

Montréal, le 5 août 2022

**Nicolas Dubé**  
**Associé**

Ligne directe : 514-392-9432

Télec. : 514-878-1450

[nicolas.dube@gowlingwlg.com](mailto:nicolas.dube@gowlingwlg.com)

**VIA LE SDÉ**

Adjointe

Tél. : 514 878-9641, poste n° : 65322

**M<sup>e</sup> Véronique Dubois**  
Secrétaire  
RÉGIE DE L'ÉNERGIE  
Tour de la Bourse  
800, Place Victoria, bureau 2.55  
Montréal (Québec) H4Z 1A2

**Objet : Hydro-Québec TransÉnergie (le « Transporteur ») - Demande du Transporteur relative au remplacement des groupes convertisseurs au poste de Châteauguay**  
**Dossier de la Régie : R-4185-2022**  
**Notre dossier : L140690011**

---

Chère consœur,

La présente lettre vous est transmise dans le cadre du dossier mentionné en rubrique et fait suite aux commentaires du Transporteur sur les demandes d'intervention des parties intéressées<sup>1</sup>, dont la demande d'intervention de notre cliente Nalcor Energy Marketing Corporation (« **NEMC** »).

À cet égard, NEMC souhaite émettre les commentaires suivants.

**1. Mode de traitement procédural de la demande du Transporteur et budget de participation**

Dans un premier temps, NEMC prend acte du fait que le Transporteur ne s'oppose plus à ce que la Régie de l'énergie (la « **Régie** ») révise le mode de traitement procédural qu'elle a annoncé le 17 juin dernier dans l'*Avis aux personnes intéressées* publié sur son site Web. En effet, le Transporteur se dit désormais disposé à ce que le traitement de sa demande se déroule par écrit, avec la participation au dossier d'intervenants et la possibilité pour ces derniers de présenter des

---

<sup>1</sup> B-0020.

demandes de renseignements, de déposer une preuve et de faire, le cas échéant, les représentations et les plaidoiries que ces derniers jugent nécessaires.

NEMC croit qu'un tel mode de traitement procédural serait conforme aux règles de justice naturelle et à l'équité procédurale. Toutefois et pour les motifs plus amplement expliqués dans ses correspondances du 5 juillet<sup>2</sup> et du 13 juillet<sup>3</sup> derniers, NEMC réitère qu'une audience publique orale serait le mode de traitement procédural le plus approprié dans les circonstances. Contrairement à ce que prétend le Transporteur, NEMC est d'avis que le présent dossier n'est pas un dossier ayant une facture classique qui ne vise qu'à remplacer des actifs en pérennité, sans complexité ni enjeu. Tel que mentionné dans ses dernières correspondances, la reconfiguration du poste de Châteauguay pourrait potentiellement avoir des impacts sur les transferts d'électricité entre le Québec et les juridictions voisines ainsi que sur l'approvisionnement de la charge locale. NEMC est d'avis qu'une audience publique serait le meilleur véhicule pour traiter de ces enjeux en profondeur.

Par ailleurs, NEMC prend également acte du fait que le Transporteur n'a émis aucun commentaire sur le budget de participation qu'elle a soumis auprès de la Régie.

## **2. Le cadre d'examen de la demande du Transporteur**

Dans le cadre de sa demande d'intervention, NEMC a soumis cinq sujets d'intervention, lesquels sont identifiés dans le formulaire intitulé « Demande d'intervention : Liste des sujets ». Les sujets identifiés par NEMC sont les suivants :

- 1) Compréhension du mode de fonctionnement actuel du poste de Châteauguay;
- 2) Objectifs du projet d'investissement;
- 3) Solutions envisagées par le Transporteur;
- 4) Comparaison économique des coûts des solutions envisagées; et
- 5) Mesures de mitigation pour assurer l'utilisation de l'interconnexion HQT-MASS durant les travaux.

NEMC comprend que le Transporteur ne s'objecte pas aux sujets 3) et 4), puisqu'il n'émet aucun commentaire à l'égard de ceux-ci.

---

<sup>2</sup> C-NEMC-0001.

<sup>3</sup> C-NEMC-0002.

Le Transporteur s'oppose toutefois au sujet 1) identifié par NEMC. Le Transporteur mentionne que NEMC est un client de point à point sophistiqué qui utilise depuis plus d'une décennie l'interconnexion HQT-MASS et il se dit donc étonné des propos de NEMC. À cet égard, le Transporteur ajoute que NEMC dispose de conventions de services de transport ferme à long terme de point à point sur l'interconnexion HQT-MASS depuis l'année 2009 et que ces conventions expirent en 2024, soit avant la mise en service du projet en cause. De plus, selon le Transporteur, le fonctionnement actuel des équipements de l'interconnexion HQT-MASS n'est pas pertinent à l'étude de sa demande.

NEMC est d'avis que le fait qu'elle dispose de conventions de services de transport ferme à long terme de point à point sur l'interconnexion HQT-MASS depuis quelques années n'est pas un motif pertinent faisant en sorte qu'elle ne puisse poser des questions au Transporteur sur le mode de fonctionnement actuel du poste de Châteauguay et sur l'utilisation de la centrale de Beauharnois. Par ailleurs, NEMC souligne que ses conventions de services de transport ferme à long terme de point à point sont assorties d'un droit de renouvellement, droit qu'elle a d'ailleurs exercé en 2014. Indépendamment de cela, NEMC, seule intervenante au dossier représentant les clients point à point du Transporteur, est tout-à-fait en droit d'intervenir au présent dossier afin de s'assurer que le projet du Transporteur soit examiné par la Régie et par les intervenants au dossier de manière équitable, ouverte et transparente et afin de permettre à NEMC de s'assurer que les affiliés du Transporteur, à savoir Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le « **Distributeur** ») et Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (le « **Producteur** ») ne soient pas indument favorisés par ce projet et que les coûts du projet soient répartis adéquatement à travers la clientèle du Transporteur.

Tel que mentionné dans sa demande d'intervention, NEMC veut simplement être en mesure de poser des questions au Transporteur afin de mieux comprendre le mode de fonctionnement actuel du poste de Châteauguay et l'utilisation de la centrale de Beauharnois, puisque ces actifs sont notamment utilisés pour le transit d'énergie avec les réseaux voisins sur les interconnexions HQT-MASS et HQT-LAW. En effet, il appert de la preuve du Transporteur que la demande du Producteur a pour objectif d'optimiser et de simplifier l'exploitation de la centrale de Beauharnois pour permettre au Producteur d'utiliser les convertisseurs du poste de Châteauguay pour livrer l'intégralité du service de transport ferme à long terme de point à point (1 200 MW) qu'il détient à l'égard du point de livraison HQT-MASS. NEMC souhaite avoir une meilleure compréhension du rôle de la centrale de Beauharnois pour le transit d'électricité sur les réseaux voisins, et ce, afin de mieux comprendre pourquoi il est plus avantageux d'utiliser de nouveaux convertisseurs plus puissants pour livrer son électricité sur les réseaux voisins et comprendre l'impact d'un tel changement sur la charge locale.

D'ailleurs, tel qu'il appert de l'extrait ci-dessous provenant de l'Independent Electricity System Operator de l'Ontario<sup>4</sup>, l'utilisation de la centrale de Beauharnois est nécessaire pour transiter de l'énergie sur le chemin HQT-LAW :

#### **Case 4: Operating the Beauharnois Intertie in Bus-Split Mode**

Significant import quantities beyond the 1,250 MW capability of the Outaouais intertie would need to come from the Beauharnois intertie. As described in Section 3.1, the Beauharnois intertie has a total capability of 800 MW. It is important to note that this power is supplied by 800 MW of dedicated generation (as opposed to being supplied by the Quebec grid) that must be physically isolated from the Quebec system and connected to Ontario (and therefore unable to supply Quebec) in order for Ontario to receive energy equal to the capability of this intertie.<sup>8</sup> The electricity system in the vicinity of Beauharnois has two notable modes of operation that provide operational flexibility to enable and optimize bidirectional transactions between Ontario and Quebec, in conjunction with utilizing supply from Saunders GS.

<sup>8</sup> Hydro-Quebec would need to consider the supply reliability impacts for their customers before dedicating this generation to Ontario.

Étant donné que le poste de Châteauguay est directement lié au poste de Beauharnois ainsi qu'à la centrale du même nom, NEMC juge également pertinent de bien comprendre l'impact de la reconfiguration du poste de Châteauguay proposée par le Transporteur sur l'interconnexion HQT-LAW et sur la quantité correspondante de capacité de Beauharnois disponible pour alimenter la charge locale au Québec. L'obtention de ces informations permettra à NEMC de mieux apprécier les solutions et les modifications proposées par le Transporteur et, le cas échéant, de les commenter.

