

ENVOI PAR COURRIEL

Québec, le 9 novembre 2016

Madame Janis Crawford  
Conseillère, Gestion stratégique - Équipe Participation publique  
Direction - Participation publique, Autorisations gouvernementales et Sécurité  
Équipement et services partagés  
Hydro-Québec  
855, rue Ste-Catherine Est, 21<sup>e</sup> étage  
Montréal (Québec) H2L 4P5

**Objet :**           Projet de ligne d'interconnexion Québec—New Hampshire  
                  **Questions complémentaires du 9 novembre 2016 (DQ10, n<sup>os</sup> 1 à 4)**

Madame,

À la suite de la première partie de l'audience publique tenue les 28 et 29 septembre 2016 sur le projet mentionné, la commission du BAPE chargée de l'étude de ce dossier, désire obtenir des renseignements complémentaires.

Veuillez trouver annexées à la présente des questions pour lesquelles **les réponses sont attendues d'ici le vendredi 11 novembre prochain en fin d'après-midi**, compte tenu de l'échéancier dont dispose la commission pour la réalisation de ses travaux.

Il est également possible que d'autres questions vous soient acheminées ultérieurement au cours de la période du mandat.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à cette demande et vous prions d'agréer, Madame, l'expression de nos meilleurs sentiments.



Maxandre Guay Lachance  
Coordonnateur du secrétariat de la commission

p. j. (1)

## Questions complémentaires du 9 novembre 2016 (DQ10, n<sup>os</sup> 1 à 4)

1. L'étude d'impact du projet précise la capacité de livraison nominale des trois lignes d'interconnexion avec la Nouvelle-Angleterre. Globalement, il est indiqué : « Ces trois points d'interconnexion font déjà l'objet de réservations de service de transport, de sorte qu'ils n'ont pas la capacité d'accueillir une réservation additionnelle de 1 090 MW » (PR3.1, p. 2-3). Il a également été mentionné au cours de l'audience publique : « [...] nos interconnexions sont utilisées à pleine capacité sur ce marché-là » (Mme Lynda Veilleux, DT1, p. 86).

Par ailleurs, l'examen des soumissions déposées en réponse à l'appel d'offres du *New England Clean Energy RFP* (CE RFP) montre une proposition conjointe d'une filiale d'Hydro-Québec avec Invenergy et Vermont Green Line incluant la livraison d'hydroélectricité jusqu'à une puissance de 400 MW par le réseau de transport existant.

- a. Comment Hydro-Québec envisageait fournir cette puissance supplémentaire de 400 W par le réseau existant qui serait déjà utilisé à pleine capacité?
  - b. Quelle est la capacité réservée de chacune des lignes d'interconnexion avec la Nouvelle-Angleterre ainsi que leur capacité résiduelle le cas échéant?
2. Il a été mentionné par Hydro-Québec que la prise en charge par les états de la Nouvelle-Angleterre des coûts de construction et des frais de transport pour la portion américaine du projet était prévue par l'appel d'offres du CE RFP et la soumission déposée en lien avec la ligne d'interconnexion projetée (Mme Lynda Veilleux, DT1, p. 40 à 42 ; DQ1.1, p. 1). Il est notamment souligné que « le financement de la portion américaine fait partie de l'objet de la soumission, c'est vraiment les américains qui vont financer une grande partie du projet, contrairement à ce qu'Hydro-Québec s'apprêtait à faire en 2010 » (Mme Lynda Veilleux, DT1, p. 41 et 42).

Les dernières réponses indiquent par ailleurs : « Nous travaillons en étroite collaboration avec notre partenaire Eversource afin d'élaborer la proposition à venir au Massachusetts et, plus généralement, d'évaluer différentes options de financement du projet advenant le cas où Hydro-Québec ne serait pas en mesure de signer des ententes d'approvisionnement à long terme avec les distributeurs de la Nouvelle-Angleterre » (DQ8.1, p. 3).

