Complément de preuve du Transporteur en réponse à la lettre de la Régie de l'énergie du 21 novembre 2024

Introduction

Dans sa lettre du 21 novembre 2024, la Régie de l'énergie (la « Régie ») requiert le dépôt d'une preuve complémentaire. Le Transporteur présente ci-après les informations demandées.

Entente conclue avec le Distributeur

Dans sa lettre, la Régie demande (note de bas de page omise) :

> *« Tel que requis par le Règlement et tel qu'il l'a déposée dans le dossier R-3978-2016, la Régie demande au Transporteur de déposer au dossier une copie de l'entente conclue avec le Distributeur en lien avec sa contribution ».*

En réponse, le Transporteur précise que l'article 3(d) de la section C de l'appendice J a été ajouté aux *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (les « *Tarifs et conditions* ») à la suite de la décision que la Régie a rendue dans le dossier R-3888-2014[1]. En conformité avec cette décision, à la suite des mises en service de ces parcs éoliens, les coûts encourus pour ces ajouts seront intégrés à l'agrégation charges-ressources annuelle, sans montant maximal octroyé. Par conséquent, aucune entente n'est conclue avec le Distributeur en lien avec sa contribution, puisque celle-ci découle des modalités des *Tarifs et conditions* comme approuvés par la Régie.

Dans sa lettre, la Régie demande (notes de bas de page omises) :

> *« De plus, la Régie constate que les ententes de raccordement contractuelles conclues entre les propriétaires des parcs éoliens à raccorder et le Transporteur n'ont pas été déposées dans le présent dossier alors qu'elles l'ont été dans les dossiers R-4212-2021 et R-4272-2024. En conséquence, la Régie demande au Transporteur de déposer les ententes de raccordement qu'il a conclues avec chacun des six parcs éoliens faisant l'objet du présent dossier ».*

Le Transporteur précise que les dossiers cités par la Régie ne sont pas de la même nature que le présent dossier. En effet, le Transporteur rappelle que les dossiers R-4212-2021 et R-4274-2024 concernent des projets d'intégration de centrales dans le cadre de demandes de service de transport de point à point. À la suite de toute demande de raccordement de centrale d'un client admissible, la signature d'une entente de raccordement est requise en vertu de l'article 12A.1 de la Partie II des *Tarifs et conditions*.

Le Transporteur indique que le Projet est de la même nature que les dossiers suivants pour lesquels les ententes de raccordement n'avaient pas été déposées en preuve soit :

- R-3978-2016 - Demande relative au projet d'intégration des trois parcs éoliens de l'appel d'offres A/O 2013-01 au réseau de transport d'Hydro-Québec ;

[1] R-3888-2014 – Phase 2, D-2021-068.

- R-3836-2013 - Demande d'autorisation relative au projet d'intégration des parcs éoliens de l'appel d'offres A/O 2009-02 au réseau de transport ;
- R-3742-2010 - Demande d'autorisation relative au projet d'intégration des parcs éoliens de l'appel d'offres A/O 2005-03 au réseau de transport.

Compte tenu de ce qui précède, le Transporteur considère que sa preuve est complète et équivalente à celles des dossiers précédents de la même nature.

Liste des activités d'information et de consultation

Dans sa lettre, la Régie demande, pour les parcs éoliens de la Madawaska, Pohénégamook-Picard-Saint-Antonin-Wolastokuk, de la Forêt Domaniale et Canton MacNider :

> « *La Régie demande au Transporteur de préciser quand il prévoit compléter son activité de consultation/participation du public dans le milieu visé par chacun des quatre parcs cités précédemment. De plus, la Régie demande au Transporteur de préciser l'impact possible sur l'examen en cours du Projet et de ses paramètres, tel que présentés devant la Régie, de la « rétroaction sur la satisfaction des parties prenantes » à la suite de l'annonce de la ou des « solutions retenues » à être « effectuées ultérieurement ».* »

En réponse, le Transporteur précise que :

- les activités de consultation et de participation du public sont terminées à la satisfaction des parties prenantes pour le parc éolien de la Madawaska ;
- les activités de consultation et de participation du public sont terminées à la satisfaction des parties prenantes pour le parc éolien Pohénégamook-Picard-Saint-Antonin-Wolastokuk ;
- la suite des consultations pour le parc éolien de la Forêt Domaniale aura lieu en décembre 2024 ; le Transporteur vise à compléter la démarche de participation du public en janvier 2025 ;
- les activités de consultation et de participation du public sont terminées à la satisfaction des parties prenantes pour le parc éolien Canton MacNider.

