

**MONTRÉAL**

Place Victoria, 43<sup>e</sup> étage  
800, Square Victoria, C.P. 303  
Montréal H4Z 1H1  
Téléphone 514 866-6743  
Télécopieur 514 866-8854

**JOLIETTE**

1075, boul. Firestone  
Bureau 3100, Joliette J6E 6X6  
Ligne Mtl 514 990-4485  
Téléphone 450 759-8800  
Télécopieur 450 759-8878

**LAVAL**

3055, boul. Saint-Martin Ouest  
Bureau 610, Laval H7T 0J3  
Ligne Mtl 514 990-8884  
Téléphone 450 686-8683  
Télécopieur 450 686-8693

**LONGUEUIL**

1372, avenue Victoria  
Longueuil J4V 1L9  
Téléphone 450 672-4681  
Télécopieur 450 465-3700

**SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU**

202, rue Richelieu, bureau 205  
Saint-Jean-sur-Richelieu J3B 6X8  
Téléphone 450 358-5737  
Télécopieur 450 358-5748

**SAINT-JÉRÔME**

490, rue Laviolette  
Saint-Jérôme J7Y 2T9  
Téléphone 450 431-0705  
Télécopieur 450 431-1247

**SHERBROOKE**

20, rue Bryant  
Sherbrooke (Québec) J1J 3E4  
Téléphone 819 481-0324  
Télécopieur 819 481-0337

DUNTON RAINVILLE S.E.N.C.R.L.

Membre de  
**SCGLEGAL**  
Un réseau mondial  
de cabinets d'avocats  
de premier plan

duntonrainville.com

Laval, le 5 août 2022

**Par courriel et par dépôt électronique**

Me Véronique Dubois, secrétaire

**RÉGIE DE L'ÉNERGIE DU QUÉBEC**

800, Place Victoria, 2<sup>e</sup> étage

Montréal (Québec) H4Z 1A2

**Objet : R-4185-2022 – Demande du Transporteur relative au remplacement des groupes convertisseurs au poste Châteauguay Réplique aux commentaires du Transporteur sur la demande d'intervention de l'AQCIE-CIFQ**

**N./D. : 104 953**

Chère consoeur,

La présente vise à répliquer à la lettre du 29 juillet 2022 du Transporteur dans le présent dossier.

Tout d'abord, concernant la problématique de la disponibilité de l'interconnexion que l'AQCIE-CIFQ désire voir traiter dans le cadre de son intervention (point A), le fait que le Transporteur déclare que les deux groupes convertisseurs (« GC ») sont arrivés à la fin de leur durée de vie utile n'est pas un facteur nécessairement déterminant pour justifier leur remplacement.

En effet, dans sa *Stratégie de gestion des actifs*, le Transporteur ne retient pas la stratégie de remplacement à la fin de la vie utile pour l'ensemble de ses équipements, mais uniquement pour les sept classes d'équipements suivants : accumulateurs, chargeurs d'accumulateurs, disjoncteurs à 600 V, inductances à air, parafoudres, sectionneurs et transformateurs de services auxiliaires (R-3670-2008, HQT-2 document 1, page 88 PDF). Pour les autres classes d'équipements, d'autres facteurs doivent également être considérés, et selon l'AQCIE et le CIFQ, l'évolution de l'indicateur *Disponibilité de service aux interconnexions* sur les dernières années devrait également être prise en compte à l'égard de GC.

Ajoutons de plus que la capacité de l'interconnexion actuelle est de 1 800 MW (B-0009, page 8) fournie par les deux GC existants et la centrale de Beauharnois. Étant donné que la capacité totale des deux GC est de 1 000 MW, on comprend que la centrale de Beauharnois peut fournir jusqu'à 800 MW. Ainsi, même si un des deux GC n'était pas disponible, il serait possible de fournir 1 300 MW, ce qui correspondrait presque au total des réservations pour le service de transport ferme à long terme de point à point qui totalisent 1 450 MW. (B-0009, page 15). On peut donc se questionner sur la nécessité d'installer deux GC de 500 MW puisqu'avec la contribution de la centrale de Beauharnois de 800 MW et un seul GC de 750 MW, la capacité de l'interconnexion serait de 1 550 MW. Cette capacité permettrait de satisfaire la totalité des réservations pour le service de transport ferme à long terme de point à point totalisant 1 450 MW et est supérieure à la capacité maximale de réception du réseau de New York, qui varie entre 1 310 MW et 1 500 MW (B-0009, page 8).

L'AQCIE-CIFQ réitèrent donc qu'il y a lieu que le Transporteur fournisse des explications supplémentaires justifiant la nécessité de remplacer à ce stade les deux GC.

En ce qui concerne la question de l'impact de la réalisation de la nouvelle interconnexion vers New York sur le niveau de transit de l'interconnexion HQT-MASS que l'AQCIE-CIFQ désire investiguer dans le cadre de son intervention (Point B), il faut d'abord souligner que les limitations de transit vers le réseau du marché de New York n'ont absolument rien d'« hypothétiques » comme le prétend le Transporteur. Ces limitations de transit sur l'interconnexion HQT-MASS découlent de la capacité maximale de réception du réseau de New York, qui varie entre 1 310 MW et 1 500 MW (B-0009, page 8).