- a. Cela signifie-t-il que si le projet n'est finalement retenu dans le cadre d'aucun des appels d'offres prévus en Nouvelle-Angleterre, Hydro-Québec aurait à financer la portion américaine du projet (construction et frais de transport) comme il était prévu avant l'annonce de ces appels d'offres? Veuillez expliquer et préciser en vertu de quelle disposition ou entente entre les partenaires.

Questions complémentaires du 9 novembre 2016 (DQ10, n<sup>os</sup> 1 à 4)

- b. Le cas échéant, le financement de la portion américaine par Hydro-Québec serait de quelle ampleur?
3. Vous avez mentionné que la technique d'enfouissement envisagée dans le cadre du projet Hertel–New York serait comparable à celle présentée en audience publique. Celle-ci nécessite l'enfouissement d'équipements volumineux tels que des baies de jonctions, des conduits à l'intérieur desquels les câbles seraient tirés, etc. (Mme Linda Veilleux, DT1, p. 81 et 82 ; DA12).

Cependant, la page web du projet d'interconnexion Hertel–New York qui consisterait en la construction d'une ligne souterraine à courant continu, d'une longueur de 58 km et d'une tension de 320 kV, entre le poste Hertel, à La Prairie, et la frontière canado-américaine, mentionne : « Dans le cas de l'interconnexion Hertel–New York, les conditions géologiques de la zone d'étude, la technologie de pointe retenue ainsi que son coût raisonnable permettent **l'enfouissement simple de la ligne sur une longue distance**, sans ajout d'autres équipements électriques à la surface du sol » (<http://www.hydroquebec.com/projets-construction-transport/interconnexion-hertel-new-york/>).

Concernant les caractéristiques techniques de la ligne, le bulletin Information sur la solution retenue de septembre 2013, précise à la page 4 : « La ligne sera composée de deux câbles d'un diamètre d'environ 115 mm (4,5 po) chacun, **directement installés dans une tranchée d'environ 1 m de largeur à la base**. Elle comprendra également un câble de fibre optique, qui permettra aux deux convertisseurs situés à chacune des extrémités de la ligne de communiquer ensemble. La profondeur minimale de l'excavation sera de 1,5 m, mais sera précisée selon les obstacles à traverser (ex. : viaducs, ruisseaux, fossés, systèmes de drainage en place, etc.). La ligne sera de préférence située sous les obstacles. Pour la traversée des obstacles plus importants, des méthodes de construction particulières, comme le forage directionnel, pourraient être utilisées ». La figure Excavation type dans une tranchée classique y illustre la technique d'enfouissement décrite (<http://www.hydroquebec.com/projets-construction-transport/interconnexion-hertel-new-york/>).

- a. La technique envisagée pour l'interconnexion Hertel–New York serait-elle applicable pour enfouir la ligne d'interconnexion Québec–New Hampshire le long du chemin Coaticook ou d'un autre chemin dans le tronçon sud du projet? Veuillez expliquer.
- b. Si oui, à combien estimez-vous le coût de l'enfouissement de la ligne dans le tronçon sud du projet d'interconnexion Québec–New Hampshire en ayant recours à cette autre technique?

**Questions complémentaires du 9 novembre 2016 (DQ10, n<sup>os</sup> 1 à 4)**

- c. Dans ce cas, quels seraient les délais de réalisation du tronçon sud du projet?
  - d. Cela impliquerait-il l'interruption de la circulation sur le chemin Coaticook ou sur un autre chemin? Pour combien de temps?
  - e. Quel serait le temps d'intervention en cas de panne ou de maintenance sur pareille ligne comparé à celui requis dans le cas d'une ligne aérienne?
4. En audience publique, Forêt Hereford a mentionné que les chemins forestiers existants sur leur territoire ont une emprise maximale de 15 m et une surface de roulement qui permet d'accueillir le transport lourd. Selon eux, les chemins et ponceaux ont été construits pour permettre le transport de bois et permettent des charges utiles allant jusqu'à 65 000 kg. De plus, ces chemins peuvent être déneigés (M. Dany Senay, DT4, p. 48). Serait-il envisageable d'enfourer la ligne d'interconnexion Québec–New Hampshire dans pareils chemins?