

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

Demande relative au remplacement des groupes
convertisseurs au poste de Châteauguay

N° : R-4185-2022

HYDRO-QUÉBEC, dans ses activités de transport
d'électricité

Demanderesse (le « **Transporteur** »)

- et -

NALCOR ENERGY MARKETING CORPORATION

Intervenante

ARGUMENTATION ÉCRITE DE NALCOR ENERGY MARKETING CORPORATION

1. Nalcor Energy Marketing Corporation (« **NEMC** ») a pris connaissance de l'argumentation écrite du Transporteur¹ et souhaite fournir les commentaires suivants en réplique à celle-ci;
 - I. **LA CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT DANS LAQUELLE S'INSCRIT LA DEMANDE D'HYDRO-QUÉBEC DANS SES ACTIVITÉS DE PRODUCTION D'ÉLECTRICITÉ (LE « PRODUCTEUR »)**
 - I.1 **LA DEMANDE DU PRODUCTEUR NE PEUT S'INSCRIRE DANS LA CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT « RESPECT DES EXIGENCES »**
2. Dans le cadre du présent dossier, le Transporteur vise à obtenir l'autorisation de la Régie de l'énergie (la « **Régie** ») afin de remplacer les deux groupes convertisseurs (« **GC** ») au poste de Châteauguay et de réaliser des travaux connexes dont le coût total est estimé à environ 1 272 M\$ (le « **Projet** »);
3. Dans son argumentation écrite, le Transporteur réitère 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 d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le « **Distributeur** ») pour la croissance de la charge locale;

¹ [B-0032](#).

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 »²;
5. NEMC réitère qu'elle est en désaccord avec cette catégorisation de la demande du Producteur;
6. Il convient à cet égard de rappeler la définition actuellement en vigueur de la catégorie d'investissement « Respect des exigences » :

« Respect des exigences

Les investissements en Respect des exigences ne sont pas associés au cycle de vie des équipements et des installations et sont requis indépendamment de l'âge ou de l'état de l'actif existant. Ils visent la conformité aux lois et règlements en vigueur, aux engagements contractuels que le Transporteur est tenu de respecter et aux encadrements et normes internes notamment dans les domaines d'activités suivants :

- activités reliées au rôle social du Transporteur ou présentant des bénéfices intangibles pour lui ;
- activités pour se conformer à des orientations que se donne l'entreprise notamment en matière d'environnement et de sécurité du public ;
- activités effectuées par le Transporteur pour se conformer à des contraintes, des obligations ou des normes environnementales existantes ou nouvelles ;
- activités découlant d'une loi, d'un règlement ou d'un engagement contractuel auquel le Transporteur est tenu de se conformer, notamment, afin d'éviter de mettre en danger la sécurité publique ou la santé et la sécurité de ses employés.

En ce qui concerne la conformité aux engagements contractuels, le Transporteur se doit d'effectuer des travaux sur ses installations à la demande de tiers. Généralement, il s'agit de travaux minimalement requis pour les déplacements ou modifications à réaliser sur les installations du Transporteur lors de réaménagements ou constructions de voies publiques par le Ministère des Transports du Québec (MTQ), par une municipalité régionale de comté, par une municipalité ou pour répondre à des demandes d'intérêts privés ou de clients. Tous ces travaux font cependant l'objet d'une contribution financière exigée des tiers, considérée distinctement du coût du projet aux fins d'approbation hiérarchique des investissements requis et pour l'application du seuil à considérer aux fins des autorisations réglementaires (projet supérieur ou inférieur à 65 M\$).

Sommairement, les activités d'investissements en Respect des exigences incluent les projets tels que :

² [B-0032](#), p. 25, l. 10 à 15.