Le Transporteur mentionne également que NEMC pourrait poser ses questions à son délégué commercial. NEMC souligne que les questions qu'elle pourrait poser à son délégué commercial à cet égard ne ferait pas partie du dossier et ne serait d'aucune utilité pour la Régie dans son rôle de régulateur du Transporteur.

Bref, NEMC est d'avis qu'elle devrait être en mesure de poser des questions au Transporteur afin de pouvoir analyser la configuration actuelle du poste de Châteauguay et l'utilisation de la centrale de Beauharnois sont utilisés dans le cadre des transits d'énergie entre le réseau du Transporteur et les réseaux voisins afin d'être en mesure de mieux apprécier les impacts du projet du Transporteur sur ces échanges entre réseaux et de s'assurer que les clients point à point du Transporteur soient traités de manière équitable, ouverte, transparente et non discriminatoire. De l'avis de NEMC, ce sujet ne devrait pas être exclu du présent dossier.

---

<sup>4</sup> Voir page 20 du document suivant : < <https://www.ieso.ca/-/media/Files/IESO/Document-Library/power-data/supply/IntertieReport-20170508.ashx> >.

Quant au sujet 2) identifié par NEMC, le Transporteur invite dans un premier temps la Régie à baliser ce sujet selon les commentaires qu'il émet aux deux premiers paragraphes en page 14 de sa correspondance du 29 juillet dernier. NEMC comprend des commentaires du Transporteur que la notion de « *traitement préférentiel à l'égard des affiliés du Transporteur* » et que toute question ou toute intervention à l'égard de cette notion devrait être déclarée hors cadre et écartée du présent dossier.

NEMC est en total désaccord avec les commentaires du Transporteur à cet égard. Le cadre réglementaire en place suivant l'application de l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « **LRÉ** ») autorise NEMC à poser des questions notamment sur les objectifs visés par le projet, sur la description du projet, sur la justification du projet en relation avec les objectifs visés, sur les coûts associés au projet ainsi que sur les impacts tarifaires afférents au projet. À cet égard, à la page 171 de la décision D-2002-95, la Régie mentionnait ce qui suit :

**« 4.4.4.2 Opinion de la Régie**

*Selon la Régie, il est nécessaire, pour juger de l'opportunité ou non d'autoriser un projet, d'en évaluer les impacts financiers et tarifaires, tel que prévu au Règlement pris en vertu de l'article 73 de la Loi. »*

Dans ce contexte, le cadre réglementaire autorise NEMC à poser des questions au Transporteur afin de s'assurer que la répartition des coûts entre les différentes catégories d'investissement et les bénéficiaires du projet (incluant les affiliés du Transporteur) soit juste, équitable et raisonnable, le tout afin de vérifier que le partage des coûts entre les différentes catégories d'investissement et les bénéficiaires du projet n'entraîne ou n'occasionne aucun traitement préférentiel à l'égard des affiliés du Transporteur. NEMC rappelle à cet égard le rôle de la Régie qui, à son avis, doit veiller au respect de la causalité des coûts et s'assurer que la clientèle du Transporteur soit à l'abri de toute forme de discrimination induite. Par conséquent, NEMC soumet respectueusement à la Régie que toute question visant à s'assurer du respect de ces principes dans le cadre du projet d'investissement du Transporteur devrait être autorisée.

Toujours dans le contexte du sujet 2) identifié par NEMC, le Transporteur réitère que le projet vise avant tout à assurer la pérennité des groupes convertisseurs au poste de Châteauguay. Par conséquent, selon le Transporteur, l'utilisation de l'interconnexion HQT-MASS incluant les capacités en « *mode importation qui pourraient bénéficier à la charge locale* » et les « *échanges d'énergie avec les réseaux voisins* » sont des aspects strictement liés à la commercialisation de l'électricité sur les marchés et n'ont aucune pertinence à l'égard de la demande. Le Transporteur demande donc à la Régie d'exclure ces sujets du cadre d'examen du présent dossier.

