DHC
— AVOCATS —

Avocats-conseils
Jean Hétu, Ad. E.
David Robitaille, Ph.D.

PAR SDÉ

Steve Cadrin
Ligne directe : 514 392-5725
scadrin@dhcavocats.ca

Laval, le 11 mai 2022

Me Véronique Dubois
Secrétaire de la Régie de l'Énergie
Tour de la bourse
800, Place Victoria
2ième étage, bureau 2.55
Montréal (Québec) H4Z 1A2

Objet: HQT - Demande d'autorisation du Transporteur relative à l'installation d'équipements au poste Hertel et à la construction d'une ligne à 400 kV
Réplique de l'AHQ-ARQ aux commentaires du Transporteur sur les demandes d'intervention
Dossier : R-4188-2022
N/D: 4503-73

Chère consœur,

Par la présente, l'AHQ-ARQ répond à l'invitation de la Régie de l'Énergie (la « Régie »), dans l'avis aux personnes intéressées du 12 avril 2022[1], de répliquer aux commentaires d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») ceux-ci ayant été déposés le 6 mai 2022[2] et portant sur les demandes d'intervention et budgets déposés dans le dossier mentionné en rubrique.

D'entrée de jeu, l'AHQ-ARQ note que le Transporteur ne remet pas en question sa demande d'intervention ni son budget de participation. De façon plus spécifique, le Transporteur commente quatre des sujets d'intervention de l'AHQ-ARQ.

La capacité et les restrictions à la réception

L'AHQ-ARQ apprécie les précisions additionnelles fournies par le Transporteur à cet égard.

Le raccordement par le poste de Châteauguay

Le Transporteur formule le commentaire suivant aux pages 5 et 6 :

[1] A-0003.
[2] B-0015.

> « *Le Transporteur souligne que le scénario de raccordement à partir du poste de Châteauguay ne figure pas parmi les options retenues et rappelle que la Régie doit se prononcer sur le projet proposé par le Transporteur, et non sur des alternatives qui ne figurent pas au dossier. Le Transporteur rappelle que la Régie a déjà circonscrit l'étendue des demandes d'intervention à ce sujet dans la décision D-2020-012.*
>
> *Une interconnexion à partir du poste de Châteaugay ne permettrait pas d'assurer une séparation géographique des interconnexions existantes et planifiées, ce qui impacterait la fiabilité du réseau. En effet, l'alimentation de deux importantes interconnexions à partir du poste de Châteauguay augmenterait la probabilité d'un événement en exploitation pouvant engendrer l'interruption simultanée de ces deux interconnexions et résulter en d'importantes perturbations pour les réseaux du Transporteur et de l'État de New York.* » (Notes de bas de page omise; nous soulignons)

Contrairement à ce que laisse sous-entendre le Transporteur, la solution de raccordement à partir du poste de Châteauguay est bel et bien une alternative qui figure au dossier, alors que le Transporteur indique l'avoir envisagée et analysée[3].

Par conséquent, l'AHQ-ARQ soumet qu'elle est justifiée de pouvoir obtenir plus de précisions sur l'impact de cette solution sur la fiabilité du réseau qu'allègue le Transporteur et ainsi que la Régie devrait permettre aux intervenants de transmettre des demandes de renseignements au Transporteur sur ce sujet.

Les caractéristiques de la solution 1

Le Transporteur formule le commentaire suivant à la page 6 :

> « *Le Transporteur souligne que le résultat de l'analyse économique des différentes solutions n'a pas été un facteur déterminant dans le choix de la solution retenue par le client du service de transport. Le Projet retenu correspond à la demande du client du service de Transport qui en assume le surcoût. Par ailleurs, et bien que le Transporteur juge que le sujet déborde du cadre de la présente demande d'autorisation, il évalue que les délais additionnels de réalisation d'une solution majoritairement aérienne sont essentiellement attribuables aux démarches de consultation publique et aux autorisations gouvernementales.* » (Nous soulignons)

L'AHQ-ARQ s'étonne de l'interprétation du Transporteur selon laquelle l'analyse économique des différentes solutions examinées par ce dernier déborderait du cadre de la présente demande d'autorisation et elle demande à la Régie de ne pas retenir une telle interprétation qui, avec égards, ne respecte pas le cadre réglementaire. On pourrait alors se demander pourquoi le Transporteur a-t-il présenté plusieurs solutions alors qu'il juge qu'elles débordent du cadre.

[3] B-0004, page 11.

Par conséquent, l'AHQ-ARQ soumet qu'elle est justifiée de pouvoir obtenir plus de précisions sur les délais additionnels de réalisation d'une solution majoritairement aérienne qui seraient essentiellement attribuables aux démarches de consultation publique et aux autorisations gouvernementales.

La marge d'incertitude dans les évaluations des coûts et des pertes de transport

Le Transporteur formule le commentaire suivant aux pages 6 et 7 :

> « *Le Transporteur réitère que le résultat de l'analyse économique des différentes solutions n'a pas été un facteur déterminant dans le choix de la solution retenue par le client du service de transport. Ainsi, une étude de sensibilité sur les coûts du projet ou sur les pertes électriques ne pourrait remettre en cause le choix de la solution retenue et représenterait un exercice peu utile. De plus, le Transporteur indique qu'il y a peu d'incertitudes concernant l'évaluation des pertes électriques différentielles entre les solutions, puisque toutes consistent en un raccordement d'une ligne de transport radiale à partir du poste Hertel et que le facteur d'utilisation de l'interconnexion est arrimé à la demande du client pour un service de transport ferme de point à point à long terme de 1 283 MW selon la convention de service. Finalement, le projet ne modifie pas la topologie du réseau de transport principal du Transporteur* [note de bas de page omise]. » (Nous soulignons)

L'AHQ-ARQ réitère son étonnement de l'interprétation du Transporteur selon laquelle l'analyse économique des différentes solutions examinées par ce dernier déborderait du cadre de la présente demande d'autorisation. De plus, elle rappelle notamment la décision D-2022-011 de la Régie lors de laquelle celle-ci jugeait que le calcul des pertes et sa sensibilité étaient pertinents dans un autre dossier d'investissement du Transporteur.

Par conséquent, l'AHQ-ARQ soumet qu'elle est justifiée de pouvoir obtenir plus de précisions sur les incertitudes pouvant affecter les coûts et les calculs de pertes de transport.

En conclusion de cette réplique, l'AHQ-ARQ invite la Régie à retenir l'ensemble de sa demande d'intervention telle que déposée.

Espérant le tout conforme, veuillez agréer, chère consœur, nos salutations les plus distinguées.

DHC Avocats

Steve Cadrin, avocat

SC/fn

 # 791592