

Montréal, le 25 octobre 2022

Nicolas Dubé
Associé

Ligne directe : 514-392-9432

Téloc. : 514-878-1450

nicolas.dube@gowlingwlg.com

VIA LE SDÉ

Adjointe

Tél. : 514 878-9641, poste n° : 65322

M^e 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 objet et fait suite aux réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 de Nalcor Energy Marketing Corporation (« **NEMC** »).

NEMC a pris connaissance des réponses du Transporteur à sa demande de renseignements et constate que le Transporteur refuse de répondre à certaines questions ou répond de manière incomplète ou insatisfaisante à certaines questions.

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

précision à la question demandée. Ce faisant, dans la mesure où le Transporteur dispose d'une information plus précise supportant son allégation à l'effet que le transit dans la section à 735- 315 kV dépassera la capacité de transformation à court terme, NEMC demande au Transporteur de lui fournir cette information.

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

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

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

procédurale D-2022-115 de la Régie, notamment le paragraphe 30 où la Régie permet à NEMC de poser toute question visant à comprendre l'impact du projet sur la capacité du Transporteur à répondre à la croissance des besoins aux postes Langlois et de Léry.

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

À la question 2.3, NEMC cherche à savoir si la totalité de la puissance modélisée par le Transporteur de la centrale Beauharnois peut être directement (sans passer par les groupes convertisseurs) synchronisée sur le réseau à 735 kV du Transporteur. En réponse à cette question, le Transporteur fait référence à des limitations de certains équipements sans indiquer si le Transporteur peut effectivement directement synchroniser, sans passer par les groupes convertisseurs, la totalité de la puissance modélisée de la centrale Beauharnois sur le réseau à 735 kV du Transporteur. NEMC est d'avis que la réponse à la question posée peut se répondre par un simple « oui » ou « non », tout en fournissant des explications dans l'éventualité où la réponse est négative.

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

À la question 2.5.1, NEMC demande au Transporteur de lui fournir un diagramme amendé qui montre tous les équipements liés au poste de Châteauguay, incluant les équipements de transport associés à la centrale Beauharnois. NEMC demande d'y inclure les liens avec le réseau de l'Ontario (HQT-LAW) et le réseau principal. Le Transporteur refuse de répondre à cette question et invoque que le détail des équipements liés au poste de Châteauguay ainsi que les deux schémas de liaison avec les réseaux voisins et le réseau principal ne sont pas pertinents à l'analyse de ce dossier. Or, au paragraphe 29 de la décision procédurale D-2022-115 de la Régie, celle-ci permet à NEMC d'obtenir des clarifications sur le mode de fonctionnement du poste de Châteauguay et sur l'utilisation de la centrale de Beauharnois afin de comprendre les raisons de l'utilisation de

convertisseurs plus puissants. Ce faisant, NEMC est d'avis que sa question ne dépasse pas le cadre du présent dossier et qu'elle est en droit d'obtenir une réponse à sa question.

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

À la question 3.2.2, NEMC demande au Transporteur d'expliquer la différence de coûts entre la solution 3 de la référence (ii) (770 M\$) et le coût du projet d'investissement proposé dans le présent dossier (1 272 M\$). Dans sa réponse, le Transporteur renvoie NEMC à ses réponses aux questions 3.1 et 3.6 de la demande de renseignements numéro 1 de l'AHQ-ARQ. Or, ces questions de l'AHQ-ARQ ne sont pas exactement les mêmes que la question 3.2.2 de NEMC puisque cette dernière concerne la différence de coûts entre la solution 3 de la présentation de 2019 et les coûts du projet d'investissement proposé dans le présent dossier. L'objectif recherché par NEMC est de comprendre l'évolution des coûts de la solution proposée par le Transporteur entre le présent dossier et la présentation de 2019. NEMC demande donc à la Régie d'enjoindre le Transporteur à répondre à la question telle que formulée par NEMC. Par ailleurs et de l'avis de NEMC, le Transporteur devrait offrir des évaluations détaillées de coûts sur les mêmes bases monétaires, c'est-à-dire en dollars de réalisation ou en dollars constants. De plus, NEMC juge qu'il serait pertinent d'ajouter la solution proposée par le Transporteur dans le présent dossier à l'analyse économique comparative de la référence (ii) que l'on retrouve à la page 7 de la demande de renseignements numéro 1 de l'AHQ-ARQ, telle que demandé par l'AHQ-ARQ à sa question 3.1 de celle-ci.