Tel que mentionné précédemment, NEMC est en désaccord avec cette prise de position. Il importe pour la Régie de bien saisir les tenants et les aboutissants de la demande du Transporteur, notamment les impacts du projet sur les échanges d'énergie avec les réseaux voisins (tant en mode importation qu'en mode exportation) et les bénéfices potentiels que pourraient en retirer la charge locale par le truchement de coûts évités pour des projets anticipés liés à la croissance de la charge locale. Considérant la nature du projet, il importe de l'avis de NEMC que ces enjeux soient analysés adéquatement afin que la Régie puisse être en mesure de prendre une décision éclairée quant à la répartition des coûts entre les différentes catégories d'investissement et les potentiels bénéficiaires du projet. Contrairement à ce que prétend le Transporteur, NEMC est d'avis que ces questions ne remettent pas en cause le cadre réglementaire applicable et n'ont pas pour effet d'alourdir illégalement le fardeau de preuve auquel le Transporteur est astreint en vertu de l'article 73 de la LRÉ. Ces enjeux sont de l'avis de NEMC au cœur de la compétence de la Régie dans le cadre d'une analyse complète faite en vertu, entre autres, de l'article 73 de la LRÉ.

NEMC souligne à cet égard que la décision D-2022-064 de la Régie citée par le Transporteur n'est pas applicable en l'espèce. En effet, dans ce dossier, le projet du Transporteur vise uniquement à répondre à une demande de service de transport ferme de point à point de long terme du Producteur<sup>5</sup> ayant un impact tarifaire neutre sur le reste de la clientèle du Transporteur, ce qui n'est pas le cas dans le présent dossier. Qui plus est, dans le présent dossier, puisque le Transporteur indique que les équipements qui seront installés dans le cadre du projet, notamment les groupes convertisseurs, sont conçus pour permettre leur utilisation en mode réception et que les modifications proposées au poste de Châteauguay pourraient éliminer la contrainte liée à l'utilisation de la centrale de Beauharnois pour les échanges d'électricité avec les réseaux voisins, il se pourrait que la capacité de transit ferme sur cette interconnexion augmente et bénéficie à la charge locale dès la mise en service du projet. NEMC souhaite être en mesure de valider ou d'infirmer sa compréhension et souhaite donc pouvoir questionner le Transporteur à cet égard.

Quant au cinquième et dernier sujet identifié par NEMC, le Transporteur mentionne que ce sujet devrait écarté, puisque non pertinent à la lumière du cadre réglementaire applicable. Selon le Transporteur, les aspects liés à l'interruption de l'interconnexion HQT-MASS ainsi que le déploiement et la construction du projet n'ont aucune pertinence à l'égard de la demande.

NEMC souligne à cet égard que le Transporteur mentionne dans sa preuve que lors de la phase de mise en route du projet, le retrait de certains équipements dans le poste de Châteauguay, dont la ligne d'interconnexion à 765 kV, pourrait réduire temporairement les capacités de transits sur l'interconnexion HQT-MASS. Le Transporteur mentionne qu'il coordonnera par ailleurs les travaux afin de réduire l'impact sur les services de transport<sup>6</sup>. S'agissant d'éléments se trouvant dans la preuve du Transporteur, NEMC est d'avis qu'elle peut questionner ce dernier à l'égard de ces éléments de preuve. Par ailleurs, il est dans l'intérêt des clients de point à point du Transporteur de bien comprendre l'impact de ce projet sur les arrêts de transit lors des phases de construction et de

---

<sup>5</sup> Soit une demande de service de transport ferme de point à point à long terme en mode exportation, d'une durée de 25 ans, à la frontière du réseau du Transporteur avec l'État de New York.

<sup>6</sup> B-0009, p. 13, l. 11 à 14.

mise en route du projet. Par exemple, NEMC devrait être en droit de questionner le Transporteur sur ces éléments de preuve afin de vérifier si d'autres solutions ayant un impact moindre sur les clients de point à point du Transporteur pourraient être mises en place.

Finalement, NEMC est d'avis qu'il ne serait pas dans l'intérêt public de limiter hâtivement la portée de l'examen de la demande d'un projet d'investissement d'une telle ampleur ayant des conséquences potentielles multiples.

Veuillez agréer, chère consœur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

**GOWLING WLG (CANADA) S.E.N.C.R.L., s.r.l.**



Nicolas Dubé

ND