Le Transporteur réitère que le Projet est bien accueilli dans les milieux touchés et souligne la bonne collaboration qui a été mise en place entre Hydro-Québec et les différentes parties prenantes des secteurs touchés.

Compte tenu de l'avancement de la démarche de consultation, le Transporteur est confiant que les paramètres des parcs éoliens de la Madawaska, Pohénégamook-Picard-Saint-Antonin-Wolastokuk, de la Forêt Domaniale et Canton MacNider ne feront pas l'objet de modification significative à la suite des activités de consultation et de participation du public qui restent à compléter.

Dans sa lettre, la Régie demande, pour les parcs éoliens Mesgi'g Ugju's'n 2 et de la Haute-Chaudière :

> « *La Régie demande au Transporteur de fournir plus de détails quant aux raisons qui l'ont amené à ne pas tenir de processus de consultation, et à préciser en quoi l'absence de consultation peut garantir à la Régie que les travaux de raccordement de ces deux parcs sont finaux et ne feront pas l'objet de modifications ultérieurement.*»

Le Transporteur précise que l'ensemble de travaux requis pour les parcs éoliens Mesgi'g Ugju's'n 2 et de la Haute-Chaudière demeure à l'intérieur des servitudes du promoteur et d'Hydro-Québec.

Pour le parc éolien Mesgi'g Ugju's'n 2, la description des modifications est détaillée en page 13 de la pièce B-0004, HQT-1, Document 1. À titre indicatif, pour des fins de compréhension de la Régie, le Transporteur précise que la modification des réglages des protections ne requiert aucune optimisation de tracé ou des mesures d'atténuation. Ce changement technique quant aux protections ne nécessite pas la mise en place d'une démarche de participation du public. Les autres modifications, soit la modification de la première portée du circuit 2397, l'ajout d'équipement de mesurage, la coordination des activités de mise sous tension ne requièrent aucune optimisation de tracé ou des mesures d'atténuation. Enfin, ces travaux s'effectuent à l'intérieur des servitudes du promoteur et d'Hydro-Québec.

Pour le parc éolien de la Haute-Chaudière, la description des modifications est détaillée en pages 13 et 14 de la pièce B-0004, HQT-1, Document 1. Ces modifications ne requièrent aucune optimisation de tracé ou des mesures d'atténuation. Pour l'ensemble de ces modifications, les travaux demeurent à l'intérieur des servitudes d'Hydro-Québec.

Dans ce contexte, le Transporteur a informé l'ensemble des propriétaires touchés sans juger utile de procéder à la mise en place d'une démarche de participation publique.

Le Transporteur comprend que la Régie se préoccupe du caractère final des travaux et de la possibilité que ceux-ci fassent l'objet de modifications ultérieurement. Le Transporteur rappelle qu'il doit se conformer au cadre réglementaire en vigueur, qui inclut les exigences formulées aux paragraphes 508 à 511 de sa décision D-2014-035 :

> *« [508] Lorsque le Transporteur doit mettre en place une solution technique alternative à celle autorisée par la Régie, la nature du projet étant modifiée, la Régie est d'avis qu'il doit obtenir une nouvelle autorisation en vertu de l'article 73 de la Loi. La Régie constate que le Transporteur a procédé ainsi dans le cas du poste de la Némiscau.*
>
> *[509] Lorsqu'il y a des modifications substantielles apportées à un projet d'investissement, comme un dépassement de coûts ou une modification à sa rentabilité, la Régie considère que cette*

information devrait être disponible le plus tôt possible, afin qu'elle soit en mesure de soulever, le cas échéant, toute question liée à l'absence d'autorisation ou à la prudence des sommes que le Transporteur prévoit engager.