À la question 3.2.3, NEMC demande au Transporteur d'expliquer pourquoi la contribution de la tierce partie est passée de 150 M\$, soit 19,5 % du coût de la solution 3 (770 M\$) en 2019, à une contribution de 96 M\$, soit 7,6 % du coût de la solution proposée dans le présent dossier (1 272 M\$). Dans sa réponse, le Transporteur renvoie NEMC à sa réponse à la question 3.6 de la demande de renseignements numéro 1 de l'AHQ-ARQ. Or, dans sa réponse à l'AHQ-ARQ, le Transporteur n'explique pas l'évolution des différents postes de coûts des différentes solutions envisagées pour ce projet, depuis octobre 2019, telle que représentée à la pièce B-0014. De l'avis

de NEMC, uniquement une description détaillée de l'évolution des différents types de coûts des solutions envisagées pour ce projet de 1,3 milliard de dollars pourrait justifier une variation aussi importante entre les solutions envisagées sur une aussi courte période (octobre 2019 à février 2022). Cette évaluation détaillée est d'autant plus importante puisqu'elle sert à établir la contribution du Producteur et par le fait même la portion des coûts à être socialisée par l'ensemble des clients du Transporteur.

À la question 3.3, NEMC demande au Transporteur d'expliquer en détail comment est utilisée la centrale Beauharnois pour répondre aux besoins de transport offerts par le Transporteur sur les chemins HQT-MASS et HQT-LAW ainsi que pour répondre aux besoins de la charge locale. NEMC demande au Transporteur d'expliquer en détail comment est actuellement utilisée la centrale Beauharnois en ce sens et comment elle sera utilisée en ce sens une fois le projet d'investissement complété. Le Transporteur refuse d'expliquer comment la centrale est actuellement utilisée et comment elle sera utilisée une fois le projet d'investissement complété pour répondre aux besoins de transport offerts par le Transporteur sur les chemins HQT-MASS et HQT-LAW, invoquant que cette question est hors du cadre d'examen du présent dossier. NEMC est en désaccord avec cette question. Tel que mentionné précédemment, NEMC est d'avis qu'elle est en droit de poser des questions pour bien comprendre l'utilisation et le fonctionnement de la centrale Beauharnois et pour comprendre l'ensemble des impacts du projet d'investissement sur l'utilisation de cette centrale.

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

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

À la question 6.4, NEMC demande au Transporteur de fournir les coûts de la solution 2 de la référence (i) avec le même niveau de détails que le tableau qui se trouve à la page 3 de la pièce confidentiel B-0014. Le Transporteur mentionne qu'il ne peut répondre à cette question puisqu'il ne dispose pas de cette information et puisque la solution 2 n'a pas été retenue. De l'avis de NEMC, ces informations sont pertinentes à l'analyse des intervenants, mais également pour la Régie. Selon NEMC, il importe dans le cadre du présent dossier que le Transporteur soit en mesure de fournir

une analyse de coûts pour la solution 2 sur les mêmes bases que celle effectuée pour la solution 1 et ce, afin de permettre aux intervenants et à la Régie de comparer adéquatement les deux solutions. À cet égard, le paragraphe 9 de l'article 2 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*¹ prévoit que toute demande d'autorisation faite en vertu de l'article 1 dudit règlement doit notamment être accompagnée, le cas échéant, des autres solutions envisagées. Le cas échéant, les coûts associés à ces autres solutions doivent également être fournis. NEMC demande donc à la Régie d'enjoindre le Transporteur à fournir les coûts de la solution 2 avec le même niveau de détails que ceux fournis pour la solution 1.

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

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

« [84] La Régie partage l'avis de l'AQCIE-CIFQ selon lequel il est pertinent de savoir si les autres clients du Transporteur, notamment le Distributeur, retireront des bénéfices de la réalisation de la solution retenue, considérant le fait que les Convertisseurs seront raccordés selon la nouvelle configuration, permettant au Producteur d'éviter la reconduction de sa stratégie actuelle de la centrale de Beauharnois.

¹ RLRQ, c. R-6.01, r. 2.

[85] Par conséquent, la Régie permet aux intervenants d'obtenir des précisions quant aux bénéfices réels de la nouvelle configuration de la solution retenue par le Transporteur pour ses clients. »

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

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

À cet égard, NEMC réitère qu'il pourrait être bénéfique pour l'ensemble des parties qu'une séance de travail technique avec les ingénieurs du Transporteur, les intervenants et la Régie ait lieu.

Veillez 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