- *projets visant à assurer la sécurité des installations et la protection du public;*
- *projets de remplacement d'équipements non sécuritaires pour se conformer, par exemple, aux exigences de la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST);*
- *projets d'installation de bassins de récupération d'huile;*
- *projets de déplacement d'équipements de réseau initiés à la demande du MTQ en vue de la construction d'une autoroute. »*

(Nos soulignés)

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 Producteur³;
8. Par ailleurs, selon la définition citée plus haut, les investissements en « Respect des exigences » visent trois éléments, à savoir : (1) la conformité aux lois et règlements en vigueur, (2) la conformité aux engagements contractuels que le Transporteur est tenu de respecter et (3) la conformité aux encadrements et aux normes internes, notamment dans les domaines d'activités énumérés sous le premier alinéa de cette définition;
9. Nous vous référons également à cet égard au paragraphe 76 de la décision [D-2022-001](#), qui mentionne ce qui suit :

« [76] Les investissements de la catégorie « Respect des exigences » visent la conformité aux lois et règlements en vigueur, aux engagements contractuels, aux normes ou encadrements internes de même qu'aux exigences de la North American Electric Reliability Corporation (la NERC) qui concernent la sécurisation physique des installations ainsi que le branchement des postes. »
10. La preuve du Transporteur est à l'effet que la demande du Producteur n'est pas requise afin de se conformer aux lois et règlements en vigueur (élément (1), par. 8 du présent plan d'argumentation). Pas plus qu'elle n'est requise pour satisfaire à des encadrements et normes internes, tels que ceux énumérés sous le premier alinéa de la définition citée plus haut et repris ci-après (élément (3), par. 8 du présent plan d'argumentation) :
 - activités liées au rôle social du Transporteur ou présentant des bénéfices intangibles pour lui;

³ [B-0032](#), p. 26, l. 7 à 8.

- activités pour se conformer à des orientations que se donne l'entreprise notamment en matière d'environnement et de sécurité du public;
 - activités effectuées par le Transporteur pour se conformer à des contraintes, des obligations ou des normes environnementales existantes ou nouvelles; et
 - activités découlant d'une loi, d'un règlement ou d'un engagement contractuel auquel le Transporteur est tenu de se conformer, notamment, afin d'éviter de mettre en danger la sécurité publique ou la santé et la sécurité de ses employés.
11. Si tant est que la demande du Producteur s'inscrit sous la catégorie d'investissement « Respect des exigences », ce qui n'est pas admis, elle devrait donc nécessairement être requise afin de permettre au Transporteur de respecter ses engagements contractuels (élément (2), par. 8 du présent plan d'argumentation);
12. À cet égard, selon le Transporteur, la demande du Producteur vise à permettre à ce dernier d'utiliser les GC du poste de Châteauguay pour livrer (pour « honorer ») 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-MASS⁴;
13. Cela ressort clairement des propos du Transporteur dans sa lettre à la Régie du 12 juillet 2022⁵ :

« Pour plus de précision, ce Projet ne concerne en rien les droits de transport, ni n'a aucun effet sur les conventions de services de transport de l'intéressé ou de tout autre client du service de transport conclues selon les Tarifs et conditions. Il vise principalement le maintien des actifs du Transporteur pour lui permettre de maintenir la qualité de prestation du service de transport et ainsi honorer les conventions de services de transport auprès de ses clients dont celles de NEMC. »

(Nos soulignés)

14. Tel qu'il appert de la définition de la catégorie d'investissement « Respect des exigences », les travaux s'inscrivant dans cette catégorie d'investissement sont généralement des travaux demandés par des tiers pour réaliser des déplacements ou des modifications sur les installations du Transporteur lors de réaménagements ou constructions de voies publiques par le Ministère des Transports du Québec, par une municipalité régionale de comté, par une municipalité ou pour répondre à des demandes d'intérêts privés ou de clients. La méthode d'attribution des coûts pour ce type de projets, qui diffèrent du Projet, est habituellement la méthode d'attribution des coûts déterminée par la Régie dans sa décision [D-2006-76](#);

⁴ [B-0009](#), p. 10, l. 1 à 4.

⁵ [B-0019](#), p. 7.

15. Tel que mentionné dans son mémoire⁶, après une revue de différents dossiers liés aux projets impliquant la catégorie d'investissement « Respect des exigences », NEMC constate que ces projets d'investissement sont très différents du Projet qui fait l'objet du présent dossier;
16. NEMC n'a d'ailleurs retracé aucun précédent où le Transporteur a inscrit des investissements liés au respect d'une entente contractuelle de service de transport dans la catégorie d'investissement « Respect des exigences ». Le Transporteur n'a non plus identifié aucun tel précédent dans sa preuve ou dans son argumentation écrite;
17. Tel que mentionné dans son mémoire⁷, la contribution d'un tiers engendrant un investissement dans cette catégorie d'investissement doit habituellement être conforme à un engagement contractuel liant ce tiers avec le Transporteur et ne repose pas sur l'application de la méthode de calcul prévue dans la *Politique du Transporteur relative aux ajouts au réseau de transport* (Appendice J des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*, les « **T&C** »);
18. À titre d'exemple, dans le dossier R-3917-2014, le Transporteur a demandé l'autorisation à la Régie pour un projet d'investissement relatif au déplacement d'un tronçon de la ligne à 315 kV entre les postes Hertel et Viger. Ce projet consistait à déplacer une ligne de transport du Transporteur en prévision de la construction du nouveau pont Champlain. En conformité avec les exigences liées à l'attribution des coûts pour ce type de catégorie d'investissement⁸, le tiers, soit Infrastructure Canada, et le Transporteur, ont convenu d'une entente contractuelle encadrant la détermination de la contribution du tiers⁹;
19. Contrairement au dossier R-3917-2014, le Transporteur n'a déposé aucune entente encadrant l'établissement de la contribution du tiers, en l'occurrence le Producteur. En fait, le Transporteur réfère uniquement à la pièce B-0009 pour répondre à l'exigence du Règlement relative à la fourniture d'engagements contractuels et des contributions financières;
20. À cet égard, soulignons que la convention de service accélérée liant le Producteur et le Transport pour le service de transport ferme de 1 200 MW sur l'interconnexion HQT-MASS ne fait aucunement référence à des ajouts au poste de Châteauguay et ne fait référence à aucune modalité pouvant être utilisée pour déterminer une contribution de la part du Producteur¹⁰;

⁶ [C-NEMC-0016](#), p. 6.

⁷ [C-NEMC-0016](#), p. 6.

⁸ Article 3, alinéa 1, paragraphe 3 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* (le « **Règlement** ») : « 3. Une demande d'autorisation pour acquérir, construire ou disposer des immeubles ou des actifs destinés au transport ou à la distribution doit également être accompagnée des renseignements suivants: [...] 3° le cas échéant, les engagements contractuels des consommateurs du service ainsi que leurs contributions financières. ».

⁹ Dossier R-3917-2014, pièce [B-0006](#), annexe 2.

¹⁰ Dossier R-3715-2009, pièce [HQT-1, Document 1](#), Annexe 1.

21. Par ailleurs, en aucun temps pertinent le Transporteur n'avait-il besoin d'augmenter la capacité des GC pour rencontrer (pour « honorer ») ses obligations en vertu de la convention de service de 1 200 MW avec le Producteur. Tel que mentionné dans son mémoire, la configuration actuelle permet déjà de faire transiter cette capacité sur l'interconnexion HQT-MASS¹¹. Nous vous référons à cet égard à l'article 5 de ladite convention qui mentionne ce qui suit :

« 5.0 [...] Le Transporteur prévoit, à compter du mois de décembre 2013, être en mesure de fournir en tout temps la capacité d'exportation demandée avec les seuls ajouts associés aux phases I et II. La phase III est requise pour assurer le service de transport pour la durée demandée. La réalisation des phases I, II et III permettra au Transporteur de répondre en totalité à la demande de service de transport demandée. »¹²

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;

I.2 LA DEMANDE DU PRODUCTEUR DEVRAIT PLUTÔT S'INSCRIRE DANS LA CATÉGORIE D'INVESTISSEMENT « CROISSANCE DES BESOINS DE LA CLIENTÈLE »

24. Dans son argumentation écrite¹³, 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 :
- La demande du Producteur lui permettra d'utiliser les GC pour la totalité de sa réservation ferme totalisant 1 200 MW sur l'interconnexion HQT-MASS et par le fait même libérera 450 MW de production provenant de la centrale de Beauharnois au

¹¹ [C-NEMC-0016](#), p. 7.