C'est pourquoi il est totalement pertinent de savoir si la réalisation d'une nouvelle interconnexion d'une capacité de 1283 MW (dossier R-4188-2022) avec le réseau de New York aura un impact sur la limite de transit de l'interconnexion HQT-MASS.

En ce qui concerne la comparaison économique des coûts des solutions envisagées (point C), le Transporteur demande à la Régie d'exclure les questions afférentes aux données de transit et de capacité ferme présentées dans les dossiers tarifaires.

Or, il est pourtant évident que la capacité ferme et le niveau de transit des transformateurs 735/315 kV du poste de Chateauguay sont des

éléments pertinents pour déterminer s'il est requis d'augmenter la capacité de transformation dans le cadre de la solution #2.

D'ailleurs, à la page 8 de sa lettre, le Transporteur fait référence à un passage d'une pièce du dossier tarifaire 2021-2022 où il affirme que l'État de la transformation des postes présenté dans cedit dossier « *ne couvre pas l'ensemble des conditions qui doivent être considérées lorsque vient le temps de planifier des ajouts de transformation dans un poste ou l'ajout d'un poste de transformation dans une région* », reconnaissant ainsi, par le fait même, qu'il s'agit d'un élément à considérer.

Par ailleurs, puisque le Transporteur réfère dans ce même passage à la nécessité de réaliser « *des analyses détaillées (...) impliquant différentes conditions de réseau afin de déterminer les diverses options possibles pour répondre aux besoins de la clientèle* », il est alors pertinent que le Transporteur fournisse lesdites analyses qui lui permettent de justifier les investissements visant à pallier un prétendu dépassement de capacité prévu à la section à 735-315 kV du poste de Chateauguay (remplacement du transformateur 600 MVA par un transformateur 1650 MVA) inclus dans l'analyse économique de la solution #2 ainsi que l'année où ces investissements seraient requis.

Dans la détermination des investissements nécessaires à l'atteinte de l'objectif visé, il faudra également prendre en considération la capacité que peut fournir la centrale de Beauharnois.

Concernant les bénéfices de la nouvelle configuration et de l'augmentation de la capacité des GC pour les clients de point à point et pour la charge locale (point D), l'AQCIE-CIFQ n'a fait, au paragraphe 27 de sa demande d'intervention, que référer à un des bénéfices allégué par le Transporteur lui-même à la page 18 de la pièce B-0009 pour justifier la nouvelle configuration de la solution #1 retenue, soit la non reconduction de la stratégie d'exploitation actuelle de la centrale de Beauharnois qui implique la synchronisation des groupes de cette centrale sur le réseau de New York. De plus, à la page 10 de ladite pièce B-0009, le Transporteur affirme que la demande du Producteur a pour objectif d'optimiser et simplifier l'exploitation de la centrale de Beauharnois.

La demande d'intervention de l'AQCIE-CIFQ sur ce point ne vise pas à remettre en question la stratégie d'exploitation de la centrale de Beauharnois. Elle vise simplement à déterminer si les autres clients du Transporteur retirent également des bénéfices de la réalisation de la solution

proposée, notamment le Distributeur puisque l'interconnexion est une ressource désignée par le Distributeur pour l'alimentation de la charge locale (B-0009, page 7).

Quant à l'estimation de l'écart de coût lié à l'augmentation de la capacité des GC à la demande du Producteur (point E), nous prenons acte du fait que le Transporteur n'a pas de commentaires à l'égard de la pertinence de traiter de cette question dans le cadre de notre intervention.

Finalement, en ce qui concerne le coût des rubriques *Ingénierie, Gérance et Client* (point F), l'AQCIE-CIFQ profite de la présente afin d'apporter une correction quant au titre de la section F et au paragraphe 32 de sa demande d'intervention. Dans le cadre du dossier R-4188-2022, l'AQCIE-CIFQ a souligné une augmentation très importante de la proportion des rubriques *Ingénierie, Gérance et Client* **par rapport au coût de la composante « poste 735 kV » du projet** et non par rapport au « coût total » du projet.

Ainsi, puisqu'en ce qui concerne les équipements de poste, les projets comparés sont de même nature parce que concernant principalement des convertisseurs, il est hautement pertinent et important de vérifier si une telle augmentation de ces rubriques de coût se reflète également dans le présent projet et si oui, d'obtenir des justifications à cet égard.

Le Transporteur affirme que « chaque projet est unique et réalisé dans un contexte de marché différent » pour justifier d'écarter ce sujet. C'est justement là d'une démonstration devant être faite dans le cadre de l'examen d'une demande d'autorisation produite en vertu de l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*.

En espérant le tout utile, veuillez agréer, chère consœur, l'expression de nos salutations distinguées.



Me Sylvain Lanoix

✉ Slanoix@duntonrainville.com

c.c. Jocelyn B. Allard, AQCIE  
Louis Germain, CIFQ  
Paul Paquin, analyste  
Me Yves Fréchette, HQT