FASKEN

Fasken Martineau DuMoulin S.E.N.C.R.L., s.r.l.
Avocats
Agents de brevets et de marques de commerce

800, rue du Square-Victoria, bureau 3500
C. P. 242
Montréal (Québec) H4Z 1E9
Canada

T +1 514 397 7400
+1 800 361 6266
F +1 514 397 7600

fasken.com

Le 11 mai 2022
N° de dossier : 115805.00230

André Turmel
Direct +1 514 397 5141
aturmel@fasken.com

PAR SDÉ

Me Véronique Dubois, Secrétaire
Régie de l'énergie
Tour de la Bourse
800, place Victoria – 2e étage, bureau 255
Montréal (Québec) H4Z 1A2

Objet : Réponse aux commentaires du Transporteur sur les demandes d'intervention
DEMANDE D'AUTORISATION DU TRANSPORTEUR RELATIVE À L'INSTALLATION D'ÉQUIPEMENTS AU POSTE HERTEL ET À LA CONSTRUCTION D'UNE LIGNE À 400 KV
Dossier : R-4188-2022

Chère consœur,

Dans sa demande d'intervention, la FCEI demande à la Régie de l'autoriser à interroger le Transporteur à propos de l'étude d'impact qui a servi à définir le Projet.

Le Transporteur demande à la Régie d'exclure cet enjeu du dossier et cite à cet effet la décision D-2010-051 par laquelle la Régie refusait une demande de complément de réponse de EBMI à l'égard de l'étude d'impact. Elle indiquait incidemment que le rapport d'étude d'impact n'était pas pertinent à l'analyse d'une demande déposée en vertu de l'article 73 de la Loi sur la Régie de l'énergie.

> « La Régie est d'avis que ce rapport d'étude d'impact n'est pas pertinent à l'étude d'une demande déposée en vertu de l'article 73 de la Loi, car il s'agit d'un document préparé préalablement à la présentation d'un projet et qui, de surcroît, est sujet à modifications tout au long de l'étude préalable de faisabilité de ce même projet »

Le FCEI réitère sa demande à la Régie de l'autoriser à interroger le Transporteur relativement à l'étude d'impact pour les raisons suivantes.

Premièrement, il convient de noter que le Projet est le fruit de l'étude d'impact et que les paramètres utilisés dans cette étude peuvent avoir une incidence majeure sur la définition même du projet.

Par exemple, dans l'étude d'impact complétée en 2008 préalablement au dossier R-3715-2009, le Transporteur indique avoir fait l'étude de la configuration du réseau en 2012, 2014 et 2018, soit six, huit et douze ans après que l'étude d'impact ait été demandée[1].

Le Transporteur justifie les années retenues parce que des projets majeurs y sont associés.

> « Les années cibles ont été établies de façon à permettre une étude simplifiée (réduction du nombre de cas à étudier) qui reflète la mise en service d'équipements de transport majeurs sur le réseau. Les années cibles retenues sont 2009, l'année où débute le service demandé ainsi que les années 2012 et 2014, étant donné l'intégration de nouvelles centrales dont le Complexe La Romaine et l'intégration de puissance additionnelle sur le réseau de TransÉnergie. Les demandes reliées à ces années cibles précèdent les présentes demandes de service de transport dans la séquence des études établie dans le système Oasis. Il est à noter que la configuration du réseau de transport en 2018 a été étudiée étant donné l'intégration des centrales de Gull Island et Muskrat Falls qui précède également, dans la séquence des études établie dans le système Oasis, les présentes demandes de service de transport. Cependant, aucun ajout d'équipement supplémentaire n'est requis au réseau de TransÉnergie en 2018 pour les deux (2) services de transport demandés. »

Toutefois, le Transporteur ne fait aucunement référence aux besoins de la charge locale dans le choix des années ciblées, ce qui laisse croire qu'en l'absence de demande d'étude d'impacts préalables dans la file d'attente, l'étude d'impact aurait été basée sur l'année de début de la mise en service, soit 2009, indépendamment de la progression attendue de la charge locale.

Or, l'appendice D des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec (les Tarifs) relative à la « Méthodologie pour exécuter une étude d'impact sur le réseau » prévoit à son article 1 (1)(d) que, dans le cadre de l'étude d'impact, le Transporteur doit « tenir compte des flux de puissance auxquels on peut raisonnablement s'attendre sur le réseau de transport pour alimenter les clients de charge locale. »

La FCEI comprend que le Distributeur transmet annuellement au Transporteur une prévision de ses besoins par poste satellite pour les quinze années à venir[2]. Le Transporteur réalise des projets sur la base de cette demande et facture le Distributeur par le biais de l'agrégation des projets. Ainsi, la FCEI estime que les flux de puissance auxquels on peut raisonnablement s'attendre devraient s'étendre au-delà de la première année de la prévision.

De plus, l'étude des plans d'approvisionnements passés révèle que les besoins de la charge locale peuvent croître de plusieurs milliers de mégawatts sur une période de 10 ans. Dans ce contexte, il va sans dire que le choix de l'année considérée pour les besoins de la charge locale peut avoir un impact considérable sur les résultats de l'étude d'impact.

---

[1] http://www.regie-energie.qc.ca/audiences/3715-09/DDRInterv_3715-09/C-1-4_EBMI_Pieces_3715_28avril10.pdf

[2] Voir articles 37.1 et 39.1 des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec et R-4180-2021, B-0004, p. 10, tableau 2.

À la connaissance de la FCEI, il n'y a aucune norme publiée qui spécifie sur la base de quelle(s) année(s) l'étude d'impact doit être réalisée. Il paraît donc tout à fait légitime de demander des explications quant aux hypothèses retenues pour réaliser l'étude d'impact, en particulier celles relatives aux besoins de la charge locale. Au minimum, la Régie doit savoir si le Transporteur a utilisé, pour réaliser son étude d'impact, la première, la quatrième, la huitième ou la dixième année quant à la prévision de la demande de la charge locale et pourquoi.

Deuxièmement, les Tarifs du Transporteur définissent le processus par lequel le cheminement de l'étude d'impact doit s'opérer[3]. Dans certains contextes, une demande devient caduque et une nouvelle demande doit être présentée. Dans ce cas, l'ordre des demandes d'études d'impact ainsi que la prévision de la demande de la charge locale peuvent être modifiés. Or, les besoins de la charge locale ont évolué de manière considérable entre 2018 et 2019 et la FCEI estime également légitime de s'assurer que la prévision annuelle des besoins de la charge locale utilisée pour les fins de l'étude d'impact est adéquate.

La FCEI soumet que la protection des intérêts des consommateurs ne saurait être assurée sans que la Régie vérifie que les hypothèses pour les fins de l'étude d'impact sont équitables, réalistes et que les processus relatifs au cheminement de l'étude d'impact ont été respectés.

De plus, l'étude d'impact étant à la base de la définition du projet, elle est fondamentale à la bonne évaluation des coûts qui découleront de la demande de service faite au Transporteur et s'inscrit donc pleinement dans la nature technico-économique du dossier soulignée par le Transporteur dans ses commentaires, incluant l'évaluation correcte de l'impact de la demande de service sur les tarifs et la fiabilité du réseau. Elle s'inscrit également dans l'objectif de conformité au cadre réglementaire à travers l'application des conditions de services relatives aux études d'impact.

Espérant le tout conforme, nous vous prions de recevoir, chère consœur, l'expression de nos salutations distinguées.

FASKEN MARTINEAU DuMOULIN S.E.N.C.R.L., s.r.l.

André Turmel

AT/ld

[3] Voir section 19 des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec.