Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 4 de la Régie de l'énergie (la « Régie »)

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS Nº 4 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE À LA DEMANDE D'INSTALLATION D'ÉQUIPEMENTS AU POSTE HERTEL ET À LA CONSTRUCTION D'UNE LIGNE À 400 KV (LE PROJET)

MISE EN SERVICE DU PROJET

1. Références : (i) Pièce B-0041, p. 5, lignes 6 à 20;
(ii) Pièce B-0041, p. 12, lignes 9 à 28;
(iii) Pièce B-0041, p. 13, lignes 9 à 20.

Préambule :

(i) « *Le coût total du Projet s'élève à 1 138,0 M$ et vise la catégorie d'investissement « croissance des besoins de la clientèle » afin de répondre à une demande de service de transport ferme de point à point à long terme. La mise en service, initialement planifiée en décembre 2025, est maintenant prévue pour le mois de mai 2026.*

Le coût total du Projet demeure inchangé puisqu'il tient déjà compte d'un report de la mise en service, comme précisé dans la réponse à question 3.1 de la pièce B-0022, HQT-3, Document 1.3, page 8, lignes 6 à 16, de la demande de renseignements n° 2 de la Régie.

La solution retenue par le Transporteur est toujours celle qui permet de répondre à la demande du client et d'assurer l'harmonisation avec le projet Champlain Hudson Power Express (« CHPE »), comme indiqué à la section 4.2. De plus, le Transporteur prévoit poursuivre les activités du Projet, telles qu'initialement planifiées.

Par ailleurs, le Projet ne génère pas d'impact tarifaire à la hausse considérant une mise en service prévue pour le mois de mai 2026. Des contributions du client demeurent requises pour le coût excédant le montant maximal applicable ainsi que pour le coût de l'arrangement électrique différent demandé par le client, comme présenté à la section 6 ». [nous soulignons].

(ii) « *La solution 1 correspond à la solution la plus économique et représente la solution de référence du Transporteur. Cette solution consiste en l'installation d'un convertisseur de courant alternatif à courant continu au poste Hertel, raccordé à la section à 735 kV du poste. Une ligne à 400 kV à courant continu est construite depuis le poste Hertel jusqu'au point de traversée de la frontière canado-américaine situé dans la rivière Richelieu. Cette ligne est constituée de trois segments : un premier segment aérien sur une longueur d'environ 50 km, un second segment souterrain sur une longueur d'environ 7 km et un dernier segment sous-marin sur une longueur d'environ 2 km. Un poste aérosouterrain est également construit afin d'assurer la transition du segment aérien vers le segment souterrain.*

Le Transporteur évalue une date de mise en service de la solution 1 au plus tôt en décembre 2027.

Les solutions 1 et 2 sont essentiellement équivalentes d'un point de vue technique. Toutefois, la solution 1 est la solution la plus avantageuse du point de vue économique, car elle présente les coûts globaux actualisés les plus faibles (voir tableau 3).

De plus, elle est avantageuse du point de vue des impacts environnementaux et sociaux par rapport à la solution 3. En effet, elle évite la construction d'un nouveau poste à 735 kV et elle prévoit la construction d'une ligne à 400 kV à courant continu qui est moins imposante physiquement qu'une ligne à 735 kV à courant alternatif. L'impact visuel et l'emprise au sol de la solution 1 sont ainsi réduits. Toutefois, cette solution ne permet pas de respecter la date de mise en service souhaitée par le client du service de transport ». [nous soulignons].

(iii) « *La solution 3 prévoit la construction d'une ligne à 735 kV à partir du poste Hertel jusqu'à un nouveau poste convertisseur 735 kV – 400 kV c.c. situé à environ 9 km du point d'interconnexion à la frontière. Une ligne à 400 kV enfouie (segments de 7 km souterrain et de 2 km sous-marin) est construite afin de raccorder le nouveau poste convertisseur au point d'interconnexion à la frontière.*

Le Transporteur évalue une date de mise en service de la solution 3 au plus tôt en décembre 2027.

La solution 3 n'a pas été retenue puisqu'elle n'est pas économique et il s'agit de la solution qui engendre le plus d'impacts environnementaux en raison notamment de la nécessité de construire un nouveau poste à 735 kV dans lequel serait installé le convertisseur. De plus, cette solution ne permet pas de respecter la date de mise en service souhaitée par le client du service de transport ».
[nous soulignons]

Demandes :

1.1 Veuillez expliquer les motifs pour lesquels la date de la mise en service a été révisée à mai 2026.

Réponse :

Comme indiqué à la pièce révisée[1] et au préambule (i), le Transporteur a mis à jour la date de mise en service du Projet afin d'assurer la coordination avec le projet CHPE dont la mise en service a été reportée[2].

[1] B-0041, HQT-1, Document 1 révisé, p. 5.
[2] Mise en service du projet CHPE : https://chpexpress.com/news/champlain-hudson-power-express-provides-update-on-anticipated-full-operation-date/

1.2 La Régie constate de la preuve amendée que les dates de mise en service des solutions 1 et 3 demeurent au plus tôt en décembre 2027. Veuillez confirmer que les motifs précisés à la question précédente n'auraient pas d'impact sur les dates de mise en service des solutions 1 et 3.

Réponse :

Le Transporteur indique que les dates de mise en service des solutions 1 et 3 ne sont pas affectées par le report de la date de mise en service du projet CHPE et qu'elles demeurent au plus tôt en décembre 2027.

Par ailleurs, le Transporteur réitère que la solution 2B retenue pour le Projet est celle qui permet de répondre à la demande du client.

1.3 Considérant que le choix de l'arrangement électrique par le client est guidé par la date de mise en service initialement prévue pour le 31 décembre 2025, veuillez infirmer ou confirmer que le client a été avisé de la nouvelle date de mise en service et qu'il s'en ait déclaré satisfait.

Réponse :

Le client est informé et à l'aise avec la mise à jour de la date de mise en service du Projet.