant fait erreur en
4 prétendant que les coûts associés à la reconfiguration du poste de Châteauguay doivent être
5 considérés simultanément à ceux relatifs à la demande du Producteur, puisque la demande
6 du Producteur est subordonnée aux investissements en « Maintien des actifs ».

7 L'intervenant à son argumentation mentionne (extraits encadrés).

40. Quant à l'analyse économique comparative entre les solutions 1 et 2, NEMC est d'avis que la solution 1 devrait être majorée de 60 M\$ tel qu'expliqué dans son mémoire, ce qui ferait en sorte de rendre plus économique la solution 2;
43. Ce faisant, NEMC invite la Régie à demander au Transporteur d'évaluer avec précision le coût de la solution 2 avec deux GC, et ce, afin d'établir la contribution du Producteur puisque NEMC considère que la solution 2 est plus économique que la solution 1, ce qui n'a pas été contredit par le Transporteur (recommandation 1);

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

10 Le Transporteur souligne qu'il est faux de prétendre que l'investissement de 60 M\$ pour le
11 remplacement des transformateurs à 765-120 kV doit également être considéré dans la
12 solution 1. L'intervenant semble comprendre à tort qu'il est requis de maintenir l'ensemble
13 des transformateurs pour pouvoir conserver la possibilité de synchroniser des groupes de la
14 centrale de Beauharnois sur l'interconnexion HQT-MASS sans transiter sur les GC. Le
15 Transporteur précise que ce mode d'exploitation sera toujours possible avec la configuration
16 proposée à la solution 1, soit avec deux transformateurs à 765-120 kV. Par conséquent, les
17 coûts de la solution 1 sont justes, celle-ci demeure la solution la plus économique par rapport
18 à la solution 2.

19 L'intervenant à son argumentation mentionne (extraits encadrés).

46. Or, NEMC a démontré dans le cadre de son mémoire qu'il existait des alternatives au Projet, comme par exemple l'utilisation d'un seul convertisseur de 1 000 ou de 1 500 MW;

49. NEMC a également démontré dans le cadre de son mémoire que le remplacement d'un seul GC est suffisant pour assurer le maintien des actifs à coût moindre. En effet, NEMC est d'avis que la solution 2 avec un seul GC de 500 MW pourrait répondre aux besoins de maintien des actifs tout en respectant les engagements de service de transport (du Producteur et de NEMC) sur l'interconnexion HQT-MASS. De l'avis de NEMC, cette alternative permettrait au Transporteur d'assurer la pérennité des actifs et de maintenir ses obligations envers sa clientèle puisque la centrale de Beauharnois peut offrir la totalité du service de transport ferme de 1 200 MW du Producteur;

51. NEMC est en désaccord avec cette position pour les motifs exposés ci-avant et soumet respectueusement à la Régie que ces commentaires sont des éléments de preuve nouveaux et qu'ils ne devraient pas être considérés par la Régie pour les motifs mentionnés précédemment;

52. Ce faisant, NEMC maintient son commentaire 3 à l'effet qu'un seul GC de 500 MW est requis pour répondre à l'objectif de « Maintien des actifs » de transport, tout en permettant au Transporteur d'offrir le service de transport sur l'interconnexion HQT-MASS, et ce, compte tenu de la capacité d'injection de la centrale de Beauharnois sur le réseau de New York. NEMC invite aussi la Régie à demander au Transporteur d'évaluer et de calculer avec précision le coût de la solution 2 avec un seul GC afin d'établir la contribution du Producteur (recommandation 1);

1 En réplique 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 Le Transporteur rappelle que le retrait d'un GC entraînerait des risques opérationnels
4 importants au réseau de transport affectant sa fiabilité⁷. Le maintien de la capacité des deux
5 GC afin d'en assurer leur pérennité, tel que prévu dans la solution 1 retenue par le
6 Transporteur, est requis.

7 Quant aux éléments de preuve nouveaux allégués par l'intervenant présentés par le
8 Transporteur, ils découlent directement des nouvelles alternatives infondées que l'intervenant
9 a lui-même soumises dans son mémoire. Le Transporteur explique donc que l'utilisation d'un
10 seul GC de 1 000 MW (ou 1 500 MW) ne représente pas une solution valable contrairement
11 aux propos de l'intervenant. Ces alternatives sans aucun fondement de l'intervenant
12 dépassent le cadre de cette audience et doivent être rejetées par la Régie puisqu'elles ne
13 permettent pas de maintenir la qualité de prestation de service de ses clients, tant en livraison
14 et qu'en réception, et ce, conformément aux *Tarifs et conditions*. Le Transporteur réitère que

⁷ [B-0032](#), HQT-4, document 1, page 13

- 1 l'interconnexion HQT-MASS représente une installation stratégique essentielle à
- 2 l'alimentation de la charge québécoise.
- 3 L'intervenant à son argumentation mentionne (extraits encadrés).