[510] En conséquence, la Régie demande au Transporteur de dénoncer, dans le cadre des suivis administratifs des projets de plus de 25 M$, tout dépassement de plus de 15 % des coûts d'un projet qu'elle a initialement autorisé et d'en fournir les justifications.

[511] La Régie demande également au Transporteur de réitérer cette dénonciation lors de la première demande d'inclusion de l'actif à la base de tarification subséquente à la date de dénonciation effectuée lors d'un suivi administratif, que la mise en exploitation correspondante soit partielle ou totale. Les dépassements de coûts, réels ou anticipés, devront être décrits et explicités. » [2] .

De plus, le Transporteur doit également se conformer aux paragraphes 364 à 366 de la décision D-2017-021[3].

Dans sa lettre, la Régie demande (notes de bas de page omises) :

« Ainsi, la Régie constate que les parcs éoliens Madawaska et de la Haute-Chaudière font présentement l'objet d'un examen par le BAPE. En conséquence, la Régie demande au Transporteur de lui indiquer l'impact sur l'examen du dossier (paramètres du Projet et échéancier) de travaux de raccordement au réseau qui pourraient être modifiés pour chacun de ces deux parcs, dans l'hypothèse où l'issue du processus de consultation entrepris devant le BAPE devait changer, par exemple, la localisation du poste de départ des parcs éoliens. »

Le Transporteur rappelle que le Projet n'a aucune composante en examen devant le BAPE, ce dernier se penchant sur le projet du promoteur, dont les éoliennes et les postes de départ. En ce qui a trait au Projet du Transporteur, en conformité avec le Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets[4], pour le transport d'énergie électrique, seuls les projets suivants sont assujettis à la procédure :

- la construction, sur une distance supérieure à 2 km, d'une ligne de transport et de répartition d'énergie électrique d'une tension égale ou supérieure à 315 kV;
- la construction d'un poste de manœuvre ou de transformation d'une tension égale ou supérieure à 315 kV, y compris toute ligne de transport d'électricité de même tension.

Le Transporteur rappelle qu'une décision de la Régie à l'égard du Projet est souhaitée pour février 2025 considérant que des travaux de déboisement doivent être entamés dès mars 2025 afin de respecter les dates de mise en service des parcs éoliens. Le Transporteur se

2 D-2014-035, p. 109 et 110.
3 D-2017-021, p. 91.
4 Q-2, r. 23.1.

doit d'effectuer les travaux du Projet en temps opportun considérant les échéances très courtes des mises en services des parcs éoliens. Tout impact potentiel de la procédure en cours devant le BAPE pour les parcs éoliens Madawaska et de la Haute-Chaudière sera traité selon le cadre réglementaire en vigueur.

Le Transporteur réitère qu'il doit se conformer aux exigences formulées aux paragraphes 508 à 511 de la décision D-2014-035 et aux paragraphes 364 à 366 de la décision D-2017-021. De plus, suivant la pratique établie depuis la réglementation des activités du Transporteur, un suivi de l'échéancier du Projet sera présenté lors du dépôt de son rapport annuel à la Régie.

Renforcements du réseau de transport

Dans sa lettre, la Régie demande (note de bas de page omise) :

> *« La Régie demande au Transporteur de compléter sa preuve en fournissant les informations suivantes relatives aux études en cours à l'égard des renforcements du réseau :*
>
> - *L'état d'avancement des études en cours :*
> - *Les étapes réalisées et à venir;*
> - *L'échéancier pour compléter ces études;*
> - *L'impact des solutions retenues pour les renforcements requis sur l'examen en cours du Projet et de ses paramètres, tel que présentés devant la Régie.*
> - *La nature des différentes solutions de renforcement présentement étudiées :*
> - *Les différentes solutions pour l'intégration de chacun des six parcs éoliens;*
> - *La Ligne Appalaches-Bas St-Laurent prévue fait-elle partie des solutions de renforcements étudiées, sachant que l'échéancier prévu pour la mise en service de cette ligne est en 2034-36 ?*
> - *Les études en cours prévoient-elles l'identification de mesures transitoires pour l'intégration des six parcs éoliens avant la mise en service des renforcements, dans le contexte ou le Projet sera mis en service en décembre 2027 et que, de toute évidence, les renforcements sont encore à l'étape d'études.*
> - *L'échéancier prévu par le Transporteur pour le dépôt de la demande relative aux renforcements du réseau en « suivi de la présente » demande. »*

Dans le cadre de la mise en œuvre des stratégies d'affaires et de l'atteinte des cibles du Plan d'action 2035, le Transporteur rappelle que la mise en place de projets structurants est requise pour soutenir stratégiquement et structurellement la transition énergétique au Québec[5]. Ces projets permettront notamment de répondre aux besoins de renforcements déclenchés par l'intégration de production dans un objectif de développement intégré à long terme du système énergétique.

[5] Dossier R-4270-2024, pièce B-0005, HQTD-2, Document 1, p. 9.

Dans ce contexte, deux axes actuellement à l'étude permettront de couvrir les besoins de renforcement du réseau de transport pour l'intégration des parcs du Projet :

- Axe Vallée-du-Saint-Laurent ;
- Axe Appalaches-Bas-Saint-Laurent.

État d'avancement des études en cours

Axe Vallée-du-Saint-Laurent

L'objectif du Transporteur est de :

- Permettre le transport de l'électricité additionnelle provenant du nord et de l'est du Québec ;
- Accroître la capacité de transport des lignes existantes à 735 kV qui ont atteint leurs limites ;
- Assurer l'alimentation des grands centres de consommation ;
- Améliorer la fiabilité et la résilience du réseau face aux événements météorologiques de plus en plus intenses.

Pour atteindre cet objectif, le Transporteur étudie notamment la construction de deux postes à 735 kV ainsi que la construction d'environ 200 km de ligne à 735 kV.

La réalisation de ces travaux structurants couvrira, en partie, les besoins de renforcements du réseau de transport du Projet. Les études techniques sont en cours et sont actuellement prévues se terminer au cours du premier semestre de 2025. Sous toutes réserves, une demande d'autorisation pourrait ensuite être déposée à la Régie dès que les informations requises pour le dossier seraient complétées, possiblement vers la fin de l'année 2025.

Axe Appalaches-Bas-Saint-Laurent

L'objectif du Transporteur est de :

- Permettre la poursuite du développement du potentiel éolien dans l'Est du Québec ;
- Améliorer la fiabilité et la résilience du réseau face aux événements météorologiques de plus en plus intenses.

Pour atteindre cet objectif, le Transporteur étudie la construction de nouvelles lignes et de nouveaux postes de transport.

La réalisation de ces travaux structurants contribuera à l'intégration, entre autres, des parcs éoliens du Projet. Les études techniques sont en cours et sont prévues se terminer en 2027.

Le Transporteur précise que les solutions qui seront retenues pour les renforcements du réseau de transport n'ont pas d'impact sur l'examen du Projet ni sur ses paramètres. Il est prévu que le Projet, tel qu'il est présenté à la Régie au présent dossier, demeure inchangé au terme des études de renforcement du réseau de transport.

Nature des différentes solutions de renforcement présentement étudiées

Le Transporteur comprend que la Régie s'intéresse au contenu des études en cours à l'égard des projets structurants. Tel qu'indiqué ci-dessus, les solutions retenues seront présentées dans le cadre de ses prochaines demandes.

Dans le cadre de la présente demande, tel qu'il est indiqué à la pièce HQT-1 Document 1, section 5, le Transporteur souligne qu'il n'a pas identifié de solution alternative pour le raccordement de chaque parc éolien.

Par ailleurs, tel que mentionné ci-dessus, le projet structurant de l'axe Appalaches-Bas-Saint-Laurent contribuera à l'intégration de la puissance des parcs éoliens du Projet.

Capacité d'intégration du réseau en place

<u>Axe Vallée-du-Saint-Laurent</u>

Les études en cours détermineront la nécessité et l'étendue des mesures à mettre en place afin d'assurer la fiabilité du réseau. Ces mesures pourraient inclure l'utilisation temporaire d'automatismes de réseau et de directives d'exploitation spécifiques.

<u>Axe Appalaches-Bas-Saint-Laurent</u>

Afin de maintenir la fiabilité du réseau, le Transporteur pourrait devoir plafonner la production des parcs éoliens en mode prévisionnel lors de périodes de faible charge et de fort vent. Ainsi, selon les conditions de réseau prévues, l'exploitant pourra faire appel au plafonnement de parcs éoliens ciblés afin de maintenir la fiabilité du réseau.

Enfin, dans sa lettre la Régie demande :

> « *De plus, le Transporteur a fourni les renseignements exigés par le Règlement (article 2 (7°) et (8°)) relatifs à l'impact tarifaire du Projet et à son impact sur la fiabilité du réseau de transport (B-0004, p. 26 et 27). Ces informations se basent sur l'hypothèse que la production des six parcs éoliens de 1 144 MW est intégrée en totalité au réseau de transport sans impact négatif sur la fiabilité. En l'absence de preuve au dossier sur les renforcements prévus au réseau, la Régie demande au Transporteur de commenter le caractère probant de la preuve sur les renseignements exigés par le Règlement précités* ».

Le Transporteur rappelle que le Projet vise à répondre aux demandes de raccordement de six parcs éoliens, totalisant 1 144 MW, formulées par le Distributeur et faisant suite aux appels d'offres A/O 2021-01 *Électricité produite à partir de sources renouvelables* et A/O 2021-02

Électricité produite à partir de source éolienne devant être produite au Québec conformément au Décret 1441-2021 et au Décret 1440-2021. Le Transporteur rappelle également que la mise en service des parcs est attendue pour décembre 2026.

De plus, le Transporteur rappelle que, dans le cadre du Projet, il doit s'assurer que la conception et l'exploitation du réseau de transport respectent ses critères de conception et les normes en vigueur. Les critères de conception utilisés pour déterminer le contenu du présent Projet visent à assurer que le réseau de transport principal ainsi que les réseaux régionaux disposent de suffisamment de souplesse et de robustesse dans leur conception pour être en mesure de satisfaire les besoins de manière fiable, et ce, malgré les variations dans leurs conditions de fonctionnement et en dépit des indisponibilités normales d'équipement avec lesquels ils doivent composer.

Sur cette base et en réponse au caractère probant de la preuve auquel la Régie réfère dans sa lettre du 21 novembre 2024, le Transporteur considère que la preuve déposée à l'appui du Projet est probante et conforme au Règlement.

En outre, bien que les renforcements du réseau de transport assurent la fiabilité du réseau à long terme en fournissant à l'exploitant un réseau pouvant faire face à une multitude de conditions, le Transporteur rappelle que la fiabilité de l'exploitation est basée en grande partie sur l'établissement de limites de transit dans un horizon allant d'un an à un jour. Ainsi, la mise en service des parcs éoliens avant la mise en service des renforcements de réseau ne pose pas de risque à la fiabilité. Le Transporteur affirme que les mesures transitoires identifiées précédemment permettront de maintenir une fiabilité et un niveau de service adéquat dans l'attente de la réalisation des projets structurants qui vont renforcer le réseau de transport dans un objectif de développement intégré à long terme du système énergétique.

Le Transporteur rappelle également que la réalisation du Projet n'aura pas d'impact négatif sur la fiabilité et sur la qualité de prestation du service de transport.

Le Transporteur réitère que les solutions qui seront retenues pour les renforcements du réseau de transport n'ont pas d'impact sur l'examen du Projet ni sur ses paramètres.

Conclusion

Le Projet est nécessaire afin de répondre aux demandes du Distributeur.

Le Transporteur considère que la preuve déposée à l'appui du Projet est probante et conforme au Règlement.

Les solutions présentées sont optimales et respectent les critères de conception appliqués par le Transporteur, moyennant les mesures transitoires identifiées précédemment dans l'attente de la réalisation de projets structurants dans un objectif de développement intégré à long terme du système énergétique.

Tel qu'il est indiqué dans la preuve, le Transporteur n'est pas en mesure de présenter maintenant les renforcements du réseau de transport, en raison des études en cours visant des renforcements du réseau de transport. Lorsque les études et les informations requises pour l'autorisation seraient complétées, le Transporteur pourrait présenter une demande à la Régie à cet égard.