¹² Dossier R-3715-2009, pièce [HQT-1, Document 1](#), Annexe 1, art. 5.

¹³ [B-0032](#), p. 25, l. 10 à 13.

moment de la pointe du réseau pour alimenter de nouvelles charges, ce qui résultera en un ajout de transit sur le réseau¹⁴;

- En effet, en ajoutant une capacité de transit de 500 MW à l'interconnexion HQT-MASS et en permettant de transiter la production de la centrale de Beauharnois, présentement ilôtée sur le réseau de New York en mode planification, vers le réseau d'Hydro-Québec pour répondre aux besoins grandissants de la charge locale, le Transporteur ajoute une capacité de transport ferme durant la pointe du réseau générant ainsi des revenus additionnels¹⁵;
- Le Transporteur a d'ailleurs confirmé cette possibilité à la réponse 3.7.4 de la demande de renseignements numéro 1 de NEMC¹⁶;
- Le Transporteur a admis en mai 2019 dans le cadre d'une présentation intitulée « Replacement of Converters at Châteauguay Substation » que la solution 3, qui représentait à l'époque une solution très similaire à la solution proposée dans le présent dossier, rendrait disponible une quantité importante de production locale (centrale de Beauharnois pour répondre à la hausse de la charge dans la région Vaudreuil-Valleyfield)¹⁷;
- Le Transporteur a admis en octobre 2019 dans le cadre d'une présentation intitulée « Remplacement des convertisseurs au poste de Châteauguay » que pour la solution 3, soit la solution proposée dans le présent dossier, la différence de coût entre cette solution et celle où il y a un simple remplacement des GC actuels (2 x 500 MW) représentait un investissement en croissance. Selon le Transporteur, cette solution présentait des avantages intéressants pour les clients d'export et d'import et se traduisait par une capacité d'export et d'import potentiellement accrue, tout en simplifiant la gestion des groupes de Beauharnois¹⁸;
- Ce faisant, NEMC est en désaccord avec l'affirmation du Transporteur à l'effet que « *la demande du Producteur consiste en une demande de modification des actifs d'un projet de pérennité* » et que « *c'est également de cette façon que le projet a été présenté dans le cadre du processus prévu à l'appendice K des Tarifs et conditions* ». Au contraire, NEMC soumet à la Régie que le Projet a plutôt été présenté comme un projet s'inscrivant dans les catégories d'investissement « *Maintien des actifs* » et « *Croissance des besoins de la clientèle* », tel qu'il appert des présentations citées précédemment;
- Le Distributeur anticipe une hausse marquée de la demande de la charge locale au moment de la mise en service de l'investissement proposé¹⁹;

¹⁴ [C-NEMC-0016](#), p. 9.

¹⁵ [C-NEMC-0016](#), p. 10.

¹⁶ Pièce [B-0029](#), p. 15, l. 1 et 2.

¹⁷ [C-NEMC-0016](#), p. 9.

¹⁸ [C-NEMC-0016](#), p. 10.

¹⁹ [C-NEMC-0016](#), p. 10.

26. Compte tenu des éléments mentionnés ci-dessus, NEMC partage l'avis du Transporteur exprimé à deux reprises en 2019 à l'effet que la demande du Producteur correspond à un investissement dans la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle », puisqu'elle génèrera des revenus additionnels pour le Transporteur et qu'elle ne découle d'aucun engagement contractuel :

« Croissance des besoins de la clientèle

Les investissements classés en Croissance des besoins de la clientèle visent, d'une part, à répondre aux besoins liés à l'alimentation de la charge locale en intervenant dans des installations, des zones et des corridors qui connaissent un accroissement important de charge. Ces interventions sont d'une part planifiées en fonction des données concernant la capacité des installations à recevoir de la charge supplémentaire et aussi suivant les prévisions de charge d'HydroQuébec dans ses activités de distribution d'électricité (le « Distributeur »).

[...]

D'autre part, les travaux de raccordement, de prolongement ou de modification du réseau de transport permettent d'intégrer la puissance produite par une nouvelle installation de production et d'assurer le transit de la puissance additionnelle découlant entre autres de l'ajout de nouveaux groupes de production ou de la modification de groupes de production dans une centrale existante.

[...]

Les investissements en Croissance des besoins de la clientèle sont directement reliés aux engagements du Transporteur de répondre aux besoins de ses clients au meilleur coût, ainsi qu'à son obligation d'assurer la fiabilité du réseau de transport et ils génèrent des revenus additionnels.
[...]²⁰

(Nos soulignés)

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 Châteauguay²¹. 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*

²⁰ [C-NEMC-0016](#), p. 8.

²¹ [B-0032](#), p. 25, l. 5 à 7.

(*Vaudreuil-Valleyfield growth* »²². 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 »;

II. LA MÉTHODE D'ATTRIBUTION DES COÛTS DU PROJET

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&C²³. Le Transporteur applique plutôt la méthode d'« attribution directe » prévue à l'alinéa 2 de cet article;
30. NEMC comprend de l'argumentation écrite du Transporteur que celui-ci invoque deux motifs au soutien de l'application de la méthode d'attribution directe :
- Il est en mesure de valoriser de façon objective le coût à associer à chacun des objectifs visés par le Projet, à savoir les coûts liés à la catégorie d'investissement « Maintien des actifs » (le projet de pérennité) et les coûts découlant de la demande du Producteur²⁴;
 - La demande du Producteur consiste en une demande de modification des actifs d'un projet de pérennité. Selon le Transporteur, la demande du Producteur aurait donc pour point de départ la réalisation du projet de pérennité, qui est le déclencheur du Projet. Et sans ce projet de pérennité, il n'y aurait pas eu de demande du Producteur²⁵;
31. De l'avis de NEMC, le deuxième motif du Transporteur n'est pas pertinent et devrait être écarté. En effet, cet argument tend à supposer que le Projet ne viserait à répondre qu'à un seul objectif, soit un objectif de pérennité des actifs du Transporteur, ce qui n'est pas le cas en l'espèce tel qu'il appert de la preuve au dossier (selon la preuve du Transporteur, le Projet vise à satisfaire deux objectifs s'inscrivant dans les catégories d'investissement « Maintien des actifs » et « Respect des exigences »);
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 qu'elle 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

²² Voir la note de bas de page 17.

²³ [B-0032](#), p. 26, l. 9.

²⁴ [B-0032](#), p. 25, l. 22 à p. 26, l. 2.

²⁵ [B-0032](#), p. 26, l. 3 à 8.

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;

33. Quant au premier motif, NEMC est en désaccord avec la position du Transporteur à l'effet qu'il est possible de valoriser de façon objective le coût à associer à chacun des objectifs visés par le Projet, le tout tel qu'expliqué dans son mémoire²⁶;
34. De l'avis de NEMC et tel qu'expliqué dans son mémoire, le Projet vise à répondre à des objectifs multiples (« Maintien des actifs » et demande du Producteur) qui sont intégrés;
35. En effet, de l'avis de NEMC²⁷, la solution proposée par le Transporteur pour répondre aux deux objectifs du Projet nécessite des investissements liés à la reconfiguration du poste de Châteauguay. Tel qu'il appert de la preuve du Transporteur, le rehaussement de la capacité des GC à 1 500 MW est attribuable uniquement à la demande du Producteur. Or, la configuration actuelle du poste de Châteauguay ne permet pas de répondre à la demande du Producteur sans d'importantes mises à niveau du poste, mises à niveau qui sont évitées par la nouvelle reconfiguration du poste proposée par le Transporteur, reconfiguration qui répond aux deux objectifs du Projet (« Maintien des actifs » et la demande du Producteur)²⁸;
36. Ce faisant, une des principales composantes du Projet, à savoir la reconfiguration du poste de Châteauguay, contribue à satisfaire simultanément plusieurs objectifs, et ce, sans qu'il soit possible d'attribuer de façon objective les coûts de cette composante à chacun des objectifs visés²⁹;
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;
39. Ceci dit, NEMC réitère que la solution 2, dans la configuration actuelle du poste de Châteauguay, est la solution la plus appropriée pour répondre uniquement à l'objectif « Maintien des actifs », puisqu'elle est la solution la plus économique, tel qu'expliqué ci-après à la section III.2 du présent plan d'argumentation;

²⁶ [C-NEMC-0016](#), voir la section 6.

²⁷ [C-NEMC-0016](#), p. 12.

²⁸ *Idem.*

²⁹ [D-2022-139](#), par. 71 à 73; voir aussi [B-0068](#), p. 20, l. 9 à 20 (dossier R-4167-2021).

III. ANALYSE ÉCONOMIQUE ET SOLUTIONS ENVISAGÉES

III.1 ANALYSE ÉCONOMIQUE

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 2³⁰;
41. À cet égard, il importe de mentionner que cette analyse économique comparative n'est pas contredite par le Transporteur;
42. Par conséquent, NEMC est d'avis que la solution 2, dans la configuration actuelle du poste de Châteauguay, est la solution la plus appropriée pour répondre à l'objectif « Maintien des actifs », puisqu'elle est la solution la plus économique;
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**);

III.2 AUTRES SOLUTIONS ENVISAGÉES

44. Ceci dit, rappelons que l'article 2 du Règlement, lequel s'applique au Projet, prévoit ce qui suit :

« 2. Toute demande d'autorisation en vertu du premier alinéa de l'article 1, doit être accompagnée des renseignements suivants:

[...]

9° le cas échéant, les autres solutions envisagées, accompagnées des renseignements visés aux paragraphes précédents. »

(Nos soulignés)

45. Tel que mentionné dans son mémoire³¹, il ressort de la preuve au dossier que le Transporteur n'a pas évalué d'autres solutions (d'autres alternatives) que celle proposée pour répondre aux besoins du Projet :

« 5 Solutions envisagées

Le Transporteur réitère qu'il n'y a pas d'alternative au projet de remplacement des GC en cause au poste de Châteauguay pour assurer la pérennité de l'installation. »

³⁰ [C-NEMC-0016](#), p. 14.

³¹ [C-NEMC-0016](#), p. 13.

46. Or, NEMC a démontré dans le cadre de son mémoire qu'il existait des alternatives au Projet³², comme par exemple l'utilisation d'un seul convertisseur de 1 000 ou de 1 500 MW;
47. Dans son argumentation écrite, le Transporteur mentionne que ces alternatives ne peuvent être retenues comme des solutions valables, puisqu'elles ne permettent pas de maintenir la qualité de prestation du service de transport aux clients, incluant à NEMC. À titre d'exemple, le Transporteur soumet que ces alternatives ne permettent pas de maintenir la capacité de service en livraison et en réception lors de l'indisponibilité de l'un des GC (pour entretien planifié ou à la suite d'un événement)³³;
48. NEMC soumet respectueusement à la Régie que ces commentaires sont de la nouvelle preuve et qu'ils sont par conséquent irrecevables. En effet, le Transporteur tente d'introduire, via son argumentation écrite, de nouveaux éléments de preuve au présent dossier. Tel que décidé par la Régie dans sa décision [D-2017-021](#), au paragraphe 376, mais également dans sa décision [D-2017-128](#), aux paragraphes 19 à 27, NEMC demande à la Régie de ne pas considérer ces nouveaux éléments aux fins de sa décision, puisque ceux-ci n'ont pas été introduits en temps opportun dans le cadre de l'administration de la preuve et puisque les intervenants au dossier n'ont pas été en mesure de questionner le Transporteur sur ces éléments;
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-MASS³⁴. 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;
50. Selon le Transporteur, cette autre alternative ne serait pas viable puisque l'installation d'un seul GC de 500 MW ne permettrait pas au Transporteur de maintenir la capacité du service offerte à sa clientèle, tant pour les réservations fermes de long terme que pour l'alimentation de la charge locale, en énergie et en puissance, à partir des ressources désignées du Distributeur;
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;

³² [C-NEMC-0016](#), voir la section 7.

³³ [B-0032](#), p. 26, l. 13 à 18.