53. NEMC demande à la Régie d'enjoindre le Transporteur à évaluer et à 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, pour les motifs mentionnés précédemment, la méthode d'attribution séquentielle pour calculer la contribution du Producteur (recommandation 2), le tout conformément aux paragraphes 622 à 625 de la décision D-2015-209 : [...]

a) Le coût de la solution permettant l'atteinte du premier objectif rencontré dans l'ordre séquentiel parmi les objectifs du projet, soit le coût pour le « Respect des exigences » estimé à la valeur que représenterait le coût d'une solution générique pour répondre à la demande du Producteur sans considérer les besoins de maintien des actifs en M\$ de réalisation;

54. À titre subsidiaire, si la Régie est d'avis qu'un seul GC de 500 MW est requis pour répondre à l'objectif de « Maintien des actifs » de transport, tout en permettant au Transporteur d'offrir le service de transport sur l'interconnexion HQT-MASS, NEMC est d'avis que la contribution du Producteur devrait être calculée en fonction d'une solution avec un seul GC de 500 MW, puisque la centrale de Beauharnois peut offrir la totalité du service de transport ferme de 1 200 MW du Producteur (recommandation 2);

- 4 En réplique 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 réitère qu'il a obtenu du fournisseur des GC les coûts des variantes à
- 7 2 x 500 MW et 2 x 750 MW, de sorte qu'il est en mesure de valoriser de façon objective les
- 8 coûts associés à chacun des objectifs du Projet, permettant de les attribuer directement aux
- 9 catégories d'investissement. L'application de la méthode séquentielle n'est donc pas justifiée
- 10 en l'instance.
- 11 Par ailleurs, le Transporteur s'étonne que dans son argumentation sur l'application de la
- 12 méthode séquentielle, l'intervenant retienne la catégorie « Respect des exigences » pour
- 13 représenter le coût de la demande du Producteur, contrairement à ce qu'il recommande dans
- 14 ses commentaires précédents (paragraphe 23). Les commentaires de l'intervenant sont
- 15 arbitraires et doivent être rejetés par la Régie.

- 1 L'intervenant à son argumentation mentionne (extraits encadrés).

56. Une fois le Projet complété, NEMC aimerait confirmer avec le Transporteur que puisque sa réservation de service de transport ferme de long terme se fait à partir du point HQT, et qu'il n'y a pas de modification à la convention de service du Transporteur ni de réservation additionnelle sur l'interconnexion HQT-MASS, que le Transporteur n'a aucune garantie de recevoir son service de transport via les nouveaux GC plutôt que via la centrale Beauharnois;

57. NEMC aimerait également confirmer avec le Transporteur que la capacité de transport ferme non contractée sur le chemin HQT-MASS (soit 350 MW : 1 800 MW – 1 450 MW) sera disponible aux clients du Transporteur, autre que le Producteur, sans que ceux-ci aient besoin de conclure une entente avec le Producteur pour la capacité provenant de la centrale de Beauharnois (soit 300 MW). Dans le cas contraire, NEMC comprend que le Producteur détiendra des droits exclusifs de transport ferme sur le chemin HQT-MASS à hauteur de 1 500 MW (1 200 MW via sa convention de service de transport ferme de long terme et 300 MW provenant de la centrale de Beauharnois), mais qu'il ne paiera que pour une réservation de service de transport ferme de long terme de 1 200 MW, d'où la préoccupation de NEMC (puisque'il pourra toujours recourir à du service de transport ferme de court terme);

58. Par ailleurs, NEMC mentionne dans son mémoire être préoccupée par le fait que 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 coûts³⁶; [...]

- 2 En réplique 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 rappelle cette pratique de longue date avec laquelle l'intervenant est
5 forcément familier : la capacité excédentaire aux GC ne peut être réservée sans accord
6 préalable avec le Producteur puisque des groupes de production de la centrale de
7 Beauharnois doivent alors être interconnectés au réseau du NYISO. Cette particularité est
8 connue des clients du Transporteur et est affichée sur son site OASIS. Dans le présent
9 dossier, le Transporteur n'a proposé aucun changement à cette pratique et rappelle que
10 l'accès à son réseau demeurera ouvert et non discriminatoire, conformément aux *Tarifs et*
11 *conditions*. Par conséquent, il est faux de prétendre que « le Producteur détiendra des droits
12 exclusifs de transport ferme sur le chemin HQT-MASS à hauteur de 1 500 MW ». Le
13 Transporteur continuera de respecter ses engagements auprès de sa clientèle.

14 Le Transporteur rappelle également que les clients du service de transport qui désirent
15 effectuer des réservations de service de transport à l'interconnexion HQT-MASS auront accès
16 à la capacité des GC rehaussée à 1 500 MW, à la mise en service du Projet, conformément
17 aux *Tarifs et conditions*. Cette augmentation de la capacité des GC est entièrement aux frais
18 du Producteur, tel qu'expliqué dans la preuve.

1 Enfin, le Transporteur précise qu'une fois le Projet complété, le Producteur paiera pour tout
2 le service de transport qu'il réservera à l'interconnexion HQT-MASS, comme il le fait
3 aujourd'hui, que ce soit pour du service de transport ferme de long terme ou pour du service
4 de court terme, comme prévu aux *Tarifs et conditions*.

5 Quant à l'allégation de l'intervenant eu égard aux investissements prévus sur l'interconnexion
6 HQT-DEN, le Transporteur rappelle ce qu'il a affirmé dans son argumentation, soit que le
7 Projet n'est aucunement justifié en référence à d'autres interconnexions. Le Transporteur note
8 par ailleurs que les représentations et les diverses suppositions que fait l'intervenant à l'égard
9 d'investissements à venir sur l'interconnexion HQT-DEN dépassent largement le cadre du
10 présent dossier tel que la Régie l'a antérieurement décidé à sa décision procédurale en cette
11 instance.

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

5 Conclusion

14 Le Transporteur soutient que sa demande est complète et probante.

15 Le Transporteur, avec égards, demande à la Régie de rejeter les arguments et
16 recommandations des intervenants.

17 Le Transporteur demande à la Régie d'accueillir sa présente demande et de rendre une
18 décision selon la preuve qu'il a déposée et ses conclusions.

19 Le tout respectueusement soumis.