³⁴ [C-NEMC-0016](#), voir la section 7, plus particulièrement les pages 14 et 15.

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**);

IV. **CALCUL DE LA CONTRIBUTION DU PRODUCTEUR**

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;

Cette solution impliquerait l'ajout d'un convertisseur de 500 MW au deux convertisseurs existant plus les coûts des ajouts au réseau pour l'intégration de ce nouveau convertisseur afin de pouvoir transiter 1 500 MW par les convertisseurs sur l'interconnexion HQT-MASS.

b) Le coût de la solution permettant l'atteinte des deux premiers objectifs rencontrés dans l'ordre séquentiel, soit le coût du projet proposé par le Transporteur répondant aux deux objectifs (« Maintien des actifs » et « Respect des exigences »), évalué à 1 274 M\$ de réalisation;

c) Le coût attribué à la deuxième catégorie d'investissement retenue est obtenu en soustrayant du montant obtenu en b) le montant obtenu en a), soit 1 274M\$ - 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**);

V. AUTRES CONSIDÉRATIONS

55. Dans son plan d'argumentation, le Transporteur mentionne que « [l]es clients de service de transport qui programment des transactions de passage ont l'opportunité de bénéficier de la capacité actuelle des GC à l'interconnexion, soit 1 000 MW, laquelle passera à 1 500 MW lorsque le Projet sera complété. L'utilisation de la centrale de Beauharnois au-delà de la capacité des GC doit faire l'objet d'accord préalable avec le Producteur. »³⁵;
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;
59. En réponse à cette préoccupation, le Transporteur mentionne que celle-ci est non-fondée et qu'elle dépasse le cadre du présent dossier. Selon le Transporteur, le Projet n'est aucunement lié à l'interconnexion HQT-DEN³⁷;
60. NEMC est en désaccord avec ces affirmations. En effet, la nouvelle configuration du poste de Châteauguay soulage les contraintes entre les niveaux de tension dans la section à 735 kV-315 kV alimentant à la fois les GC et la charge prévue aux postes Langlois et de Léry, ce qui aurait autrement empêché le Producteur de rehausser la capacité des GC au poste de Châteauguay de manière économique. Par ailleurs, ces mêmes contraintes, qui sont soulagées par la nouvelle configuration au poste de Châteauguay, aurait empêché le TFV à Dennison d'être remplacé par un convertisseur dos-à-dos de plus grande

³⁵ [B-0032](#), p. 29, l. 6 à 10.

³⁶ [C-NEMC-0016](#), p. 18.

³⁷ [B-0032](#), p. 29, l. 11 à 17.

capacité, une opportunité présentée lors de deux rencontres sur la planification du réseau de transport en novembre 2018³⁸ et octobre 2022³⁹;

Technical Considerations

- **Capacity Constraints**

- Delivery capacity to NYPA limited to **1,310 MW** (Reserve limit). Capacity of **1,500 MW** when considering « wheel-through » transactions.
- Maximum and minimum number of units from Beauharnois that are required to be islanded on the New York system.
- Operation of converters dependant on short-circuit levels, which is influenced by the number of 765-120 kV transformers in parallel.

- **Upcoming Projects**

- Replacement of existing HVDC converters.
- Refurbishment work in progress in the 120 kV switch yard, in procurement process for 765-120 kV transformer, refurbishment projects under study in the 765 kV and 315 kV sections.
- Other related projects: Refurbishment work planned at Beauharnois and the VFT at Langlois.

8 Hydro-Québec TransÉnergie

VI. CONCLUSION

61. Pour l'ensemble de ces motifs, ainsi que sur la base des motifs contenus au mémoire de NEMC, cette dernière invite respectueusement la Régie à accueillir les commentaires et les recommandations de NEMC.

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.

Montréal, ce 9 décembre 2022

Gowling WLG (Canada)

GOWLING WLG (CANADA) S.E.N.C.R.L., S.R.L.
Avocats de l'intervenante NEMC

³⁸ Voir la présentation intitulée « Poste Châteauguay – Remplacement des groupes convertisseurs » datée du 21 novembre 2018.

³⁹ [C-NEMC-0016](#), p. 18.